NEWSLETTER SINDACALE

ORSA*Notizie*

Regione Umbria

Numero 3

APRILE 2014

In questo numero

1 Contratto di Servizio tra Regione Umbria e Trenitalia

2 Piano di Bacino della Provincia di Perugia

3 TPL Indagine conoscitiva IX Commissione della Camera

4 Comunicato sit-in Piazza Montecitorio in Roma

5 Gruppo FS su Messaggio INPS 3380/2014

5 INPS risposta all'ORSA messaggio 3380/2014

6 Intervento di consolidamento Galleria Balduini

6 Problematiche Stazioni di Terni e Perugia P.S.G.

7 Jazz il nuovo treno regionale

8 OR.S.A. Sett. Macchina Elezioni RdB

CAF CNA Centro Assistenza Fiscale

È possibile dal 2 di aprile effettuare la dichiarazione dei Redditi, presso la nostra sede sita in via Piave 2 – FOLIGNO

Per appuntamento telefonare al 0742-342342

CONTRATTO DI SERVIZIO

La Regione chiede lo sconto (-5%) a Trenitalia per rinnovare

Alla fine di quest'anno scadrà il Contratto di Servizio per l'esercizio ferroviario relativo alle linee Ancona-Foligno-Roma, Roma-Perugia-Firenze e Orte-Terontola tra la Regione Umbria e Trenitalia.

Tale Contratto di Servizio siglato il 28 marzo 2010 dall'allora Giunta Lorenzetti prevedeva un corrispettivo per Trenitalia a fronte del servizio svolto (3.636.104 trenokm e 107.991 buskm dati anno 2008) pari a circa 60 ML di Euro e la possibilità di un prolungamento per ulteriori 6 anni.

L'attuale Giunta Marini ha escluso un prolungamento *"tout court"* dell'attuale Contratto di servizio e chiede a Trenitalia di ricontrattarlo a partire dal corrispettivo economico a fronte del servizio svolto.

La Regione ha difatti intenzione di continuare nell'affidamento dei servizi a Trenitalia per altri sei anni, come si legge nella Delibera n.1403/2013, "*a condizione che sia rivisitato l'attuale contratto di servizio prevedendo economie di almeno il 5% delle risorse ad esso destinate, paria circa 1 milione e 800 mila euro, da riservare ai servizi di trasporto pubblico locale su gomma che saranno affidati, a breve, con procedura ad evidenza pubblica."*

Inoltre la Regione ha posto la questione dell'ammodernamento dei materiali utilizzati per lo svolgimento dei servizi umbri.

Su questo aspetto è stato molto chiaro l'assessore regionale ai Trasporti Rometti che ha affermato: "Abbiamo ribadito la disponibilità al rinnovo del Contratto di servizio del trasporto su ferro con Ferrovie dello Stato fino al 2019 a condizioni però che vengano accolte le richieste di ammodernamento del sistema umbro, soprattutto mettendo a disposizione treni più veloci degli attuali che possano sopperire alla vetustà delle linee ferroviarie".

In conclusione per il Gruppo FS si prospetta un calo degli introiti del segmento ferro (Trenitalia) derivanti dal nuovo Contratto di servizio a fronte di un incremento o quantomeno di una conferma degli introiti derivanti dal segmento gomma (BusItalia) dando quasi per scontato che l'assegnazione di tali servizi (gare da svolgersi nel prossimo anno) sia ad appannaggio di Umbria Mobilità Esercizio.

Umbria Mobilità Esercizio che ricordiamo appartiene al 70% alla società del Gruppo FS BusItalia con possibilità/obbligo di salire entro l'anno al 100% rilevando le ulteriori quote detenute dalla Regione Umbria, Provincia di Perugia e di Terni, dai Comuni di Perugia, Spoleto, Terni ed altri comuni minori del ternano.

TRASPORTI

Piano di Bacino della Provincia di Perugia

La provincia di Perugia ha dato inizio ad una serie d'incontri con associazione dei consumatori, comitati dei pendolari ed organizzazioni sindacali per illustrare le linee guida del nuovo piano di bacino dei trasporti della provincia di Perugia.

Il Piano di trasporto del bacino della provincia di Perugia, redatto per la prima volta senza consulenze esterne, è stato preceduto da un attento studio statistico della mobilità dei cittadini umbri dai quali è emerso che il 70% dei viaggiatori insiste nel comune di Perugia e nel suo circondario, che il servizio ferroviario inteso come exFCU presenta dati di trasporto insufficienti e che il servizio dedicato ai poli ospedalieri è risultato fallimentare.

Da questa analisi si è elaborato un Piano dei trasporti che ha come missione imprescindibile quella di migliorare il rapporto introiti da bigliettazione/spese al fine di non perdere le sovvenzioni previste dal nuovo fondo dei Trasporti.

Le due leve su cui agire sono i costi di produzione (da diminuire) e il numero dei viaggiatori (da aumentare) tramite una nuova offerta di trasporto più flessibile e rispondente alle esigenze di mobilità dei cittadini umbri e offrendo servizi di trasporto a zone della regione sino ad ora escluse utilizzando le risorse liberate dalla cancellazione dell'attuale sovrapposizione dei vettori di trasporto (principalmente gomma e ferro).

Nel dettaglio si prevede di superare l'attuale sovrapposizione in alcune ore della giornata dell'offerta all'interno dei centri urbani fra servizio extraurbano ed urbano prevedendo la cancellazione di quest'ultimo in tali fasce orarie ed utilizzando l'extraurbano per effettuare il servizio urbano.

Mentre la sovrapposizione fra gomma e ferro verrebbe superata dando la priorità al Ferro per i collegamenti fra città e utilizzando il servizio gomma per collegare i centri abitati con le stazioni, prevedendo "piattaforme" di scambio fra i due vettori appositamente attrezzate per rispondere alle esigenze d'informazione dei viaggiatori, con monitor o applicazioni per smartphone e/o tablet.

A tale scopo è stato annunciato l'istituzione di un servizio ferroviario metropolitano tra Spoleto e Magione.

Da parte nostra abbiamo fatto presente l'anomala ed incomprensibile situazione di confrontarsi sul piano di bacino della Provincia di Perugia in assenza di un piano dei trasporti regionali, nel merito invece abbiamo invitato a procedere ad una capillare informazione alla clientela nella quale spiegare le motivazioni alla base delle cosiddette "rotture di carico" al fine di evitare repulsioni verso il servizio stesso.

Abbiamo inoltre suggerito al fine di ridurre le criticità nelle piattaforme di scambio di prestare massima attenzione, oltre all'informazione in tempo reale sulla circolazione dei vari vettori, al confort dei viaggiatori prevedendo anche interventi di riqualificazione nelle stazioni ferroviarie (sale di attesa riscaldate, presenze di bar ecc..).

A tutto questo va aggiunto anche il cadenzamento del servizio ferroviario particolarmente nella tratta metropolitana ipotizzata fra Spoleto e Magione e l'integrazione tariffaria fra i vari vettori.

TPL

Indagine conoscitiva della IX Commissione della Camera

Nella seduta del 26 marzo scorso il Presidente della IX Commissione Trasporti della camera dei Deputati, On Michela Meta, ha presentato la "Proposta di documento conclusivo dell'Indagine Conoscitiva sul Trasporto Pubblico Locale". Su richiesta dei Deputati Cristian IANNUZZI (M5S) e Stefano QUARANTA (SEL) la discussione è stata aggiornata per ulteriori approfondimenti.

L'indagine, promossa dalla stessa Commissione e deliberata nello scorso giugno, ha visto nel secondo semestre del 2013 l'audizione delle Istituzioni (ministeri competenti, enti territoriali, autorità di regolazione del settore), rappresentanti delle imprese e delle Organizzazioni Sindacali del settore, centri di ricerca. Tra questi anche ORSA Trasporti – Autoferro TPL.

Le analisi e le proposte formalizzate dal Sindacato con apposita nota, riassunta in sede di audizione, hanno evidenziato la necessità che:

- Il Trasporto Pubblico locale sia equiparato ai servizi essenziali per le collettività, come Istruzione e Sanità, garantendo finanziamenti certi e pluriennali e ragionando sugli aspetti sociali di un servizio fondamentale per la vita della collettività;
- L'integrazione modale e tariffaria sia elemento caratterizzante di un trasporto pubblico di stampo europeo;
- L'individuazione dei bacini e l'accorpamento delle oltre 100 Aziende del TPL consentano quelle economie di scala e quella diminuzione degli oneri operativi che i costi standard, da soli, non sarebbero in grado di assicurare stante l'odierna frammentazione dei servizi ed il sostanziale nanismo imprenditoriale delle Imprese.

I contenuti del documento, a parere dell'ORSA Trasporti, raccolgono i segnali lanciati dal Sindacato, a partire dal principio espresso dalla Commissione secondo il quale il TPL dev'essere inteso come un servizio necessario per lo svolgimento delle attività fondamentali per la vita economica e sociale, da garantire a tutti proprio per la sua natura di servizio pubblico. In tal senso la Commissione sollecita la modifica costituzionale con l'introduzione del "diritto alla mobilità" inteso come diritto di carattere socio-economico che amplia l'attuale precetto costituzionale.

Sui finanziamenti la Commissione ritiene che l'attuale Fondo nazionale per il concorso finanziario dello Stato agli oneri del trasporto pubblico dovrebbe essere elevato dagli attuali 4.929 ai 6.330 milioni di euro.

L'integrazione modale e tariffaria è uno degli elementi contenuti nella relazione conclusiva dell'Organo Parlamentare laddove si sostiene che il rilancio del trasporto pubblico locale debba contenere il coordinamento dei diversi vettori, in particolare nei servizi su ferro e su gomma per i quali si rende evidente l'esigenza di un'integrazione già nella fase programmazione.

Sull'individuazione dei bacini la Commissione ritiene che questi debbano essere di dimensione regionale per quanto concerne il servizio di trasporto pubblico locale ferroviario, mentre il gommato si ritiene utile ragionare in ambito di area metropolitana e di aggregazione territoriale di più Comuni. Per quanto riguarda la frammentazione delle Imprese si ritiene necessario il ricorso ad interventi che incentivino il suo superamento e siano stimolo essenziale per i processi di aggregazione e di crescita dimensionale.

Una analisi che l'ORSA ritiene dunque condivisibile, meno sulla sostanziale assenza di una proposta legislativa che disciplini l'obbligo di applicazione dei Contratti Collettivi di lavoro ridando priorità alla definitiva affermazione del CCNL della

Mobilità quale elemento aggregante delle discipline contrattuali oggi presenti tra i lavoratori del settore.

Il Sindacato la ritiene , come ribadito a chiare lettere ai componenti della Commissione, questione fondamentale per una politica dei trasporti che non determini dumpig sociale e contrattuale, che sostenga i livelli occupazionali e salariali, garantendo adeguati livelli di sicurezza del sistema.

Un CCNL unico per tutto il settore, esigibile ed obbligatorio è ancor più necessario se, poi, i temi dell'apertura alla concorrenza è ritenuta dai Deputati auspicabile per evitare condizioni discriminatorie nei bandi di gara, a partire da quelli sul trasporto ferroviario regionale.

Per queste ragioni l'ORSA Trasporti ribadisce la necessità che tale aspetto trovi adeguato riconoscimento nei lavori della Commissione e sollecita la Camera ed il Parlamento a dare finalmente corso agli impegni i tal senso assunti dai precedenti Governi.

PENSIONI

Comunicato Sit-In del 27 marzo a Piazza Montecitorio

Stamattina in piazza di Montecitorio a Roma si è svolto un sit-in dell'OR.S.A. Ferrovie, dei Comitati dei lavoratori esodati e dell'associazione "Ancora in marcia", a sostegno della richiesta di modifica della Legge 214/2011.

Il sit-in ha palesato in ogni sua sfumatura gli sfaceli prodotti dalla legge (c.d. Fornero).

I lavoratori esodati chiedono il rispetto degli accordi sottoscritti che prevedono il riconoscimento del giusto trattamento pensionistico.

Mentre come Organizzazione Sindacale riteniamo che i benefici previdenziali derivanti dall'espletamento di attività particolarmente usuranti debbano essere estesi ad altre categorie di lavoratori addetti alle attività dell'esercizio e circolazione dei treni, la riforma Fornero ha tolto tali benefici previdenziali anche a quei ferrovieri che ne usufruivano.

Tutto ciò in presenza di migliaia di giovani disoccupati.

Per quanto riguarda il sit-in dei ferrovieri l'OR.S.A. ferrovie, come sempre, ha risposto con grande entusiasmo, riempiendo la Piazza di bandiere.

Nel corso della manifestazione abbiamo apprezzato la visita dell'On. Walter Rizzetto, capo gruppo nella Commissione Lavoro del Movimento 5 Stelle, a cui abbiamo consegnato 2.547 firme raccolte a sostegno della richiesta per il ripristino di condizioni pensionistiche adeguate, che tengano conto delle attività particolarmente usuranti che alcune tipologie di lavoratori addetti alle attività ferroviarie espletano.

L'OR.S.A. Ferrovie effettuerà un'altra azione di sciopero l'11 e 12 aprile per quanto riguarda il trasporto viaggiatori su ferro e il 15 e 16 aprile per il trasporto merci su ferro.

Noi non ci fermiamo, chiediamo agli organi di Governo di abrogare questa Legge.

SCIOPERO

Addetti Circolazione Treni, navi Traghetto e Turnisti Manutenzione Infrastruttura e Rotabili

dalle ore 21.00 del 12 aprile 2014 alle ore 21.00 del 13 aprile 2014

CARGO e I.F. MERCI

dalle ore 21.00 del 15 aprile 2014 alle ore 21.00 del 16 aprile 2014

PENSIONI

Precisazioni del Gruppo FS su messaggio INPS n.3380/2014

Il messaggio desta importanti perplessità interpretative in quanto farebbe presupporre l'inclusione tra le attività usuranti previste dal citato D.Lgs. n. 67/2011 anche quelle svolte dal personale viaggiante e di macchina iscritto al Fondo Speciale FS.

Per quanto tale soluzione sia auspicabile, l'INPS ha chiarito che non è questa l'interpretazione e l'indicazione che si voleva fornire con il messaggio in esame era solo quello di precisare che in presenza dell'applicazione al personale viaggiante del regime pensionistico di miglior favore per attività usuranti connesse a lavoro notturno, ai fini del raggiungimento del limite contributivo minimo dei 35 anni previsto dalla normativa di riferimento, non devono concorrere gli eventuali aumenti di valutazione maturati fino al 31.12.2011.

Ci è stato assicurato che stanno elaborando un imminente ulteriore messaggio (di prossima pubblicazione, tenuto conto dei tempi "tecnici" necessari) il quale chiarirà che il riferimento dell'applicazione di tale norma di miglior favore al personale viaggiante è solo relativo, appunto, al lavoro notturno, che se prestato nelle modalità e termini previsti per il soddisfacimento delle condizioni sulla base delle quali è prevista la concessione del beneficio previdenziale di cui al D.lgs. n. 67/2011, è applicabile anche al personale viaggiante e di macchina iscritto al Fondo Speciale FS.

Pertanto nulla di nuovo rispetto a quanto al momento già noto ed applicabile ai lavoratori delle Società del Gruppo FS.

PENSIONI

Risposta dell'INPS all'ORSA – messaggio 3380/2014

Con rifermento alla richiesta pervenuta tramite posta certificata i data 25 marzo u.s. si conferma che gli iscritti al Fondo speciale FS possono esercitare a domanda il diritto per l'accesso al trattamento pensionistico anticipato di cui al D.l.gs n. 67/2011 soltanto per lo svolgimento di lavoro notturno di cui all'art. 1, comma 1, lettera b) di detto decreto.

Peraltro, tali benefici non trovavano pratica applicazione nei confronti del personale di macchina e viaggiante FS, per il quale l'ordinamento pensionistico prevedeva norme di miglior favore per l'accesso al pensionamento (58, 60 o 62 anni).

Poiché il comma 18, ultimo periodo, dell'art. 24 della legge 214/2011 ha sostituito, con decorrenza 1/1/2012, i predetti limiti di età con il requisito anagrafico unico di 66 anni – da adeguare alla speranza di vita ai sensi dell'art. 12 del D.L. n.78/2010, convertito con modificazione dalla legge n.122/2010 – con il messaggio n.3380 del 18/03/2014 si è voluto precisare che anche per il personale viaggiante e di macchina, se adibito a lavoro notturno alle condizioni sopra precisate, può risultare vantaggioso accedere ai benefici previsti dal ripetuto decreto.

Si fa infine presente che già nel 2013 questa Direzione ha fornito istruzioni alle Sedi competenti per la definizione delle istanze riguardanti la concessione dei benefici previdenziali per lavori particolarmente faticosi e pesanti secondo un iter concordato con Ferrovie dello stato Italiane S.p.A.

Riassumendo il PdM e il PdB hanno formalmente il diritto a richiedere l'accesso al trattamento pensionistico anticipato di cui al D.l.gs n. 67 /2011, ma non possono esercitarlo in quanto non hanno i presupposti richiesti dall'art.1, comma1, lettera b) del citato Decreto legislativo.
Difatti lo svolgimento di lavoro richiesto nel periodo notturno (inteso come da D.l.gs 66/2003 art.1, comma 2, lettera d): periodo di almeno 7 ore consecutive comprendenti l'intervallo tra la mezzanotte e le cinque della mattina) è il seguente:

- **servizi di almeno 6 ore nel periodo notturno per un numero minimo di 78 giorni lavorativi;**
- **servizi di almeno 3 ore nel periodo notturno per un periodo pari all'intero anno lavorativo.**

RFI
Interventi di consolidamento della Galleria Balduini

Stante l'urgenza di provvedere al consolidamento della Galleria Balduini ed in considerazione che la conclusione in tempi rapidi dell'intervento è ritenuta strategica ai fini commerciali per la linea Orte-Falconara, RFI e la ditta appaltatrice hanno concertato un cronoprogramma suddiviso su sette fasi utili al completamento entro il cambio orario di giugno. Le fasi sono articolate con una turnazione notturna di 5 notte a settimana, compresa la notte di venerdì/sabato. Qualora durante il monitoraggio settimanali dello stato di avanzamento dell'attività dovesse rilevarsi uno scostamento significativo sulla previsione di fine attività, si procederà a cambiare il nastro lavorativo, attingendo ad un turnazione di 6 notti (Dom/Lun).

Le attività avranno inizio alle ore 22.00 e termineranno alle ore 05.36, mediante l'utilizzo di due interruzioni :

inter. tecnica Giuncano-Baiano 22.30–23.45
inter. programmata Giuncano-Baiano 00.25– 04.25

Relativamente alla scorta, al fine di ottimizzare le risorse necessarie, si conviene sull'utilizzo di due soli agenti che permanendo in galleria per l'assistenza all'Impresa Appaltatrice, non verranno utilizzati in altre mansioni:

Un agente tronco lavori di Terni
Un agente zona TE di Terni (incaricato della tolta tensione).

RFI
Problematiche circolazione impianti di Terni e Perugia P.S.G.

Stazione di TERNI

A seguito dell'analisi congiunta con le I.F. del primo periodo dell'attività di manovra in autoproduzione e dei recenti accadimenti si è deciso:

- Che a partire dal 1 aprile verrà operata una nuova turnazione del DM esterno che si avvicenderà con cambio in contraddittorio con orario:
  06.00/14.00 14.00/22.00 22.00/06.00
  (con esclusione delle notti di Sab/Dom e Dom/Lun)
- Che nel rispetto delle proprie responsabilità, la necessità di segnalare eventuali comportamenti che disattendono le più elementari norme deputate a garantire la propria ed altrui sicurezza.

Stazione di Perugia P.S.G.

Le O.S., pur comprendendo la volontà dell'azienda di realizzare un nastro lavorativo maggiormente coerente alla necessità dell'intervento infrastrutturale realizzato, hanno manifestato riserve sull'effettiva economicità dello stesso sia in ragione delle sovrapposizione previste sia per effetto di alcune lavorazioni che a spot vengono richieste nelle notti di Ven/Sab.

A tal riguardo RFI evidenzia che la ricerca di un turno che risponda all'effettive esigenze, evitando per quanto possibile coperture non richieste attiene anche alla necessità di monitorare costantemente l'annoso problema del "monte ferie" che grava sull'intero comparto del settore circolazione.

Pertanto si è convenuto che :

- RFI verifichi con la Direzione Lavori l'effettiva pianificazione delle lavorazioni notturne necessarie. Alla luce di tale verifica potranno essere apportati eventuali correttivi che, laddove funzionali alle attività dei cantieri potrà prevedere un turno rotativo H24 continuo.
- Nelle more di tale verifica e con l'attuale articolazione sperimentale le OO.SS. presenteranno una propria proposta di orario che sarà oggetto di adeguata valutazione da parte di RFI.

TRENITALIA
JAZZ il nuovo treno regionale

Nel 2012 le ferrovie dello Stato italiane e Alstom, a seguito di una gara pubblica, hanno firmato un contratto del valore complessivo di circa 450 milioni di euro per la realizzazione di 70 treni elettrici regionali a un piano, con l'opzione per altri 20 treni e la manutenzione della flotta per 5, 10 o 20 anni.

I treni rafforzeranno il servizio regionale in Abruzzo, Calabria, Lazio, Marche, Piemonte e Umbria.

Progettato e realizzato in Italia nei centri di eccellenza di Savigliano (CN) , Sesto San Giovanni (MI) e Bologna, si avvale di tutta l'esperienza e la tecnologia di Alstom nel settore dei treni regionali.

Tecnologia e versalità: il nuovo treno costituisce l'evoluzione di un modello già esistente, a garanzia di grande affidabilità e di tempi di omologazioni rapidi.

Progettato secondo nuovi standard di confort, sicurezza e accessibilità, il treno è in grado di viaggiare a una velocità di 160 km orari.

Diverse le configurazioni, tra l'altro modificabili con rapidi interventi, a seconda delle eventuali necessità:

- Regionale a 5 carrozze, con più posti a sedere;
- Aeroportuale a 5 carrozze, con più spazio per i bagagli;
- Metropolitano a 5 e 4 carrozze, con più posti in piedi.

Confort e accessibilità: l'ingresso alla carrozza a raso del marciapiede facilita la salita dei passeggeri, mentre le pedane retrattili, installate su ogni porta, permettono un accesso agevole anche ai passeggeri a minor capacità motoria. I treni hanno livelli di rumorosità ridotti grazie alle tecniche di modellazione dei campi aereo-acustici.

Allestimenti interni: in ogni veicolo è prevista un'area per il trasporto di bagagli.

Molti servizi a bordo: impianto di video sorveglianza, schermi luminosi interni visibili da ogni punto del treno per le informazioni, impianto di sonorizzazione, scritte in braille, prese di corrente a 220V per l'alimentazione di cellulari e PC portatili.

Sicurezza: ogni treno è dotato di un impianto di video sorveglianza, mentre l'articolazione dei treni garantisce una sicurezza dei passeggeri ottimale.

Rispetto dell'ambiente: i nuovi treni regionali rispondono alla politica di sostenibilità ambientale di Alstom e sono riciclabili per il 95%.

Risparmi energetico: La motorizzazione ripartita lungo tutto il treno ottimizza le fasi di frenatura e accelerazione, permettendo di diminuire il livello di consumo di energia e le relativi emissione di CO_2.

DETTAGLI TECNICI VERSIONE REGIONALE

- Configurazione	5 carrozze articolate (M-T-T-T-M)
- Velocità massima	160km/h
- Potenza istallata	2.000 kW continuativa
- Motorizzazione	4 motori asincroni da 512 kW cont
- Accelerazione	0,846 m/sec^2
- Illuminazione interna	Tecnologia a Led
- Porte	5 per lato
- Ampiezza porte	1.300 mm
- Posti a sedere	288 (2 per disabili in carrozzella)
- Lunghezza treno	82,2 m
- Larghezza carrozze	2.950 mm
- Altezza della piattaforma	600 m

OR.S.A.

Settore Macchina - Elezioni Rappresentanti di Base

Si è avviato il percorso di rinnovamento dell'ORSA Ferrovie che si concluderà con il Congresso Nazionale del 7-8-9 ottobre 2014 a Salerno.

Rinnovamento che risulterà delicato e decisivo per il futuro dell'Organizzazione in quanto ci vedrà impegnati a superare le incomprensioni e gli errori commessi nel recente passato che hanno generato nel corpo associato e simpatizzante disorientamento se non addirittura di rigetto (vedi le numerose disdette).

La firma del CCNL per le modalità e per il merito ha rappresentato indiscutibilmente, comunque la si pensi, il momento più critico fra la base e i suoi rappresentanti cosa già grave per qualsiasi sindacato ma addirittura inammissibile per una organizzazione che si dice di base come l'ORSA.

Un CCNL che ricordiamo pessimo e che ci deve vedere impegnati tutti nel cambiarlo a partire già dal prossimo anno ma che non può esimerci ora dal difendere quel pochi diritti che ancora ci restano.

Per questo invitiamo tutto il personale a partecipare a questo auspicabile ed ineluttabile rinnovamento.

Primo passo di questo rinnovamento sono il ricambio dei rappresentanti territoriali dei vari settori.

ELZIONI RdB MACCHINA

Il settore macchina procederà ad eleggere, come consuetudine, i suoi rappresentanti facendo esprimere tutto il Personale di Macchina iscritto e non all'OR.S.A. nei giorni 8-9-10 aprile p.v..

Gli eletti dovranno essere iscritti all'ORSA.

I seggi nei quali si potrà votare indistintamente a quale sede di lavoro della regione Umbria si appartenga sono insediati nelle sale di attesa del Personale di Foligno e Terni e rimarranno aperti dalle ore 8.00 alle ore 18.00.

I collegi elettorali individuati sono i seguenti:

- Impianto DPR Foligno
- Impianto DPR Terni
- Impianto CARGO Unico (Foligno-Terni)

I candidati da eleggere sono 3 (tre) per ogni collegio.

Si possono esprimere massimo 2 preferenze.

Lo spoglio avverrà venerdì 11 aprile ore 10.00 presso la sala del personale DPR di Foligno.

CONGRESSO PdB

Risultano elette dal Congresso Regionale delle SPV/Umbria svolto il 28 febbraio 2014 i seguenti lavoratori:

SCARPONI Stefano	**Segretario**
MASCIOTTI Francesco	**Vice Segretario**
CELLINI Mario	**Segretario Aggiunto**

PARCHEGGIO

Stazione di Terni

È stato richiesto da tutte le Segreterie Regionali un incontro per risolvere il problema del parcheggio del personale dell'Impianto di Terni.

Da indiscrezioni avute sembra che la soluzione che si intenda adottare preveda delle aree dedicate:

- Personale RFI all'interno del parcheggio pubblico rilevato dal Comune di Terni.
- Personale Officina adiacente l'officina.
- Personale Dpr e Cargo dietro le palazzine dei lavori e della mensa e viale di accesso a tali aree.

Resta ancora da comprendere dove saranno parcheggiate le auto di servizio (I.E. e Lavori).