NEWSLETTER SINDACALE

ORSA*Notizie*

Regione Umbria

Numero 1

DICEMBRE 2017

OR.S.A. chiama i ferrovieri ad essere

TESTIMONI

Il 15 agosto è per antonomasia il giorno riservato al gusto della vacanza ed a godere dell'estate che lentamente invecchia. Eppure nell'anno 2012 almeno un paio di persone erano in altre faccende affaccendate: il primo, un Segretario Generale dell'OR.S.A. Ferrovie, guardava la calura estiva da un ospedale ed attendeva una risposta alla lettera inviata il giorno prima al secondo, un illustre giurista e docente del Diritto del Lavoro, nonché politico italiano, molto ascoltato in tema di previdenza. E la risposta arrivò proprio alle 18.00 di quel 15 agosto. La mail coì recitava: "*Grazie di questa lettera, che torna su una questione che i miei colleghi della Commissione Lavoro del senato e io abbiamo ben presente. Spero che entro questo autunno sarà possibile raggiungere una soluzione soddisfacente.*
Cordialmente Pietro Ichino."

La lettera era una pressante invito a rivedere l'ingiustizia perpetrata dalla

Prosegue a pag 6

17 dicembre 2017

Sciopero Nazionale dei Ferrovieri Italiani

67 anni di turni in terza sui piazzali e sui binari, di manovra, condotta e scorta sulle spalle. Record mondiale di longevità lavorativa per i ferrovieri italiani. Il tutto per un refuso, un errore di battitura che ha sostituito le parole: *"al presente comma"* con *"al presente articolo*".

Tanto è bastato alla Legge 214/2011, più conosciuta come Legge Fornero, per aumentare di 9 anni l'età pensionabile di un'attività che sino al giorno prima era considerata gravosa ed usurante: quella del ferroviere di esercizio.

Aggressioni a bordo dei treni e delle stazioni: un'emergenza di ordine pubblico che, secondo la Commissione di Garanzia passa in secondo piano rispetto al diritto della mobilità dei cittadini. Dunque, ferrovieri aggrediti, colpiti ed offesi, protestate pure rivendicando il diritto all'incolumità personale ed alla sicurezza sui luoghi di lavoro, ma fatelo con una durata dello sciopero *""…meramente simbolica."* Una delibera offensiva, prima ancora che stravolgente rispetto agli stessi limiti al diritto previsto dalla legge 146/90 e 83/2000.

Qualcuno crede ancora che ragioni come queste non siano sufficienti ad incrociare le braccia? A noi bastano ed avanzano……

In questo numero:

2 – LETTERA AI MINISTRI POLETTI e PADOAN
3 – NORME TECNICHE SCIOPERO
4 – STUDIO ASPETTATIVA DI VITA PdC
7 - MERCITALIA Rail
9 – DIREZIONE REGIONALE UMBRIA
11- BUSITALIA
11- SCIOPERO COOPSERVICE
12- OR.S.A. SCIOPERA PERCHÈ

LETTERA AI MINISTRI POLETTI e PADOAN del 03 ottobre 2017

Come è noto, a seguito della cosiddetta riforma Fornero, i ferrovieri hanno subito un significativo peggioramento delle condizioni previdenziali. In particolare, il personale dell'esercizio ha subito un ingiustificato aumento del periodo lavorativo in alcuni casi, con l'incremento dell'aspettativa di vita, sino a nove anni.

Nello specifico, rammentiamo che il personale che svolge lavorazioni connesse alla sicurezza ferroviaria è sottoposto alla certificazione di idoneità fisica attraverso periodiche visite mediche. Queste ultime con l'avanzare dell'età, divengono più frequenti. Peraltro da quest'anno

sono entrate in vigore disposizioni Europee che modificando la previgente normativa nazionale, impongono – per il mantenimento di determinate abilitazioni – ulteriori elementi restrittivi.

Anche per questi motivi, nei principali Paesi Comunitari i ferrovieri che svolgono mansioni di esercizio, acquisiscono il diritto previdenziale in misura anticipata rispetto ai restanti lavoratori.

A queste normative si sommano lavorazioni, turni e cicli produttivi che aumentano la probabilità, per i lavoratori ultrasessantenni, di divenire inidonei alla mansione. Altresì è necessario segnalare che in considerazione dell'attività svolta, dell'atipicità dei turni e delle condizioni meteorologiche in cui operano, l'aspettativa media di vita di questi lavoratori è di molto inferiore rispetto a quella nazionale.

Anche per queste ragioni, l'assenza dell'auspicata riformulazione della Legge Fornero, determinerà esuberi di personale che difficilmente troveranno una possibile ricollocazione.

In particolare le imprese ferroviarie di medie / piccole dimensioni, per ragioni di carattere economico, avranno difficoltà a ricollocare il personale divenuto inidoneo per motivi fisici, quindi per i lavoratori sarà fondato il rischio licenziamento che porterà - inevitabilmente - ad una conflittualità nelle aziende.

Conseguentemente si determina un importante problema di carattere sociale che nessuno può trascurare, in quanto ci troveremo con lavoratori che, a causa dell'atipicità del proprio lavoro, si trovano in età avanzata, ad essere disoccupati con significative difficoltà per una loro ricollocazione lavorativa.

L'introduzione delle agevolazioni previdenziali di alcune qualifiche ferroviarie inserite nell'elenco delle attività individuate come gravose - così come previsto dell'allegato E di cui all'articolo 1, comma 199, lettera d Legge 11 dicembre 2016 - vengono neutralizzate da alcune norme previste nella stessa Legge e della successiva circolare INPS 99 del 16.06.2017. Di fatto si rende irrealizzabile la possibilità, per coloro che ne posseggono i requisiti, di usufruire della

riduzione dei requisiti previdenziali così come previsto all'art. 1 ai commi 199 -205 della stessa Legge Finanziaria.

Quest'ultima stortura legislativa è stata denunciata dalla Segreteria Generale OR.S.A.- Ferrovie con prot. n° 112 del 01 settembre 2017 al Ministero del Lavoro e alla Direzione dell'INPS affinché venga adottato un intervento per permettere al personale, che svolge attività di esercizio, di usufruire della riduzione delle condizioni previdenziali.

Prendiamo atto che a distanza di oltre un mese dall'invio della nostra segnalazione non abbiamo ricevuto alcun riscontro.

Infine, preoccupa la nota di aggiornamento al documento di economia e finanza (DEF), che allerta il Parlamento rispetto all'aumento progressivo, per il prossimo ventennio, della spesa pubblica per l'erogazione degli assegni pensionistici includendo, come causa di aumento del costo del welfare, anche altre voci di spesa come la Sanità e gli ammortizzatori sociali destinati ai lavoratori.

Per quanto evidenziato, la scrivente nel rispetto dell'art. 2 comma 2 della Legge 1990 n° 146 così come modificata dalla Legge 83/2000, attiva le Procedure di Raffreddamento - affinché sia esperito il previsto incontro avente per oggetto i requisiti previdenziali dei lavoratori dell'esercizio di tutte le Imprese Ferroviarie di Trasporto e di Gestione della Rete Ferroviaria Italiana.

Distinti saluti

Andrea Pelle

NORME TECNICHE

Giovedì 14.12.2017/15.12.2017

Il personale del Gruppo FS e Trenord della manutenzione Infrastrutture che riposa sabato e domenica impegnato in turno mattino/notte sciopererà:

- Nel servizio notturno tra il 14 e il 15.12.2017.

Venerdì 15.12.2017

Il personale del Gruppo FS – NTV e Trenord non collegato alla circolazione dei treni e che lavora nella settimana 5 giorni su 7 sciopererà:

- se utilizzato in turno unico giornaliero l'intera prestazione;
- se utilizzato a turno avvicendato si asterrà l'intera prestazione di mattina a prescindere da quando inizia il turno.

Domenica 17.12.2017

Il personale del Gruppo FS – NTV e Trenord non collegato alla circolazione dei treni e che opera con prestazioni lavorative su 7 giorni sciopererà:

- se utilizzato in turno unico giornaliero l'intera prestazione
- se utilizzato a turno avvicendato si asterrà dal lavoro per l'intera prestazione di mattina a prescindere da quando inizia il turno.

Domenica 17.12.2017

Il personale del Gruppo FS – NTV e Trenord addetto alla circolazione treni sciopererà:

- dalle ore 09.01 alle ore 16.59.

non vi sono treni da garantire

Domenica 17.12.2017 / Lunedì 18.12.2017

Il personale delle imprese merci (esclusa Mercitalia Rail, Serfer e Terminali Italia che scioperano con il Gruppo FS) sciopererà:

- dalle ore 22:00 del 17.12.2017 alle ore 06:00 del 18.12.2017.

STUDIO ASPETTATIVA DI VITA OR.S.A. M.U. e CENSIS

L'OR.S.A. Macchinisti Uniti in collaborazione con il CENSIS hanno promosso un primo studio in merito all'aspettativa di vita e condizioni di lavoro dei macchinisti Italiani.
Per la realizzazione dello studio CENSIS si avvarrà della collaborazione del centro ricerca Economic Evaluation and HTA diretto dal Prof. Francesco Saverio Mennini e dell'INPS.
I risultati di tale studio saranno utilizzati dall'OR.S.A. a supporto delle richieste di rimodulazione dei criteri pensionistici relativamente al personale mobile ferroviario.

STUDIO

PREMESSA

Nel 2014 i nuovi pensionati, coloro cioè che hanno iniziato a percepire una pensione, sono 541.982 di contro a 675.860 che hanno smesso di esserne percettori.

Rispetto al 2008 il numero di pensionati si è ridotto di 520 mila unità, pari al -3%; oltre ad una riduzione del numero complessivo di pensionati emerge una concentrazione nelle classi di età più elevate, in particolare tra coloro che percepiscono la pensione di vecchiaia: tra questi il 14,2% ha tra 40 e 64 anni, il 62,3% tra 65 e 79 anni ed il 23,6% almeno per 80 anni.

Come inevitabile a seguito delle successive riforme previdenziali, nell'ultimo decennio si è avuto un progressivo innalzamento dell'età media di pensionamento, che dal 2003 al 2014 è passata da 62,8 a 63,5 anni.

A fronte di questo dato complessivo appare fondamentale considerare la presenza di una articolazione estrema delle condizioni economiche e di vita dei pensionati, che richiede un *fine tuning* delle politiche e degli interventi, in linea con la complessità dei contesti in cui si interviene. Molte volte, tuttavia, questo fine tuning è mancato creando tra categorie di pensionati situazioni di evidente svantaggio.

Il caso dei macchinisti è emblematico in tal senso. Dal momento che il lavoro del personale operante nel settore ferroviario era considerato particolarmente usurante dalla legge, era per esso previsto un regime pensionistico speciale. In particolare la tabella di cui all'allegato 15 annesso alla legge 26 marzo 1958, n.425, prevista dall'articolo 165, primo comma, della stessa legge fissava l'età pensionabile per i macchinisti, per il personale mobile e per quello di manovra, a 58 anni di età e a 25 anni di contributi. Inoltre, in base ad un accordo tra le ferrovie e i sindacati il 15 maggio 2009, era stato istituito un Fondo di

sostegno al reddito di accompagnamento alla pensione che in alcuni casi consentiva al personale di macchina su base volontaria e in base a necessità aziendali, di anticipare il pensionamento a 54 anni, per chi maturava il diritto alla pensione a 58 anni.

Com'è noto questa situazione è stata drasticamente modificata dal decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, cosiddetto "salva Italia", che ha riformato il sistema pensionistico italiano innalzando l'età contributiva a 42 anni e un mese e l'età pensionabile a 66 anni e 3 mesi, con ulteriori incrementi che si determinano per entrambi i requisiti in base alla crescita delle aspettative di vita della popolazione.

Tra le poche categorie di lavoratori per i quali la riforma ha conservato requisiti differenziati di accesso alla pensione, vi sono i lavoratori di cui al decreto legislativo 21 aprile 2011, n.67, recante norme in materia di "accesso anticipato al pensionamento per gli addetti alle lavorazioni particolarmente faticose e pesanti", ma tra essi non rientrano i macchinisti ai quali si applica invece il nuovo regime pensionistico.

Eppure basterebbe attenersi alla definizione di lavoro usurante contenuta nel decreto legislativo n. 67 del 2011, per comprendere che le condizioni di lavoro di questi lavoratori sono ampiamente ascrivibili a quelle dei lavoratori usuranti, il decreto, infatti, indica che tra essi rientra chi soddisfa anche solo uno dei seguenti requisiti che riducono la "normale aspettativa di vita":

a. coloro che fanno turni pesanti o che svolgono anche lavoro notturno;
b. i minatori e altre categorie che lavorano in galleria, tunnel o assimilabili;
c. chi è esposto a radiazioni e campi magnetici, per ovvie ragioni;
d. chi è costretto a lavorare in ambienti angusti, rumorosi e sottoposti a vibrazioni;
e. conducenti di veicoli abilitati a servizio pubblico di trasporto collettivo.

Non è certo un caso che studi riferiti allo scorso ventennio calcolavano proprio per la categoria dei macchinisti un'aspettativa di vita sensibilmente inferiore alla media nazionale, che si attestava intorno ai 65 anni di età.

OBIETTIVI E METODOLOGIA

Alla luce della situazione per motivi versi paradossale che si è venuta a creare appare fondamentale prendere in considerazione la specificità delle condizioni di lavoro dei macchinisti e dell'altro personale mobile, e la correlazione tra gli elevati livelli di competenza, capacità, esperienza e responsabilità richiesti nell'espletamento delle proprie funzioni ed il rischio di stress lavoro correlato che attengono o sono pertinenti a molti fattori connaturali alla professione del macchinista, come difficoltà e complessità del compito, orari irregolari di lavoro, periodi prolungati di lavoro, pressione del tempo, alta responsabilità, paura delle conseguenze dell'errore, affidabilità e limitazione delle apparecchiature.

Il Censis propone, pertanto, di realizzare un approfondimento sul tema delle condizioni di lavoro del personale mobile e del suo impatto sulle condizioni di salute e

sull'aspettativa di vita, con la possibilità di adottare diversi approcci metodologici nell'ambito di più moduli di ricerca.

Al momento si propone la realizzazione di un primo modulo finalizzato all'analisi ed alle definizioni dell'aspettativa di vita del personale mobile, che potrà essere realizzato grazie ad un'analisi ed elaborazione ad hoc dei dati della Banca dati Inps. Al fine di verificare la specificità delle condizioni delle diverse categorie di personale mobile (macchinista/capo servizio treno/Capotreno) si cercherà, alla luce delle caratteristiche dei dati disponibili presso l'INPS, di articolare il calcolo delle rispettive aspettative di vita. Per la realizzazione di tale modulo sarà attivato un accordo di collaborazione con il CEIS, e con l'INPS, la cui disponibilità a fornire i dati rappresenta una condizione imprescindibile per consentire l'analisi delle pensioni dei macchinisti e dell'altro personale mobile al fine di ottenere gli elementi necessari per il calcolo dell'aspettativa di vita.

I risultati ottenuti saranno sintetizzati in un Rapporto finale di ricerca che potrà essere utilizzato sia per fini conoscitivi ed operativi interni che per la realizzazione di attività di divulgazione e di sensibilizzazione dell'opinione pubblica e delle istituzioni sulla situazione del personale mobile.

dalla prima pagina

Fornero altra stimata Professoressa Universitaria di economia politica) nei confronti dei Ferrovieri: le ragioni si sono poi susseguite senza sussulti e senza soluzioni.

Oggi, mentre lo scontro Governo-CGIL sul tema pensionistico è in atto ed il Prof. Ichino, tra Ape Social e aspettative di vita continua a bacchettare la "sua" Cgil (è stato dirigente sindacale Fiom-Cgil dal 1969 al 1972 e poi responsabile del Coordinamento servizi legali della Camera del lavoro di Milano sino al 1979) per una "ossessione pensionistica" che lo porta alla cecità, i ferrovieri tornano a rivendicare il diritto ad una pensione non privilegiata, ma equa rispetto a quanto resta della lori esistenza terrena. E lo fanno con l'OR.S.A., il primo sindacato a scendere in piazza contro le scelte del Governo Monti-Fornero ed a tenere sempre accesi i riflettori non solo sul personale viaggiante, ma su tutti i lavoratori dell'esercizio ferroviario. Il 17 dicembre, come ben sappiamo, non sarà uno sciopero di 8 ore a portare a compimento gli impegni (da politico …) di quel 15 agosto 2012, ma dovrà rappresentare un giorno di testimonianza della volontà di tutti i ferrovieri a vedersi riconosciuta l'insostenibilità di un lavoro delicato e gravoso da svolgere pure con 67 anni sulle spalle. Ai ferrovieri questo chiede l'OR.S.A. di essere testimoni, con il loro sciopero, di una serrata per ottenere ciò che a loro compete. Ecco perché, mai come quel giorno, il 17 dicembre treni e stazioni dovranno essere vuoti e deserte.

Diversamente molte altre stagioni passeranno ….

MERCITALIA RAIL
Sicurezza dei lavoratori nella Società MIR

Ad un anno dalla costituzione della Società Mercitalia Rail siamo ancora in attesa di un qualsiasi confronto a livello territoriale inerente le molteplici problematiche che quotidianamente il personale deve affrontare (turni, ferie, difficoltà di comunicazione, ecc…).

Come se tutto questo non bastasse è di questi giorni la consegna della nuova divisa che a nostro parere risulta inadeguata sia dal punto di vista della sicurezza e del decoro per chi la indossa, ma che forse esprime in modo inequivocabile quale sia la considerazione ed il rispetto che questa dirigenza nutre per i propri dipendenti.

Lettera inviata in data 11 dicembre dall'ORSA Marche ed Umbria unitamente ai componenti ORSA delle RSU e RLS

In relazione alle numerosissime lettere inviate ai responsabili in indirizzo su materie interessanti direttamente o indirettamente la sicurezza dei lavoratori, con forte preoccupazione per l'atteggiamento di palese rifiuto del confronto con I rappresentanti dei lavoratori, finanche RLS, siamo ad aggiungere alle criticità già partecipate per RR le seguenti gravi situazioni che sono, a nostro avviso, pericolose:

- **DIVISA DEI LAVORATORI** – Pur avendo segnalato e richiesto sia a livello nazionale che territoriale incontri preventivi per affrontare gli aspetti relativi alla fornitura delle divise dei dipendenti MIR prendiamo atto della consegna forzata di divise assolutamente inadeguate ai lavoratori sprovvisti peraltro di opportuna logistica (locali, armadietti etc) costringendoli a mantenerli presso la propria dimora, con tutti I rischi che tale attività comporta nei confronti dei familiari/conviventi in quanto gli indumenti in oggetto vengono spesso a contatto con sostanze tossiche per la salute dei lavoratori. Sempre in relazione alla divisa si eccepisce la potenziale pericolosità rappresentata dal materiale del maglione (pile) di presunto materiale sintetico infiammabile e l'esistenza sui lati dei

pantaloni di due grandi tasche che potenzialmente, durante il transito nei corridoi o in altri luoghi particolarmente critici, possono far restare agganciati a corpi sporgenti o che debordano. Tale condizione di reale rischio, inesistente con le precedenti divise (che potevano essere tranquillamente confermate mantenendo un decoro anche per chi le divise le indossa) rende tale divisa assolutamente inidonea e, a nostro avviso, pericolosa.

- **MERCI PERICOLOSE**. Nessun riscontro è pervenuto in merito alle numerose segnalazioni inerenti la sicurezza dei trasporti merci pericolose, anche questo un esempio di atteggiamento assolutamente omissivo rispetto quanto disposto dal DLGS 81/2008
- **DIFFICOLTA DI COMUNICAZIONE.** Nessun riscontro circa le difficoltà di comunicazione con tutte le postazioni di Bologna Mercitalia Rail in particolar modo l'Ufficio Distribuzione dei servizi giornalieri, programmazione, COT, etc. I colleghi lamentano, e questo risulta essere confermato da molto tempo, difficoltà a comunicare in situazioni particolarmente critiche rimanendo al telefono senza nessuna risposta. Questa situazione peggiora nel periodo notturno in cui si scarica tutta la responsabilità delle comunicazioni ad 1 (una) sola persona del Real Time/COT per tutto il territorio nazionale che interessa l'Adriatica!!!! Una situazione insostenibile che sta mettendo a rischio i lavoratori tutti, Professional, Macchinisti, TPT etc..
- **SOCCORSO AL MACCHINISTA IN CASO DI MALORE.** Pur avendo da tempo segnalato e denunciato le criticità relative al soccorso AL MACCHINISTA SOLO che hanno prodotto l'intervento delle ASL Marchigiane con un atto prescrittivo a MERCITALIA, si prende atto degli atteggiamenti ostili che creano solo difficoltà ai rappresentanti dei lavoratori. In pochi mesi per motivi che sono a noi sconosciuti ben 2 RLS hanno rassegnato le loro dimissioni.
- **INTERVENTI ASL IN MATERIA DI SOCCORSO.** Sempre in materia di soccorso al personale di macchina in servizio MEC 3 riscontriamo che vengono effettuate simulazioni evitando scientemente di coinvolgere gli RLS o gli scriventi rappresentanti sindacali che hanno dimostrato preoccupazione per tale problema. Inoltre le simulazioni vengono svolte sempre in condizioni ottimali e mai in gallerie (ricordiamo che gran parte del tracciato ferroviario adriatico si estende in gallerie alcune molto estese).
- **FERIE FESTIVI – GESTIONE.** Le modalità di gestione delle ferie, dei festivi e dei servizi ha assunto connotati preoccupanti essendo svincolati da qualsiasi controllo dei preposti contrattualmente individuate, e quindi strumento per costringere i lavoratori ad effettuare prestazioni di lavoro oltremisura per vedersi riconoscere un festivo ovviamente negato a chi non si rende disponibile a prestazioni oltre il normale orario.
- **TRATTATIVE TURNI.** Turni da ormai 1 anno non si concordano turni di lavoro, non si affrontano le criticità dei turni e non si danno riscontri alle

lettere che manifestano criticità interessanti la sicurezza dell'esercizio Ferroviario. Tale condizione ovviamente configura un atteggiamento grave e significativo dei responsabili in indirizzo.

- **GESTIONE VISITE MEDICHE.** Abbiamo notizia di invii a visita medica DI PERSONALE SENZA REGOLARE IMPEGNATIVA, anche su questi aspetti da circa 1 anno abbiamo richiesto un incontro per capire chi siano i referenti e quale sia l'organizzazione di questa società che sembra avere diverse aree oscure. Queste segnalazioni si sono inoltrate ripetutamente e nessuno si è degnato di rispondere e ancor meno di dare soluzione ai problemi. Le richieste di incontro dal giorno di costituzione di Mercitalia sono state ignorate lasciando sedimentare i problemi che aumentano giornalmente assieme ai rischi.
  Nemmeno l'intervento di una ambulanza per soccorrere un macchinista in preda ad uno stato di reazione nervosa dovuta alle numerose criticità da dover affrontare è servito a far capire la gravità della situazione. Il muro di silenzio che regna a livello dirigenziale è davvero preoccupante.
- **VARIAZIONI SERVIZI**. Abbiamo notizia che pochi giorni fa è stata recapitata sulla posta elettronica di tutti i macchinisti di Marche Umbria una disposizione che ascrive alla responsabilità di tali lavoratori l'onere di comunicare le variazioni che paradossalmente lo stesso impianto comanda indicando persino chi tale variazione di servizio l'ha comandata. Una vera follia, come se lo stesso lavoratore abbia la facoltà di decidere come variarsi la prestazione. Questa è la dimostrazione che avendo strutturato una organizzazione del lavoro insostenibile si cerca di caricare in modo assurdo la prestazione e i compiti di questi lavoratori.
- **TASK FORCE.** Apprendiamo inoltre da un comunicato di altre OOSS nazionali che esiste una " STRUTTURA NELLA STRUTTURA" o meglio una task force di personale di macchina denominata MIR GT ovviamente omessa in qualsiasi documento mostrato alla OS ORSA NAZIONALE del quale ignoriamo turni di lavoro, orari, riposi, provenienza, perimetri contrattuali e operativi etc… Anche su questo vorremmo far presente che tali iniziative debordano quanto previsto dal DLGS 81/2008, dal vigente contratto e da tutti gli accordi che esistono e che sono a nostra conoscenza sino ad oggi. L'utilizzazione del personale in questo modo è una grave violazione che rappresenta **forti responsabilità** per chi ne ha deciso la nascita senza alcun confronto con RLS/OS ORSA e di cui solo una parte del sindacato ne è a conoscenza approfonditamente come si evince dal comunicato nazionale.

In attesa di essere convocati e di ricevere urgentemente risposte a tali fatti gravi, si anticipa la presente RR, al fine di rendere ufficiale e utilizzabile in qualsiasi ambito necessiti, tale comunicazione.

Distinti saluti.

DIREZIONE REGIONALE UMBRIA

Turni del Personale mobile

I nuovi turni del personale mobile della direzione del trasporto regionale segnano la fine, o almeno una battuta di arresto, della politica di confronto costruttivo istauratasi con l'avvento della nuova direttrice.

Sono state, di fatto, azzerate tutte le migliorie apportate ai turni, in quest'ultimo anno, scaturite dal confronto con la RSU senza oggettive e valide motivazioni.

Infatti risulta incomprensibile a fronte di una dichiarata eccedenza di personale (dati di ripartizione) comprimere ulteriormente i turni, né può essere preso a pretesto i futuri pensionamenti di personale (previsti non prima di marzo 2018), in quanto sono state predisposte già 6 assunzioni di cui quattro già effettuate.

Ora sembra, da dichiarazioni della RSU, che la direzione sia arrivata alla determinazione di accettare le richieste di modifica dei turni (cambiamenti per circa 14 allacciamenti con alleggerimento dei servizi di ritorno dei RFR). Tali modifiche dovrebbero essere introdotte con il prossimo lancio dei turni (febbraio 2018).

Come O.S. ci chiediamo e chiediamo alla dirigenza aziendale perché quello che non è stato possibile fare nelle riunioni ufficiose/tecniche con il turnista propedeutiche alla trattativa turni del 05 dicembre 2017 ora è possibile realizzarlo?

Può essere stato il solo ipotizzare del personale di mettere in atto quella modesta protesta di "tutti in turno" per addurre la Direzione a più miti consigli o vi è dell'altro?

Sarebbe auspicabile una risposta da parte della direzione, anche al fine di ricomporre quel rapporto di rispetto reciproco che ha contraddistinto quest'ultimo anno.

Contemporaneamente ci auspichiamo che i lavoratori prendano coscienza, proprio da questa vicenda, di quanta forza ancora hanno quando decidono di muoversi in modo unitario al di là delle bandiere sindacali o dei tavoli separati.

OR.S.A. chiama allo sciopero…
gli altri rispondono:
….TAVOLI SEPARATI….

FILT CGIL Federazione Italiana Lavoratori Trasporti — FIT CISL Reti — UILTRASPORTI — UGL Trasporti — FAST

Roma, 5 dicembre 2017

Gruppo FSI
M.Ghilardi
DCRUO FSI

Dott. Diego Giacchetti
DRUO GRUPPO FSI
Relazioni Industriali FSI

Prot. 334/2017/SU/AF-fs/ar

Oggetto: Attivazioni tavoli separati

Le scriventi Segreterie Nazionali, nel prendere atto delle iniziative unilaterali assunte, nonostante il confronto sindacale in corso con le società del gruppo FSI, chiedono, a far data da oggi, l'attivazione di tavoli separati sia nazionali che territoriali con la OS Orsa.

Si prega di estendere la presente nota a tutte le Società del Gruppo FSI.

Distinti saluti.

FILT-CGIL M. De Rose — FIT-CISL S. Pellecchia — UILTRASPORTI N. Sellaro — UGL Trasporti U. Ottaviani — FAST Mobilità A. D'Ambrosio

BUSITALIA
GESTIONE ESUBERI TEMPORANEI

Approvato dai lavoratori (66%) l'accordo per la gestione degli esuberi temporanei di Busitalia scaturiti dalla chiusura commerciale dell'infrastruttura ferroviaria.
L'accordo prevede:

- l'invio in distacco di cinque unità presso l'azienda LTI (2 PdA e 3 PdC);
- l'invio in distacco di 8 unità a Trenitalia (2 PdA Orte, 3 PdC Orte, 3 PdC Chiusi);
- il conseguimento della patente Autobus di 5 unità (3 PdA e 2 PdC)
- Utilizzazione del personale ferroviario (PdA e PdC) in servizio di verifica sugli autobus sostitutivi e del trasporto urbano.
- Rotazione di tutto il personale sui servizi ferroviari o automobilistici dell'impianto, compreso il servizio di manovra.

Proprio quest'ultimo aspetto, inclusione del servizio di manovra di Terni nella rotazione, risulta essere controverso in quanto riteniamo non essere previsto dal CCNL vigente né giustificabile a differenza della controlleria a bordo autobus, dalla necessità di ricercare soluzioni occupazionali causate dalla chiusura temporanea dell'infrastruttura ferroviaria.
Su questo tema continua il confronto con l'azienda.

COOPSERVICE
Sciopero 17/12/2017

Proclamato una prima azione di sciopero del personale di Coopservice lotto 2 Centostazioni Spa Umbria per il giorno 17 dicembre 2017.
Alla base della vertenza:

- la sicurezza dei lavoratori connessa ai turni di lavoro per l'apertura e la chiusura dei servizi igienici delle stazioni di Foligno, Assisi e Terni, (richieste soluzioni simili a quelle intraprese per la stazione di Perugia);
- Corretta applicazione del contratto di solidarietà (richiesta la sospensione del Contratto di solidarietà).

La protesta si articolerà:

- **Turno mattina**
  dalle ore 06.00 alle ore09:59
- **Turno pomeridiano**
  - dalle ore 18:01 alle ore 22

OR.S.A. SCIOPERA … PERCHÈ

PERCHÈ sulle pensioni hanno detto la parola fine e i ferrovieri andranno in quiescenza a 67 anni nel silenzio generale, anzi peggio, vendendo il nulla come la favola dell'esclusione dai 67 anni per alcuni di loro.
PERCHÉ a salvaguardia del diritto di sciopero solo l'OR.S.A. ha presentato tre ricorsi al TAR del Lazio contro la delibera della Commissione di Garanzia.

INOLTRE I LAVORATORI DI TRENITALIA E MERCITALIA RAIL HANNO DEI MOTIVI IN PIÙ PER SCIOPERARE

PERCHÉ OR.S.A. chiede dal 2012 il ritorno ai turni collettivi rotativi e il superamento di IVU;
PERCHÉ Governo e Azienda stanno dismettendo i traghetti dello stretto di Messina e la continuità territoriale con la Sicilia;
PERCHÉ per usufruire delle ferie il lavoratore deve prenotarsi mesi prima, però l'azienda ha cancellato agli stessi lavoratori i congedi non concessi negli anni precedenti;
PERCHÉ le normative di servizio predisposte dall'impresa hanno la palese finalità di scaricare sul lavoratore ogni responsabilità;
PERCHÉ la formazione non si deve fare con i tablet e neanche sui treni – ma in aula. In alcuni casi la formazione non viene neanche considerata orario di lavoro;
PERCHÉ a dormire nelle stamberghe dove mandano il personale tra un turno e l'altro dovrebbero andarci chi le sceglie;
PERCHÉ un datore di lavoro attento alle condizioni di lavoro del proprio personale dovrebbe accettare la richiesta di OR.S.A. ed eliminare gli RFR a 6 ore;
PERCHÉ dicono che la ditta esterna di manutenzione costa meno, ma non si è mai capito quanto costa;
PERCHÉ non si comprende il motivo per cui Trenitalia paga le ditte appaltatrici per poi certificarne il lavoro;
PERCHÉ in Mercitalia Rail spendono milioni di euro per installare il vigilante, nonostante i moduli di condotta siano tutti con due agenti abilitati alle mansioni di sicurezza;
PERCHÉ il lavoro degli RLS in Mercitalia Rail non riscontra neanche le risposte del datore di lavoro;
PERCHÉ a valle degli infiniti rimpasti di Top Manager resta la propaganda di un'azienda che promette di conquistare i mercati internazionali ma non si preoccupa del profondo malessere dei suoi dipendenti, a cui non vengono risolti neanche i problemi di pacifica collaborazione nell'ambito del rapporto di lavoro.

IL 15 e il 17 DICEMBRE IO SCIOPERO CON L'OR.S.A. PERCHÉ HO UNA DIGNITA'! E TU….. CHE FAI?