



05 SETTEMBRE 2012

9.01 - 16.59

SCIOPERO

TRENORD

Abbiamo realizzato questo opuscolo per illustrare a tutti i lavoratori di Trenord gli atti e le iniziative che abbiamo intrapreso dal 15 marzo 2012, data in cui è stato definito il protocollo di intesa per la definizione del Contratto Aziendale, fino alla proclamazione per il prossimo 05 settembre del secondo sciopero.

Un pessimo contratto che peggiora pesantemente l'orario di lavoro, non garantisce le attuali retribuzioni solo reintegrate con un sistema di premialità che raffronta l'attività individuale rispetto a quelle di altri lavoratori e che richiede il superamento dell'orario di lavoro contrattuale.

Un contratto decisamente innovativo che assume le condizioni peggiori dei contratti di provenienza, non sottoposto al giudizio dei lavoratori nonostante la richiesta sottoscritta da circa il 50% dei lavoratori e validato da RSU scadute da circa 5 anni.

Personale addetto alla circolazione sciopera dalle ore 9.01 alle ore 16.59

Personale che svolge la prestazione lavorativa turno a giornata sciopera intera giornata

Personale della manutenzione con turni in seconda e turni in terza sciopera turno del mattino

Per maggiori chiarimenti consultare norme tecniche ultima pagina

**PEGGIORANO L'ORARIO DI LAVORO – STRAVOLGONO LA NOSTRA
RETRIBUZIONE – CI NEGANO IL REFERENDUM**

**IL 05 SETTEMBRE SCIOPERIAMO PER LA DEMOCRAZIA
E PER IL NOSTRO FUTURO**

24 marzo 2012 primo comunicato Or.S.A. dopo l'accordo di procedura del 15.03-2012
evidenziava i problemi sull'orario di lavoro e le retribuzioni.



DOPO UNA SETTIMANA D 'INCONTRI CONTINUI IL CONFRONTO RIPRENDERA' MARTEDI' 27

Le riunioni si tengono in locali della Regione Lombardia, appositamente riservati per questa trattativa, al tavolo le delegazioni, sia sindacali sia aziendali, sono formate da 3 persone per ogni sigla, con ovvi supporti di consultazione esterni.

In questa settimana si sono tenuti incontri serrati (tutti i giorni senza pause), una specie di "tour de force", ove si sono affrontati i principali problemi dividendoli per macro temi:

WELFARE – SCALA CLASSIFICATORIA – RETRIBUZIONI – ORARIO DI LAVORO

I temi vengono affrontati su proposte aziendali scritte, si commentano per argomenti specifici con le osservazioni delle OO.SS., poste sia collettivamente che singolarmente; l'Impresa si appunta le necessità espresse dalle osservazioni di tutto il tavolo ed è impegnata alla riformulazione dei testi, che verranno ripresi complessivamente negli incontri futuri.

Nel rispetto dell'accordo del 15 marzo alcune sezioni del CCNL delle A.F. vengono confermate integralmente, (svolgimento rapporto di lavoro e retribuzione) altre saranno innovative: retribuzione variabile aziendale (è stato confermato il precedente maturato rispetto alla produttività svolta), scala classificatoria (che comunque dovrà confluire a quella AF), welfare e infine la più complicata e difficile sull'orario di lavoro.

Quest'ultimo tema, per quanti ci riguarda, vede le posizioni ancora distanti in quanto troppe e sostanziali sono le novità presentate, inoltre peggiorative rispetto a quanto discusso in precedenza.

Lunedì 26 p.v. sarà riservato al lavoro di verifica interna per ognuna delle parti, da martedì 27 si riprenderà il confronto.

Le condizioni in cui ormai operano le imprese ferroviarie, sia in Italia che in Europa, mercé anche il recentissimo decreto sulle liberalizzazioni, rendono quasi obbligatorio rivedere le modalità operative dei lavoratori nel settore, ma una cosa è stata chiarita senza ombra di dubbio, le condizioni economiche non possono peggiorare e saranno comunque sanate; mentre sugli eventuali delta di produttività si dovranno rivedere le incentivazioni.

L'Accordo in definizione dovrà contenere anche i termini delle Relazioni Industriali, come la definizione dei tempi per le elezioni delle RSU.

Segreteria Regionale Or.S.A. Lombardia

26 marzo 2012 la situazione si manifesta complicata e l'Or.S.A. insieme a Fast e Faisa chiedono il referendum per validare il Contratto.



SEGRETERIE REGIONALI LOMBARDIA

TRENORD Srl

Amministratore Delegato
c.a. Dott. Giuseppe Biesuz

e, p.c.

Direttore Risorse Umane
Dott. S. Conti

O.S. Nazionali

Filt - Fit - Uilt - Ugl - Or.S.A. - Fast - Faisa

O.S. Regionali Lombardia

Filt - Fit - Uilt - Ugl

Oggetto: Consultazione referendaria

Egregio Dott. Giuseppe Biesuz,

come è noto, l'accordo sottoscritto lo scorso 15 marzo prevede l'applicazione del Contrattato Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie da cui derogare, in coerenza con quanto definito nell'accordo interconfederale del 28 giugno 2011, sugli istituti previsti per giungere all'armonizzazione delle diverse situazioni contrattuali presenti in azienda.

E' pacifico che l'utilizzo dell'accordo interconfederale per apportare delle deroghe al CCNL delle Attività Ferroviarie lo rende esigibile integralmente, infatti risulterebbe impercorribile prevederne l'applicazione in una sola previsione,

peraltro una siffatta condizione rischierebbe di mettere a rischio la validità dell'intero articolato che, con grande difficoltà, si sta realizzando.

Ciò premesso, in considerazione dell'avanzamento della trattativa in corso, ed in coerenza con i contenuti del richiamato accordo interconfederale, le scriventi Organizzazioni Sindacali, richiamano non solo l'opportunità ma l'assoluta necessità di sottoporre quanto sarà convenuto dalle parti al giudizio dei lavoratori, a cui gli stessi Contratti saranno applicati.

Intendiamo altresì evidenziare la complessità del percorso e della confluenza che si sta costruendo che ha, come finalità, quella di definire un nuovo contratto in una nuova azienda; in questo senso occorre segnalare che queste condizioni si stanno concretizzando in un quadro di provenienza stabile, caratterizzato da aziende storiche e contratti di lavoro consolidati.

Le attuali RSU in regime di proroga da diversi anni non sono ovviamente più sufficienti come strumento di misurazione della rappresentanza e pertanto, non può che trovare applicazione l'effettuazione del referendum, previsto anche dell'art. 12 del CCNL della Mobilità, quale strumento di validazione degli accordi contrattuali stipulati in attuazione al predetto accordo interconfederale.

Questa scelta renderebbe ai lavoratori il giusto ruolo di partecipazione attiva nella convinzione di un'appartenenza aziendale dove il lavoro rappresenta una delle leve indispensabili per migliorare e raggiungere gli ambiziosi traguardi che la società Trenord si è posta per il futuro.

Distinti saluti

Or.S.A. - Ferrovie
Adriano Coscia

Fast - Ferrovie
Antonio Scalise

Faisa - Cisl
Giancarlo Chiodi

10 Aprile 2012 In considerazione dello stallo della trattativa, la Segreteria Nazionale Fit Cisl ritira la delegazione

Da: Giovanni Luciano [g.luciano@cisl.it]

Inviato: martedì 10 aprile 2012 20:34

A: Stefano.Conti@trenord.it; Stefania.Modena@trenord.it

Cc: Roberto Rossi; sindacale1@filtcgil.it; luigisimeone@uiltrasporti.it; sn@fastferrovie.it; segreterianazionale@ugltrasporti.com; sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it.

Oggetto: RITIRO DELLA DELEGAZIONE FIT CISL DALLA TRATTATIVA DI TRENORD

DOTT. GIUSEPPE BIESUZ DOTT. STEFANO CONTI

VISTO IL PERSISTERE DELLE PROPOSTE AZIENDALI GIA' DICHIARATE PIU' VOLTE NON CONDIVISIBILI DALLA SCRIVENTE O.S. RITENIAMO DI INTERROMPERE LA TRATTATIVA CON TRENORD.

VI FORMALIZZIAMO QUINDI IL RITIRO DELLA DELEGAZIONE FIT CISL NAZIONALE E REGIONALE e rimanendo disponibili esclusivamente alla riunione conclusiva prevista originariamente per il 29 marzo u.s.

DISTINTI SALUTI

GIOVANNI LUCIANO, ROBERTO ROSSI



Trattativa TRENORD PERCHE' CI SIAMO FERMATI

Nella serata di ieri 10 aprile 2012 la Fit Cisl Nazionale e Regionale Lombardia hanno comunicato a TRENORD, e per conoscenza alle altre sigle sindacali, il ritiro della propria delegazione trattante.

PERCHE'

La documentazione che TRENORD ci aveva inviato poco prima, in previsione dell'incontro di oggi 11 aprile, continuava a contenere, nonostante le ripetute discussioni avvenute, le stesse proposte irricevibili, per noi, sull'orario di lavoro, la prestazione giornaliera e sui limiti di condotta.

VA RICORDATO CHE

Insieme alle altre sigle sindacali abbiamo fatto ripartire un negoziato, arenato da tempo, con l'obiettivo di chiudere in tempi brevi la fase di armonizzazione contrattuale aziendale. Per questo motivo e con questo spirito abbiamo convenuto l'"accordo di programma" del 15 marzo 2012.

Le ipotesi che il negoziato aveva fatto maturare, avendo risolto il problema principale della classificazione definendone il carattere di provvisorietà, davano e danno amplissimi margini di recupero di produttività a TRENORD.

Ma la posizione aziendale continua ostinatamente a prevedere limiti di prestazione giornaliera e di condotta non coerenti con i testi e la discussione del negoziato in corso per il rinnovo del Contratto delle Attività Ferroviarie.

Nonostante molteplici riunioni formali e informali dove i punti di caduta sono stati ampiamente dichiarati, TRENORD insiste e noi siamo costretti a fermarci.

Sarebbe stata e sarebbe ancora opportuna la verifica finale prevista originariamente dall'accordo di programma per il giorno 29 marzo 2012.

Si è ritenuto invece di continuare senza la Fit Cisl e senza la sua rappresentatività in termini di iscritti e di Rsu.

NON C'E PROBLEMA

Non siamo mai stati per i veti e non li stiamo ponendo.

VEDREMO QUALE SARA' IL PRODOTTO DELLA TRATTATIVA SE CONTINUA E AGIREMO DI CONSEGUENZA NEL RISPETTO DELLE NORME E DEGLI ACCORDI INTERCONFEDERALI VIGENTI.

13-14 Aprile Or.S.A. – Fast e Faisa chiedono un incontro politico di verifica, in particolare Or.S.A. denuncia le proposte non condivisibili sull'orario di lavoro



Trenord S.r.l.

Amministratore Delegato Dott. Giuseppe Biesuz

Personale ed Organizzazione

Dott. Stefano Conti

e, p.c.

Segreterie Nazionali

Filt – Fit – Uilt - Fast – Faisa - Ugl

OGGETTO: CCNL Trenord incontri 17-18 aprile

Con attenzione e con l'auspicio di ritrovare quanto ampiamente ed approfonditamente discusso nella giornata di mercoledì, abbiamo esaminato la bozza di contratto inviata nella serata di venerdì. Al contrario abbiamo invece rilevato una sostanziale "non considerazione" rispetto alle richieste di emendamenti sollecitate.

A questa negativa analisi dell'ultimo documento prodotto dalla Società si somma il risultato, anch'esso critico, delle prolungate riunioni svolte sull'orario di lavoro che, nel merito, hanno riscontrato avanzamenti del tutto residuali rispetto ai veri nodi della trattativa. Il tutto determinato da atteggiamenti aziendali di indisponibilità che, oltre a vanificare l'impegno sindacale profuso nella trattativa, mal si coniugano con gli impegni e i tempi previsti dal verbale del 15 marzo 2012

E' altresì evidente la necessità, come ampiamente motivato dalla nostra delegazione, di ulteriori approfondimenti in materia di retribuzione fissa e variabile, diritti individuali dei lavoratori e siamo, per altro, ancora in attesa di una proposta aziendale in merito al capitolo delle relazioni industriali.

Nello specifico dobbiamo poi confermare la nostra indisponibilità a modificare elementi attinenti lo svolgimento del rapporto di lavoro -richiamiamo per mero esempio il diritto al pasto- che, nel rispetto dell'accordo del 15 marzo, dovevano essere applicati integralmente così come prevede il vigente CCNL delle A.F.

In questo quadro, è concreto il rischio di un'involuzione della trattativa che, proprio per le reali divergenze sull'orario di lavoro, e per le motivazioni esplicitate rischia di ripetere i precedenti ed inconcludenti percorsi.

Per tutte queste ragioni ed al fine di evitare che le prossime riunioni amplifichino le attuali differenze riteniamo necessario differire le date d'incontro del 17-18 aprile giudicando essenziale, affinché la trattativa possa proseguire senza ostacoli, chiarire alcuni aspetti dell'accordo del 15 marzo.

In tal senso sollecitiamo la convocazione, a breve, di un riunione "politica" con tutte le parti sottoscrittrici del citato accordo.

In attesa di riscontro rivolgiamo distinti saluti.

Il Segretario Generale Or.S.A. Ferrovie

Alessandro Trevisan

Prot. 126/12/SN

Oggetto: Richiesta incontro per verifica andamento negoziato

In riferimento alla trattativa in corso conseguente all'accordo di programma sottoscritto in data 15 marzo 2012 tra tutte le OO.SS. e TRENORD, questa Organizzazione Sindacale, ritenendo l'unità sindacale un valore assoluto, considerata l'importanza e la portata del negoziato, ritiene utile che la trattativa prosegua con l'intera compagine sindacale che dall'inizio ne ha condiviso il percorso.

Peraltro, la proposta contrattuale aziendale inviataci, definita di "avanzamento", ancora non recepisce organicamente tutte le osservazioni fatte nel corso della trattativa rischiando di far degenerare il negoziato.

Tanto premesso, al fine di recuperare un clima costruttivo ed utile ad un'analisi serena, la scrivente propone che la convocazione dei giorni 17 e 18 aprile prossimi, venga riprogrammata solo dopo di un incontro di verifica da tenersi fra le parti stipulanti l'accordo del 15 marzo succitato.

In attesa di riscontro distinti saluti.

Il Segretario Generale
Andrea Gatto



*Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti
Segreteria Generale*

Dott. Giuseppe Biesuz
Amministratore Delegato Trenord s.r.l.
Sede

Segreteria Nazionale
FILT/CGIL FIT/CISL UILTrasporti UGLTrasporti FAISA/CISAL ORSA

Oggetto: Richiesta verifica del confronto in atto

Prendiamo atto dell'esigua consistenza degli avanzamenti contenuti nell'ultima proposta contrattuale trasmessaci nonché della persistenza, nei suoi contenuti, di elaborazioni inerenti istituti che attengono al mercato del lavoro e allo svolgimento del rapporto di lavoro; in base all'accordo del 15 marzo u.s., essi non dovevano essere oggetto di temi affrontati nel confronto in atto, quindi valutiamo concreto il rischio di un'involuzione del tavolo di trattativa.

Pertanto, al solo fine di scongiurare il verificarsi di una tale avversità, la scrivente ritiene opportuno proporre che la convocazione dei giorni 17 e 18 marzo prossimi, venga rimodulata a seguito di un incontro di verifica da tenersi fra le parti stipulanti l'accordo del 15 marzo summenzionato.

Restando in attesa di un vostro cortese riscontro, colgo l'occasione per inviare cordiali saluti.

Il Segretario Generale

Pietro Serbass



Serbass

06 giugno 2012 Informativa in cui l' Or.S.A. esprime un giudizio decisamente critico sui testi contrattuali. I nodi non si sciolgono e la Segreteria convoca tutto il quadro attivo e le RSU per fare il punto della situazione.

A circa tre mesi dalla firma dell'accordo del 15 marzo, a cui sono seguite un'infinità di riunioni anche notturne,

Il nostro giudizio sulla proposta contrattuale di Trenord è decisamente critico su diversi istituti contrattuali.

In particolare permangono numerosi problemi in merito all'orario di lavoro sia sulla disciplina generale dove la proposta aziendale prevede la media di lavoro trimestrale con un massimo di 44 ore e un minimo di 30 ore settimanali, sia sulla disciplina speciale di P.d.M. e P.d.B. dove le difficoltà sono ancora più evidenti, infatti la media settimanale (38 ore) diventa quadrimestrale sempre con le modalità + 6 - 8 e rappresenta un elemento innovativo di pesante flessibilità del lavoro sia in Trenitalia sia in LeNord .

Le prestazioni giornaliere proposte da Trenord superano ampiamente non solo gli attuali limiti orari - CCNL A.F. 2003 e Accordo integrativo LeNord ma anche le recenti proposte di rinnovo presentate da Federtrasporto. Per i servizi ad agente solo, anche sui mezzi pesanti, la prestazione giornaliera raggiunge, *dopo dettagliata informativa*, per tutto il P.d.M. le 10 ore per 6 volte al mese, per il Personale di Bordo sono confermate gli attuali limiti di Trenitalia (10 ore) ; oltretutto nell'ambito dell'accordo aziendale di competitività e di premialità può essere concordato l'innalzamento dei richiamati limiti.

I riposi giornalieri si attestano a quelli presenti nel ramo LeNord mentre il riposo settimanale è individuato al settimo giorno e prevede due giornate solari, con un minimo di 62 ore (54X62= 3348 ore), non viene prevista, nonostante le nostre pressanti richieste, l'ora di presentazione dopo il riposo anche in questo caso la proposta di Trenord è inferiore rispetto all'attuale dei due rami Trenitalia e LeNord nonché, come monte ore annuale, alla recente proposta di Federtrasporto per il segmento Passeggeri Regionale (3420). Non sono fissati i limiti prestazionali settimanali di lavoro notturno, infatti è richiamato il solo massimo di ore annuali (320).

In sintesi la proposta contrattuale presentata sull'orario di lavoro da Trenord da un lato introduce elementi di forte flessibilità (media trimestrale e quadrimestrale), dall'altro prevede le peggiori condizioni presenti nei due rami di provenienza - da un lato si assume la prestazione giornaliera di Trenitalia a cui si aggiunge la media quadrimestrale, dall'altro si assumono i limiti del riposo giornaliero di LeNord senza prevedere una capillare presenza degli impianti sul territorio.

Ancora più delicati sono gli aspetti economici, infatti è stato proposto un sistema di remunerazione variabile basato su vari tipi di premialità: aziendale, di produttività ed individuale. Quest'ultimo viene costruito sulla base di competenze economiche che in alcuni casi vengono ridotte (Premio mensilizzato - Indennità di condotta - Indennità Utilizzazione) mentre in altri vengono completamente assorbiti (vetture eccedenti - indennità personale di manutenzione passaggio ai turni), inoltre sono eliminate le condizioni di salvaguardia economica nei giorni di malattia, ferie, corsi professionali, infortunio. Il tutto da noi quantificato con una perdita di circa € 350 mensili, forse e non per tutti, in parte recuperabili con i premi aziendali e di produttività.

Inaccettabile nel sistema premiante il limite di condotta giornaliero (7 ore) che supera abbondantemente il limite previsto nell'orario di lavoro (5.30), questa previsione abbinata al turno individuale (si ipotizza un sistema simile a IVU) determinerà, in tutti gli impianti, disparità di utilizzazione e retribuzione.

Infine la proposta di Trenord non tiene in alcun modo il ruolo delle RSU a cui, diversamente da quanto attualmente previsto sia in Trenitalia sia in LeNord, non viene attribuito alcun spazio di contrattazione, neanche di quello attinente la definizione dei turni di lavoro.

Per valutare e discutere approfonditamente lo stato del confronto con Trenord l'Or.S.A. organizza un incontro con le RSU / RLS ed il proprio quadro attivo il prossimo 11 giugno alle 10.00 presso la sede di Milano C,le 4° piano scala E. ove saranno promosse iniziative a sostegno della vertenza .

14 giugno 2012 L'Or.S.A. informa i lavoratori della situazione. Organizza riunioni in tutti gli impianti che si concludono con un'assemblea a Milano P. Garibaldi a cui hanno partecipato oltre 150 lavoratori di Trenord



fase finale della trattativa **decidiamo il nostro futuro.....**

Partecipa all'assemblea che si terrà

GIOVEDI' 14 giugno 2012 dalle ORE 10 alle 13 e dalle ore 14 alle 17

presso

SALA CIFI / EXPO sita nel mezzanino di **Milano P. Garibaldi.**

PER SAPERE TUTTO SULLA TRATTATIVA IN TRENORD

**PER CHIEDERE UN CONTRATTO AZIENDALE ADEGUATO ANCHE ALLE ASPETTATIVE DEI
DIPENDENTI**

PER DECIDERE..... PARTECIPA !!!!

UNITI SI VINCE

22 Giugno 2012 L'Or.S.A. non sottoscrive i testi contrattuali di Trenord e comunica ai lavoratori la propria decisione.

Accordo Contrattuale di TRENORD l'Or.S.A. non dà l'assenso alla firma.

Nella giornata di ieri la Segreteria Regionale Or.S.A. della Lombardia di concerto con la struttura nazionale, a seguito di esplicita richiesta dell'A.D. di Trenord, di accettazione di un impianto contrattuale (bozza 21.06.2012) che prevede condizioni normative ed economiche che incidono pesantemente sull'attività lavorativa dei dipendenti ha formalizzato la propria contrarietà ed ha, di conseguenza, dovuto interrompere la trattativa.

In particolare riteniamo che anni di storia sindacale, che rappresentano un patrimonio delle due aziende, non possano essere cancellate da un nuovo contratto aziendale che non solo rivede in modo significativo le condizioni di lavoro ma, modifica anche la struttura economica sia fissa sia variabile.

Più esplicitamente abbiamo affermato che non siamo in presenza di una nuova azienda, che necessità di un periodo di start up, ma di un'impresa che si attesta al più produttivo rapporto ricavi – costi dell'intero Paese con un bilancio in attivo.

In Lombardia, le condizioni di produzione e di ciclicità della produzione garantiscono un'alta produttività dei turni; nonostante questa condizione le proposte aziendali superano, in peggio, ampiamente ed in diversi istituti, non solo le condizioni di lavoro previste dal CCNL del 2003, ma anche i contenuti del nuovo CCNL del 2012, in fase di definizione a livello nazionale, che già prima della stipula ufficiale viene derogato nella più importante azienda di trasporto regionale del Paese.

Sulla parte economica, per verificare che il contratto non comporti riduzioni di reddito, abbiamo più volte chiesto, sulla base della nuova disciplina contrattuale, una simulazione delle retribuzioni, a maggior ragione in presenza di una completa rimodulazione degli importi (indennità condotta), mentre in altri casi le attuali voci retributive sono soppresse (indennità turni della manutenzione e vetture eccedenti per il Personale di Scorta).

In ogni caso, in considerazione che il contratto di Trenord avviene sulla base dell'accordo interconfederale del 28.06.2011, abbiamo chiesto sia all'azienda sia alle altre Organizzazioni Sindacale di sottoporre il testo al giudizio dei lavoratori con un referendum, peraltro richiesto da circa 2000 lavoratori.

A questa domanda abbiamo riscontrato da parte di tutte le altre O.S. un assordante silenzio.

Preso atto che l'A.D. di Trenord ha dichiarato immutabili i testi come presentati in apertura della riunione ed avendo dichiarato la non condivisione abbiamo deciso di interrompere la riunione che, come dichiarato da parte aziendale, aveva il solo compito di rileggere i contenuti per una semplice correzione grammaticale.

Nei prossimi giorni, contro questa impostazione contrattuale, saranno comunicate le iniziative che avranno come primo obiettivo quello di una capillare informazione in tutti gli impianti.

04 Luglio 2012 L'Or.S.A. Lombardia in una dettagliata informativa spiega i motivi di dissenso al contratto di Trenord e preannuncia azioni di mobilitazione.

ACCORDO CONTRATTUALE DI TRENORD LE RAGIONI DEL NOSTRO NO SI PREVEDONO UN'ESTATE ED UN AUTUNNO CALDISSIMI IN TRENORD

Domani, 04 luglio con la sola eccezione dell'Or.S.A. sarà ufficializzata dalle Segreterie Nazionali e Regionali di Filt - Fit - Uilt - Ugl - Fast e Faisa la sottoscrizione del Contratto Aziendale di Trenord già siglato dalle stesse OS lo scorso 22 giugno.

Le motivazioni del nostro dissenso attengono sia il merito sindacale dei contenuti, sia l'aspetto politico che assume questo contratto, quindi andiamo per ordine:

Premessa e parte generale: il contratto sostituisce il trattamento giuridico normativo dei dipendenti e annulla tutte le prassi e le consuetudini presenti richiamiamo a semplice esempio: circolari per assegnazione del personale ai turni, condizioni logistiche: climatizzazione dei luoghi di lavoro, gestione del personale disponibile e variazioni dei turni programmati, modalità cambio turni etc. I trattamenti economici previsti dal nuovo CCNL delle AF non saranno applicati automaticamente in Trenord, infatti le parti si incontreranno entro 30 giorni dalla sua stipula per definire tempi e modalità di attuazione .

Sistema delle Relazioni Industriali: Per quanto attiene le materie oggetto di contrattazione viene limitato il ruolo sindacale ed in particolare quello delle RSU, infatti non saranno più oggetto di accordo sindacale: le ricadute occupazionali derivanti dall'applicazione di nuove tecnologie sulle condizioni di lavoro, la ricollocazione geografica e la riconversione professionale, le modalità di fruizione del pasto per il Pdm e Pdb, , modalità di costituzione e funzionamento del Collegio di Conciliazione ed Arbitrato, le modifiche ai modelli di organizzazione e del processo produttivo e relativi elementi utili agli effetti occupazionali ovvero alle necessità degli organici, alla produttività media e massima, organizzazione del lavoro, per i turni del personale mobile saranno definiti esclusivamente i criteri per la programmazione turni cioè i turni non si concorderanno, né si verificheranno più con i delegati.

Sede Amministrativa e Mercato del lavoro: pur confermando l'applicazione delle norme contenute nel CCNL della Mobilità, e di quanto previsto dall'art. 14 del CCNL AF che prevede l'assunzione nell'impianto di appartenenza, viene sottoscritto l'impegno delle parti a valutare possibili modalità organizzative, in pratica rientra dalla finestra la possibilità di estendere a tutti gli impianti del comune la residenza amministrativa dei dipendenti. Non sono previsti i rimandi con cui vengono definite le modalità di utilizzo per il personale che richiede l'utilizzazione a tempo parziale (part time verticale e orizzontale).

Classificazione professionale: In controtendenza alla dichiarata volontà aziendale di una completa formazione del personale per i profili di Capo Treno e Macchinista sono introdotte differenze rispetto alle patenti e abilitazioni modulo D e patente F, inoltre per il Capo Treno viene estesa la possibilità della vendita dei biglietti anche a terra. Allo stesso modo l'addetto alla rete commerciale può svolgere servizio di assistenza e vendita dei recapiti di viaggio sia a terra sia a bordo. Nel processo di manutenzione vengono introdotte numerose polifunzionalità per l'operatore della manutenzione (a cui sono accorpati tutti i manovratori ed i Patente B) sono previste attività di movimentazione, di manovra, di verifica, di formazione treni e prova freno. Tecnico di manutenzione svolge, ove previsto, il ruolo di coordinamento dei lavoratori adibiti alle mansioni sopra esposte, ovvero svolge le stesse mansioni dell'operatore della manutenzione. La scala classificatoria prevede distinti processi : Commerciale – Produzione - Staff e Quadri. Nel settore commerciale - produzione e staff sono previsti passaggi in orizzontale per un totale di 4 anni (7+7) che si riduce solo in presenza di positiva valutazione aziendale. La confluenza, all'interno dei vari processi, avviene rispetto all'anzianità posseduta, più esplicitamente un dipendente di livello D2- 140/150 con un'anzianità inferiore ai 7 anni viene inserito nel parametro iniziale e potrà raggiungere quello apicale D1 dopo 14 anni che possono essere dimezzati sempre su valutazione aziendale!! Le retribuzioni dei dipendenti dell'ex ramo Le Nord, che nella gran parte dei casi, nella parte fissa mensile, sono superiori, sono salvaguardate solo attraverso assegni ad personam, questa previsione escluderà coloro che non sono inquadrati nel parametro apicale dalla possibilità di raggiungere gli attuali livelli retributivi massimi. In sintesi nell'ex ramo Trenitalia, si allungano del 100% il periodo degli avanzamenti che passano da 7 a 14, nell'altro, LeNord, i tempi si riducono ma si abbassano considerevolmente le parti fisse delle retribuzioni di circa € 250 medie, con valori massimi che sfiorano, in alcuni casi, € 500.

Orario di lavoro: Sia la disciplina generale sia la disciplina particolare per il personale mobile sono decisamente peggiorative rispetto al CCNL delle AF e del CCNL Autoferro, e dei relativi contratti aziendali. Per il personale operante su turni avvicendati su due periodi giornalieri e su prestazione unica la media mensile viene sviluppata per trimestre con un limite massimo di 44 ore e il limite minimo 30 ore. A differenza del CCNL AF, che prevede la contrattazione per l'estensione della media mensile, Trenord acquisisce senza il confronto sindacale

questa flessibilità per l'intero anno. Non viene individuato il limite programmabile dei servizi notturni settimanali e mensili, mentre viene data la possibilità di anticipare il riposo settimanale al 4° giorno.

Disciplina per il Personale Mobile: il calcolo della media di lavoro settimanale dovrebbe avvenire su base mensile però può essere concordata per una durata maggiore (bimestrale – trimestrale – quadrimestrale). L'equipaggio per tutti i servizi, con tutti i mezzi e per i materiali fino a 8 vetture è composto da un solo macchinista e un Capo Treno. Le prestazioni del PdM, svolte esclusivamente ad Agente Solo, sono così definite: tra due riposi, nel periodo 5.00 -1.00, può essere assegnato un turno fino a 10 ore, nei restanti giorni sempre nello stesso arco temporale la prestazione massima è di 8.30. Per il Personale di Scorta la prestazione giornaliera è fissata in 10 ore. I limiti delle prestazioni notturne sono rispettivamente 7 ore per il P.d.M. e 8 ore per il P.d.B. come nella disciplina generale non sono fissati limiti numerici settimanali e mensili per le prestazioni notturne, l'unico vincolo è rappresentato da 320 ore annue. I riposi giornalieri e settimanali sono gli istituti che permettono un deciso recupero di produttività; infatti a seguito di servizi svolti fascia 5.00 – 0.00 il riposo minimo è di 11 ore (CCNL AF prevede questo limite solo tra due servizi di diverse giornate solari purché rientranti nella fascia 6.00 -22.00 l'estensione nella fascia 5.00 – 24.00 viene affidata alla contrattazione con le RSU ed apprezzata economicamente). Per i servizi che terminano nella fascia 0.00 -1.00 il riposo è di 14 ore, mentre dopo una prestazione notturna le 16 ore previste possono essere ridotte a 14 ore in presenza di turni a zeta. Non viene salvaguardata la possibilità di ripartenze nello stesso giorno infatti il testo definisce il riposo minimo tra due servizi tralasciando il richiamo "posti tra due giornate solari" quindi è possibile prevedere dopo un servizio notturno con termina alle ore 4.00 prevedere una ripartenza alle ore 18.00 dello stesso giorno. Il riposo settimanale, collocato al 7° giorno è composto da 52+52 giornate solari per un totale di 62 ore (totali ore annuali $52 \times 62 = 3224$ ore annuali) ed è largamente ridotto rispetto ai limiti previsti del CCNL A.F. -2003 e 2012- che è di 3538 ore 58 medie, parimenti attualmente nel ramo LeNord sono previste al minimo 72 ore con ripresa dopo il riposo dopo le ore 12.00; inoltre i doppi riposi (SC ed R), mai divisibili, sono spostabili solo con la volontarietà del personale interessato e con la corresponsione di un'Indennità Specifica pari a circa € 25, ed ancora sono tanti quanti i sabati e le domeniche nell'anno, quindi anche 53+53, seguendo così la disponibilità dei riposi degli impiegati. Nel computo delle 62 ore le 14 ore che eccedono le 48 ore possono essere fruito prima o dopo o in modo disaggregato esempio 11 prima e 3 dopo, non è stata accolta la nostra richiesta di prevedere l'ora di presentazione dopo il riposo. Servizio di condotta: la definizione di Trenord deroga, anche in questo caso, dal CCNL A.F., infatti non comprende i tempi accessori o le attività complementari svolti dal P.d.M. in partenza e arrivo al treno o a più treni purché siano interrotti da una pausa inferiore a 15 minuti, quindi la parità di prestazioni richieste di 5 ore continuative e di 5.30 giornaliera non risultano comparabili. Relativamente alle condizioni logistiche Trenord deroga anche in questo istituto dall'AF poiché non viene più previsto l'obbligo dei 30 minuti per la refezione nelle fasce 11.00 - 15.00 e 18.00 - 22.00 infatti le norme prevedono il solo impegno aziendale, esclusivamente per i servizi che superano le 6 ore, senza la garanzia di assicurare la pausa refezione nelle citate fasce. Con queste norme è possibile che un servizio che inizia alle ore 10.00 e termina alle 15.45 non preveda la pausa refezione di almeno 30 minuti, oltretutto se a questa condizione aggiungiamo che i turni non sono più oggetto di contrattazione abbiamo la risposta circa la filosofia di questo contratto.

Copertura assicurativa: In caso di danni procurati dal personale nell'esercizio delle sue funzioni, con esclusione dei casi di dolo, non viene definita la copertura delle franchigie assicurative. Questa condizione veniva assicurata per i dipendenti di Trenitalia, previsione confermata nel nuovo contratto aziendale del Gruppo F.S.I., dal Fondo di Solidarietà e per il ramo LeNord da previgenti accordi che coprivano totalmente i lavoratori da ogni eventuale danno.

Retribuzione Fissa: L'apprezzamento economico per il passaggio dalle 36 alle 38, a differenza di quanto recentemente definito per i dipendenti del Gruppo FS, ove questa indennità confluisce nel salario di produttività quindi corrisposta agli attuali dipendenti ed ai nuovi assunti, in Trenord è attribuito ad personam solo agli attuali dipendenti di Trenitalia. Inoltre non è previsto un ulteriore apprezzamento per il personale della manovra che passa da 34 a 38 ore settimanali. Per il Personale Mobile preveniente dall'ex ramo Lenord non vi è alcun riconoscimento rispetto al passaggio dalle attuali 35 ore (che negli accordi aziendali saturavano le 39 ore) alle 38. Per il personale del ramo LeNord, sono da verificare le conseguenze che comporta il nuovo sistema retributivo ai fini dell'accantonamento del TFR, in quanto vengono eliminate alcune voci che lo alimentavano.

Retribuzione Variabile: vengono completamente alterate le attuali norme della retribuzione in vigore nei due rami, infatti da un sistema legato alle prestazioni svolte il nuovo contratto prevede un sistema di premialità che si articola su tre livelli: individuale, di risultato e aziendale. Decisamente destabilizzante è il premio individuale che riconosce indennità che superano i limiti previsti nell'articolo sull'orario di lavoro, peraltro questo concetto si trasferisce anche sulle competenze variabili. Infatti le indennità per attività specifiche, individuate per il solo personale mobile, prevedono una gradualità per la corresponsione della condotta. Per le prime due ore il

riconoscimento economico è fissato in € 6 ed assorbe l'indennità Kilometri e lavoro e cresce proporzionalmente oltre la 7^a ora (il nuovo contratto di F.S.I. e quindi di Trenitalia questa indennità è di € 12 dalla prima ora). Questa previsione prefigura una sorta di straordinario contrattualizzato (il limite massimo di condotta è di 5.30). Il sistema è ancora più penalizzante per il PdB in quanto la terza ora viene riconosciuta al raggiungimento di questo limite più chiaramente in presenza di un periodo di scorta di 2 ore e 59 minuti vengono retribuite solo le prime due ore. In entrambi i casi condotta e scorta, diversamente dal CCNL AF, non sono compresi i tempi accessori e le attività complementari tra treno o tra diversi treni interrotti da una pausa inferiore a 15'.

Infine non viene valorizzata economicamente la condotta e la scorta notturna.

Il riconoscimento del premio di € 2 per il Pdb relativo alla regolarizzazioni assorbe, per il personale del ramo Trenitalia, l'indennità di vetture eccedenti, è evidente che questo riconoscimento, in considerazione alle iniziative contro l'evasione adottate da Trenord -vedi cancelli in uscita-, andrà, nel tempo, certamente a ridursi.

Nell'ex ramo leNord si ha una retribuzione variabile a giornata di presenza, che passa (con valori minori) ad una retribuzione al minuto di scorta o di condotta; un vero cottimo senza limite oggettivo.

Per quanto attiene il salario professionale non viene riconosciuto ai quadri che sono dirigenti di struttura operativa il valore economico previsto dall'AF in quanto si riduce di oltre € 60.

Anche gli Assegni Periodici di Anzianità hanno una contrazione economica, infatti in Trenitalia hanno un valore inferiore esempio per parametro 144 comparabile al livello B dell'AF la differenza negativa è di € 5 che moltiplicato 7 presenta un totale di € 35; mentre in leNord erano 6 più il c.d. Premio Vecchietti previsto al 24^o anno di anzianità con un valore di circa il doppio del 6^o scatto.

Viene istituito un premio di competitività che non rappresenta "denaro fresco" o "denaro in più" (in quest'accordo l'azienda non ne mette, anzi ne recupera e molto) in quanto assorbe per leNord il premio mensilizzato e l'Indennità di Presenza Parametrata ed altre indennità minori, mentre per Trenitalia l'indennità di utilizzazione parte fissa, l'indennità di turno per le prestazioni giornaliere, l'indennità per corsi professionali, il riconoscimento per il personale della manutenzione per il passaggio a turni in seconda e turni in terza (accordo 23.06.2005), indennità per condotta dei mezzi di trazione superiore a 200 CV.

Infine al personale proveniente dal ramo Trenitalia non vengono più riconosciute le indennità economiche durante corsi di formazione professionale, i giorni di ferie, permessi e dopo il 7^o giorno di malattia; così come per il ramo leNord spariscono TUTTE le voci variabili oggi esistenti, qualcuna sostituita da quelle previste nel CCNL AF, ma altre, le più, sono eliminate, andando a rimpinguare il cassetto che pagherebbe le varie premialità oltre la 5^a, 6^a e 7^a ora di condotta e dato che non vogliamo mettere limiti alla provvidenza diremmo anche la 8^a e la 9^a, ecc..

Pur riscontrando, essenzialmente per il ramo Trenitalia elementi innovativi di welfare aziendale, non comprendiamo la richiesta individuale di € 100 per ogni Carta di Libera Circolazione quando, in ambito nazionale, è stato riconosciuto a tutti i dipendenti del Gruppo F.S.I. la continuità delle attuali condizioni di utilizzazione anche per i treni di Trenord che percorrono la rete ferroviaria del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale. Infine, nell'ambito di Trenord, non viene trovata soluzione ai dipendenti che operano nel ramo Business Lunga Percorrenza (Brennero).

Se queste sono le deroghe che intervengono nella regione più produttiva del nostro Paese e dove il rapporto costi ricavi è il più favorevole non azzardiamo pensare quali saranno le condizioni di lavoro e le retribuzioni nelle realtà territoriali che non presentano questo differenziale positivo.

Queste sono le principali motivazioni che, certamente hanno priorità e valutazione tra loro diverse, ma per le quali l'Or.S.A. non ha sottoscritto il Contratto Aziendale di Trenord e che si possono così sintetizzare: guadagnare (forse) uguale lavorando (certamente) di più, avere pochi euro in più solo lavorando molto di più e per tutti molti meno diritti.

In primo luogo l'Or.S.A. ritiene che la parola deve passare ai lavoratori a cui sarà applicato l'accordo aziendale.

Con questo obiettivo ed in considerazione che l'accordo interconfederale del 28.06.2011, sulla base del quale è stato definito il contratto di Trenord, prevede che il 30% dei lavoratori possa richiedere, entro 10 giorni dalla sottoscrizione un referendum vincolante, è nostro dovere inviare a Trenord, alle istituzioni ed alle altre OS le firme (circa 50%) dei dipendenti di Trenord che hanno sottoscritto questa richiesta.

L'Or.S.A. come sempre cerca di svolgere il proprio ruolo a difesa dei diritti, compete a tutti i lavoratori sostenere, nel rispetto delle diverse idee e appartenenze, le nostre iniziative per cercare di cambiare queste cose perché segnano una pericolosa deriva dei nostri diritti.

Trenord non può essere considerata il chiavistello per cancellare, in un sol colpo, storie e diritti sindacali che con anni di lotte i lavoratori di leNord e Trenitalia si sono guadagnati.

	TRENORD S.R.I.
	Amministratore Delegato
c.a.	Dott. Giuseppe Biesuz
	Personale ed Organizzazione
c.a.	Dott. Stefano Conti
	Segreterie Nazionali e Regionali Lombardia
	Filt / Cgil - Fit /Cisl- Uilt/ Uil Or.S.A.- Ugl -Fast- Faisa/ Cisl
p.c.	Regione Lombardia
	Presidente Giunta Regionale
c.a.	Dott. Roberto Formigoni
p.c.	Regione Lombardia
	Assessore Infrastrutture e Mobilità
c.a.	Dott. Raffaele Cattaneo
p.c.	Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane
	Amministratore Delegato
c.a.	Ing. Mauro Moretti
p.c.	Trenitalia S.p.A.
	Amministratore Delegato
c.a.	Dott. Vincenzo Soprano
p.c.	Gruppi Parlamentari
	Consiglia Regionale Lombardia

Oggetto: Contratto di lavoro dipendenti Trenord S.r.L.

Premesso che:

In data 15.03.2012 tra la Società Trenord e le Organizzazioni Nazionali Filt - Cgil, Fit - Cisl, Uilt -Uil, Or.S.A. - Ferrovie, Fast , Ugl e Faisa - Cisl è stato sottoscritto un accordo di procedura che individua nel Contratto della Mobilità per le parti e per i testi identificati presso il Ministero il 30 Settembre 2010 il riferimento di confluenza per il personale di Trenord. Per gli istituti non disciplinati dal citato CCNL della Mobilità le Parti hanno concordato di applicare il CCNL delle Attività Ferroviarie del 16.04.2003;

Nell'ambito dello stesso accordo del 15.03.2012 le Parti hanno convenuto di regolamentare attraverso la contrattazione di secondo livello specifiche estensioni variazioni, ed applicazioni secondo quanto previsto dall'accordo Interconfederale del 28 Giugno 2011 con particolare riferimento all'orario di lavoro ed i connessi aspetti retributivi;

Il richiamato accordo nel 28.06.2011 al punto 5 prevede che i contratti approvati con le modalità definite nello stesso devono essere sottoposti al voto dei lavoratori promosso dalle rappresentanze sindacali aziendali a seguito di una richiesta avanzata, entro 10 giorni dalla conclusione del contratto, da almeno una delle Confederazioni sindacali firmatarie o almeno il 30% dei lavoratori dell'impresa. Il voto è valido se partecipa oltre il 50% dei lavoratori e l'intesa viene respinta a maggioranza semplice. Quindi il giudizio dei lavoratori rappresenta elemento vincolante per l'applicazione dell'intesa raggiunta dalle parti.

Numerosi lavoratori di diversi profili e di diversi settori appartenenti alla società Trenord esattamente 1761, pari a circa al 45% del totale dei lavoratori in

applicazione al richiamato accordo del 28.06.2011 punto 5, hanno sottoscritto la richiesta di sottoporre al giudizio dei lavoratori l'intesa raggiunta dalle Parti e conseguentemente renderne vincolante l'applicazione.

Si precisa che la richiesta è stata firmata singolarmente da ogni dipendente appartenente alla Società Trenord ed è completa di una serie di dati certificativi e chiaramente identificativi: Cognome - Nome - Qualifica - Matricola - Documento di Identità a cui è corrisposta la relativa firma. Copia degli elenchi contenenti le firme (106 fogli) viene allegata alla presente e trasmessa alla società Trenord ed alle OS nazionali, ulteriori copie saranno trasmesse se espressamente richieste dai singoli soggetti in indirizzo;

Per dare seguito all'iniziativa ed alle formali adempienze è stato costituito un gruppo di coordinamento denominato "Democrazia e Rappresentanza: Per il referendum contrattuale di Trenord" che risulta composto dai soggetti elencati in calce al presente documento.

SI RICHIEDE

Che il Contratto della Società Trenord, sulla base ed in considerazione dei contenuti nella premessa che si intendono completamente richiamati sia sottoposto al giudizio dei lavoratori appartenenti alla Società Trenord affinché il giudizio sia vincolante per la sua applicazione.

Si resta in attesa per conoscere e definire tempi e modalità della consultazione.

Distinti saluti

"Democrazia e Rappresentanza: Per il referendum contrattuale di Trenord"

Adriano Coscia	Carlo Pallini	Valter Volpi	Roberto Cartagine
Antonino Malara	Costa Antonino	Andrea Bellucci	De Martino Felice

04 Luglio 2012 L'Or.S.A. a sostegno della richiesta di referendum attiva le Procedure di Raffreddamento e Conciliazione

TRENORD S.R.L.
Amministratore Delegato
c.a. Dott. Giuseppe Biesuz

Personale ed Organizzazione
c.a. Dott. Stefano Conti

Prefetto di Milano
c.a. Dott. Gian Valeria Lombardi

p.c. Regione Lombardia
Assessore Infrastrutture e Mobilità
c.a. Dott. Raffaele Cattaneo

Oggetto: Richiesta consultazione referendaria per contratto di lavoro dipendenti Trenord S.r.L.

La scrivente è venuta a conoscenza dell'odierna sottoscrizione di 1761 dipendenti che rappresentano oltre il 45% dell'intera azienda i quali hanno richiesto, nel rispetto dell'Accordo Interconfederale del 28.06.2012, che il Contratto Aziendale di 2° livello di Trenord sia sottoposto, prima della sua attuazione, alla valutazione di tutti i lavoratori attraverso una consultazione referendaria e vincolante per la sua applicazione.

Ciò premesso a sostegno della citata richiesta comunica che, in presenza di un'eventuale diniego da parte di codesta società a svolgere la richiamata consultazione referendaria, la presente dovrà essere considerata come attivazione delle procedure di raffreddamento e conciliazione ai sensi della Legge 146/90 così come modificata dalla Legge 83/2000.

Distinti saluti

p. La Segreteria Regionale Or.S.A. - Ferrovie
Il Segretario Regionale
Adriano Coscia



L'Or.S.A. non firma il Contratto della più grande Impresa di Trasporto della Lombardia

IL CONTRATTO DI TRENORD ? UN CLAMOROSO AUTOGOL

“Sulla firma del Contratto Aziendale di Trenord leggiamo le più fantasiose e paradossali dichiarazioni, a partire da quella che lo definisce un grande passo avanti verso il Contratto della Mobilità. È l'esatto contrario – afferma il Segretario Generale dell'OrSA Trasporti Alessandro Trevisan – un clamoroso autogol che smentisce nei contenuti e nella forma quanto appena definito in Confindustria, dalle stesse Organizzazioni Sindacali, sul Contratto Nazionale di 1° livello.” L'OrSA, il più grande Sindacato Autonomo dei Trasporti ed il più seguito tra i lavoratori della società lombarda di trasporto ferroviario, non ha siglato l'Accordo Aziendale per il rinnovo del Contratto raccogliendo sino ad ora il 45% delle firme dei lavoratori che chiedono il referendum per la sua approvazione.

“FILT-FIT-UILT-UGL e FAST che si sono assunte la responsabilità di firmare un Contratto non solo peggiorativo rispetto ai precedenti, ma addirittura diverso dai criteri del CCNL Nazionale devono avere il coraggio di andarlo a spiegare e farselo approvare dai lavoratori. Noi – prosegue Trevisan – accettiamo la sfida con lo stesso spirito concreto e costruttivo con il quale abbiamo affrontato la trattativa sino alle ultime battute. Se si cercasse, invece, di evitare questo democratico giudizio è chiaro che la conflittualità in Azienda ne sarà la naturale conseguenza e non è difficile ipotizzare una estate caldissima sui binari della Lombardia.”

Una previsione quanto mai azzeccata se pensiamo che l'OrSA associa la maggioranza dei Macchinisti e dei Capi Treno della Società e che già fioccano le disdette alle altre Organizzazione Sindacali.

Intanto ieri nella sede della Società è stata apposta la firma al Contratto, mentre fuori almeno un centinaio di lavoratori contestavano i sindacalisti e l'Azienda.

“E' il segnale di un crescente malessere, perché sono i lavoratori di Trenord i primi a rendersi conto che questo Contratto non unisce i ferrovieri delle due Società, ma li allontana sempre più da quel Contratto Nazionale che, a parole, tutti i Sindacati dicevano di voler avere come riferimento. Insomma dopo il danno anche la beffa!”

Fine del comunicato

La Segreteria Generale Or.S.A. Trasporti

10 Luglio 2012 L'Or.S.A. diffida Trenord e le OO.SS a validare l'accordo con le RSU scadute e ribadisce la richiesta di referendum

Milano, 10 Luglio 2012

TRENORD S.R.L.

Amministratore Delegato

c.a. Dott. Giuseppe Biesuz

Personale ed Organizzazione

c.a. Dott. Stefano Conti

Segreterie Nazionali e Regionali
Filt - Cgil , Fit-Cisl, - Uilt – Uil
Fast, Ugl , Faisa – Cisl

p.c. Regione Lombardia
Assessore Infrastrutture e Mobilità
Dott. Raffaele Cattaneo

p.c. Regione Lombardia
Assessore Occupazione e
Politiche del Lavoro
Dott. Gianni Rossoni

p.c. Ministero del Lavoro della Salute e
delle Politiche Sociali
Direzione Territoriale del Lavoro

Oggetto: Validazione accordo 04 luglio 2012

L'accordo per il Contratto Aziendale di secondo livello sottoscritto dalle parti lo scorso 04 luglio prevede che le OO.SS. intendono validare i testi sottoscritti in data 22.06.2012 attraverso l'Assemblea delle RSU e conseguentemente comunicarne l'esito entro il 18 luglio 2012.

Ciò premesso, la procedura individuata, risulta viziata da sostanziali e formali errori in merito alla facoltà delle RSU (Trenord e LeNord) di sottoscrivere il Contratto Aziendale in quanto è ritenuta, dalla scrivente, impercorribile e non idonea a certificarne la validità e l'applicazione dei testi e conseguentemente del Contratto Aziendale di Trenord.

In particolare intendiamo segnalare:

- La RSU 57 del ramo Trenitalia è costituita, in applicazione all'accordo interconfederale del 20.12.1993 ed al CCNL delle AF del 16.04.2003 ed è stata eletta nel mese di novembre 2004 a seguito base all'accordo aziendale sottoscritto dalle OO.SS. Filt – Fit – Uilt – Or.S.A. - Fast – Ugl ed il Gruppo Ferrovie dello Stato del 29.07.2004. Quest'ultimo al punto 17 prevede che i componenti della RSU restano in carica per tre anni al termine dei quali decadono automaticamente. Viene altresì definito che le Organizzazioni Sindacali stipulanti intervengono per promuovere unitariamente il rinnovo entro i due mesi successivi alla scadenza dei tre anni. Il Regolamento di Funzionamento delle RSU che è parte integrante del richiamato accordo prevede al punto 2 - Formazione delle decisioni nella RSU - comma a prevede che le decisioni vengono assunte all'interno delle RSU secondo il principio della maggioranza: semplice per quelle di natura ordinaria, qualificata dei 2/3 per quelle contrattuali. Si evidenzia che il Regolamento è stato sottoscritto per accettazione da ciascun candidato nelle liste RSU.
- La RSU nel Gruppo FNM è stata costituita a seguito all'accordo 2/2006 del 28 settembre 2006 e nel rispetto dell'Accordo Nazionale del 28.03.1996. La RSU del Gruppo FNM risulta formata da: 18 componenti LeNord (4 Iseo), 14 componenti FerrovieNord (4 Iseo), 6 componenti Nord Cargo e 5 componenti FNM . Per quanto definito è evidente che in LeNord non possiamo parlare di RSU ma esclusivamente di componenti la RSU. Inoltre il richiamato accordo del 28.09.2006 prevede che la RSU dura in carica tre anni e può essere prorogata per un semestre e comunque non oltre il 31.10.2010.
- Il giorno 11 novembre 2009, tutte le O.S., la società TLN oggi Trenord, Trenitalia e LeNord hanno sottoscritto il verbale di esame congiunto di cui art .2112 del CC/ Legge ex art. 47 Legge 428/90 ex art. 26. Quest'ultimo prevede che i componenti della RSU del ramo Trenitalia (42), durante il periodo di affitto avrebbero proseguito ad operare in via transitoria in attesa del loro rinnovo. Nessun richiamo viene fatto in merito al ruolo della RSU del ramo LeNord. Tale previsione conferma quanto definito nel verbale di accordo sulle relazioni industriali, più esplicitamente viene condiviso che il confronto sindacale prosegue con le OOSS/RSU titolari del rapporto negoziale nei rispettivi rami conferiti e nei CCNL di riferimento.
- In data 20 maggio 2011 è stato sottoscritto il verbale di accordo in base ex art. 47 L. n°428/90 art. 2, comma 1, D.lgs. n°18/2001; ex art. 26 R.D. n° 148/1931 – art. 13 CCNL Attività Ferroviarie per l'espletamento dell'esame congiunto. In tale ambito viene confermato che le RSU ed RLS sia del ramo Trenitalia sia del ramo LeNord sono scadute, ma continueranno ad operare nell'ambito del processo di armonizzazione contrattuale anche dopo l'avvento a Trenord.
- In data 15 marzo 2012 è stato sottoscritto un ulteriore accordo di procedura che annulla e sostituisce tutti le precedenti intese sottoscritte in materia. In sintesi la nuova procedura supera l'accordo nazionale del 11 aprile 2011 e conseguentemente anche i contenuti dell'esame congiunto del 20.05.2011, infatti il nuovo accordo prevede, per il primo livello contrattuale, la confluenza al Contratto Nazionale della Mobilità / Attività Ferroviaria da cui, nel rispetto dell'accordo interconfederale del 28.06.2011, derogare nella contrattazione di secondo livello per quanto attiene i capitoli dell'Orario di Lavoro e della connessa retribuzione variabile. Più esplicitamente il richiamato accordo dello scorso 15.03.2012 supera l'idea dell'armonizzazione dei due contratti applicati in Trenord per favorire quella di un nuovo C.A. che, sugli aspetti specifici della contrattazione di secondo livello, deroga da quello delle Attività Ferroviarie del 16.04.2003. A differenza dei precedenti accordi, non viene richiamato ne il ruolo ne tanto meno la proroga della scadenza delle RSU che, peraltro, vengono escluse dal

confronto per la definizione del C.A. in quanto la delegazione sindacale è composta da una ristretta delegazione massimo tre componenti comunicati dalle OO.SS. firmatarie.

Trenord, da sempre, in coerenza con quanto sottoscritto, predispone le convocazioni per gli incontri sindacali distinguendo le RSU rispetto al ramo ed all'area contrattuale di appartenenza.

Oltretutto nell'ambito delle diverse regolamentazioni, si riscontrano importanti differenze nelle modalità di funzionamento; infatti la RSU del ramo Trenitalia assume le determinazioni nel proprio interno: a maggioranza semplice per la materie ordinarie e qualificata dei 2/3 per quelle contrattuali. Tutti i componenti della RSU del ramo Trenitalia sono a conoscenza di queste norme in quanto, all'atto della candidatura, hanno sottoscritto per accettazione il regolamento di funzionamento.

Nel ramo LeNord, in presenza di accordi di Gruppo, le risoluzioni avvengono con i 4/5 dei coordinatori, mentre nel caso di accordi aziendali è necessaria la maggioranza + 1 dei rappresentanti eletti .

In merito al verbale di accordo dello scorso 04.07.2012 si evidenzia che, diversamente da quanto accaduto nelle precedenti occasioni, la società Trenord ha indicato erroneamente i singoli nominativi di alcuni componenti della RSU 57.

Al fine di evitare errate interpretazioni o valutazioni si precisa che la sottoscrizione di alcuni componenti avvenuta in calce all'accordo è da ritenersi una scelta individuale e non riconducibile ad un assenso ovvero approvazione dei testi da parte della RSU 57 .

Oltretutto è necessario sottolineare che l'accordo interconfederale del 20 dicembre 1993 stabilisce che le RSU possono sottoscrivere i contratti aziendali per le materie, con le procedure, modalità stabilite nel Contratto Collettivo applicato nell'Unità Produttiva, in tal senso non ci risulta che il Contratto Nazionale delle Attività Ferroviarie del 16.04.2003 preveda questa possibilità.

Sull'aspetto formale appare evidente che una lunga ed indefinita proroga delle RSU (nel caso di Trenitalia parliamo del termine di un eventuale terzo mandato, ma ottenuto per proroga ed in LeNord il termine di massima proroga è abbondantemente superato) si traduce in una limitazione del diritto alla rappresentanza sindacale, destabilizzando le relazioni sindacali e il rapporto di rappresentanza tra delegati e personale.

Riteniamo che l'eventuale validazione da parte dell'Assemblea della RSU del Contratto Aziendale di Trenord possa avvenire solo a valle di un nuovo percorso di elezione e costituzione di una nuova RSU, unica per tutta l'azienda.

Questa necessità viene rafforzata dai contenuti del Contratto Aziendale di Trenord che risultano altamente innovativi sia per la parte normativa sia per la parte economica ed in decisa discontinuità agli Accordi Aziendali applicati nei due rami.

Infine, appare evidente che la Società Trenord con la sottoscrizione del verbale dello scorso 04.07.2012 ha condiviso implicitamente la modalità di validazione scelta dalle OO.SS.

Per tutte queste ragioni la scrivente:

DIIFIDA

Trenord S.r.L. e le O.S. Filt – Cgil , Fit – Cisl, Uilt –Uil , Ugl, Fast, e Faisa Cisl , a perseguire la validazione dell'intesa dell'accordo contrattuale del 22.06.2012 come previsto e sottoscritto nell'accordo di armonizzazione del 04.07.2012,

RICHIEDE

che la validazione ed eventuale applicazione dell'intesa contrattuale del 04.07.2012 sia decisa, come richiesta, in base al punto 5 dell'accordo interconfederale del 28.06.2011 (30% lavoratori) da oltre il 45% dei lavoratori di Trenord, da una consultazione referendaria a cui dovranno partecipare almeno il 50% +1 dei lavoratori ed approvata a maggioranza semplice organizzata dalle organizzazioni che hanno partecipato attivamente al confronto sindacale: Filt – Fit – Uilt – Or.S.A. - Fast – Ugl – Faisa.

La scrivente, si riserva di intraprendere qualsiasi iniziativa a difesa del proprio ruolo istituzionale, dei diritti dei lavoratori, nonché dell'esercizio di rappresentanza dei singoli componenti della RSU 57.

Distinti saluti

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

Il Segretario Regionale

Adriano Coscia



12 Luglio 2012 L'Or.S.A. dichiara sciopero di tutto il personale di Trenord affinché il contratto sia validato dal referendum tra i lavoratori.

Milano 12 luglio 2012

Società TRENORD S.r.l.

Amministratore Delegato

c.a. Dott. Giuseppe Biesuz

Direttore Personale e Organizzazione

c.a. Dott. Stefano Conti

Spettabile Commissione Nazionale di Garanzia sugli Scioperi
nei Servizi Pubblici Essenziali

Spettabile Osservatorio Conflitti nei Trasporti

Presso Ministero delle Infrastrutture

Spettabile Prefetto di Milano

Dott. G.V. Lombardi

Oggetto: Dichiarazione di sciopero di tutto il personale della Società TRENORD S.r.l.

Sulla base dell'Accordo Interconfederale del 28.06.2011 oltre il 45% dei lavoratori di Trenord hanno formalmente richiesto di sottoporre al giudizio dei lavoratori, per validarne e renderne applicabili i contenuti, il Contratto Aziendale di Trenord sottoscritto il 04.07.2012 .

Cio premesso, in data 06 luglio 2012, la scrivente ha inviato a codesta Società una nota in cui si chiariva che in caso di diniego aziendale alla richiamata richiesta dei lavoratori, la stessa doveva essere considerata come attivazione delle procedure di raffreddamento e conciliazione delle controversie collettive di cui alla Legge 146/90 così come modificata dalla Legge 83/2000.

Per quanto
sopra riportato:

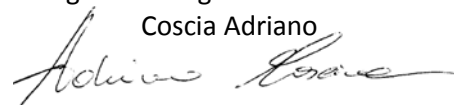
- preso atto del mancato riscontro da parte della Società Trenord, ne tanto meno della disponibilità aziendale a concedere il richiesto referendum atto a rendere applicabile il Contratto Aziendale di Trenord;
- considerate esperite con esito negativo le procedure di raffreddamento e conciliazione;
- richiesto in data odierna il previsto calendario presso l'Osservatorio Nazionale degli Scioperi nei Trasporti;

DICHIARA

una prima azione di sciopero per tutto il personale dipendente dalla Società Trenord S.r.l. dalle ore **9.01 alle ore 16.59 del giorno 26 Luglio 2012.**

Saranno successivamente comunicate le modalità tecniche dell'effettuazione dello sciopero. Distinti saluti

Il Segretario Regionale Orsa Lombardia
Coscia Adriano



13 Luglio 2012 Ci negano la possibilità di votare il Contratto Aziendale. In Trenord a differenza del Gruppo FS si vota solo per il Contratto Nazionale.

FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

UGL Trasporti

FAST/Ferrovie

Segreterie Nazionali

Contratto Collettivo della Mobilità Area Contrattuale Attività Ferroviarie

Dopo la sigla dell'ipotesi di accordo fissata al giorno 20 luglio prossimo,

i lavoratori saranno chiamati ad esprimere il proprio giudizio sui contenuti dell'intesa raggiunta

REFERENDUM

Le Segreterie Nazionali Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovie, Fast Ferrovie, a seguito dell'identificazione dei testi del 28 giugno scorso ed in previsione della scadenza definita per la firma dell'ipotesi di accordo, indicano per i gg. **30-31 luglio e 1-2 agosto** il Referendum tra tutti i dipendenti delle IF che applicano il Contratto delle Attività Ferroviarie e i ferrovieri sul Contratto Aziendale FS. Il referendum sarà preceduto dalle assemblee in tutti i posti di lavoro che si terranno a partire dal giorno 16 luglio prossimo e si protrarranno fino al giorno 2 agosto, anche in coincidenza con le operazioni di voto. Con lo svolgimento del referendum si conferma nelle Attività Ferroviarie la forma democratica di validazione dei contratti che i ferrovieri hanno esercitato nei precedenti rinnovi aziendali. Si sottopone al voto l'accordo sottoscritto con Federtrasporto ed FSI relativo al Contratto della Mobilità/Area Attività Ferroviarie ed il Contratto Aziendale FSI che rappresentano la realizzazione della rivendicazione sindacale contenuta in piattaforma, di un contratto da applicare a tutte le aziende ferroviarie attuali e a quelle future di attività di trasporto, di gestione dell'infrastruttura e di attività connesse. Si tratta di un risultato di straordinaria importanza per la tutela del lavoro nel sistema liberalizzato e nella prospettiva delle gare che interesseranno il trasporto regionale.

Le modalità di voto saranno le seguenti:

- i ferrovieri del gruppo FSI esprimeranno il loro giudizio sul CCNL della Mobilità/Area Attività Ferroviarie e sul Contratto Aziendale FSI;
- i dipendenti delle imprese di Appalti e dei Servizi, RTC, Serfer IF e Trenord sul CCNL della Mobilità/Area Attività Ferroviarie.

Maggiori dettagli sulle modalità di voto e sull'ubicazioni dei seggi verranno comunicati nei prossimi giorni.

19 Luglio 2012 Segreteria Generale Or.S.A. contro la discriminazione di Trenord



Referendum unitario: per l'Or.S.A, non ci sono Ferrovieri di serie A e serie B

Saremmo passati sopra ad un referendum messo in piedi in fretta e furia e solo dopo che l'OrSA aveva comunicato la volontà di una consultazione referendaria prima dell'eventuale sottoscrizione dei Contratti della Mobilità e del Gruppo FSI. Ci saremmo scordati che ancora due mesi fa avevamo chiesto, durante le trattative per il CCNL, una disponibilità a ragionare su un referendum generale di tutti i ferrovieri sulle ipotesi di accordo di entrambi i contratti, ricevendo vaghe risposte. Avremmo dato il nostro fattivo contributo alla riuscita di questo referendum che nonostante il periodo di ferie e la ristrettezza dei tempi rappresenta, comunque, un passaggio democratico tra i lavoratori di tutte le Imprese ferroviarie ai quali chiedere l'approvazione o meno dei nuovi contenuti contrattuali. Certo, con il nostro modo di vedere questo Contratto, fatto di luci e di ombre. Un Contratto che va spiegato e contestualizzato senza preordinare pareri favorevoli e senza beatificare le cose buone dimenticando quelle cattive, che pure ci sono e delle quali i ferrovieri devono essere ben consci per poter esprimere un giudizio equilibrato ed oggettivo. Con queste premesse ci saremmo presentati nelle assemblee unitarie alle quali avevamo dato altrettanta disponibilità. Ciò che non accettiamo è che, in un così alto momento di democrazia diretta, si trattino i lavoratori in modo diverso ed in particolare che ci venga proposto un regolamento elettorale "blindato", con diverse modalità di espressione del voto, che ci è stato detto non potevano essere modificate. Che logica ha, ci chiediamo, consentire ai ferrovieri di FSI di esprimere la loro opinione sull'ipotesi di CCNL della Mobilità e sul Contratto Aziendale di Gruppo, mentre per i colleghi di Trenord – anch'essi alle prese con una ipotesi di Accordo Aziendale – la consultazione referendaria viene limitata al solo quesito approvativo del CCNL A.F.? Altrettanto potremmo dire per i lavoratori di RTC ai quali da qualche mese si applica un Contratto Aziendale molto criticato e non sottoscritto da tutte le OO.SS.. Per noi, in uno scenario di liberalizzazione del mercato e di ferrovieri di tante Imprese ai quali vanno garantiti eguali diritti ed eguale salario, l'aderenza di un Contratto Aziendale alle regole fissate nella contrattazione collettiva nazionale è elemento fondamentale per dare un perimetro normativo ed economico che permetta regole di concorrenza non basate sul dumping sociale e sul minor costo del lavoro. Ecco perché non vi sono oggi le condizioni per una partecipazione convinta al referendum proposto da Filt-Fit-Uilt-Fast e Ugl che con la nostra presenza crediamo avrebbe dato maggior spessore all'esito della consultazione e, soprattutto, un valore aggiunto al dibattito interno alla Categoria. Nonostante ciò invitiamo tutti i lavoratori a partecipare al voto e quale contributo ad un parere equilibrato sui contenuti contrattuali, pubblicheremo in tutti gli Impianti e durante le assemblee la nostra visione sugli aspetti nodali di questo rinnovo contrattuale.

La Segreteria Generale Or.S.A. - Ferrovie

Milano, 14 Luglio 2012

TRENORD S.r.L
Amm.re Delegato
c.a. Dott. Giuseppe Biesuz

pc. Direttore Sussidiario.net
Dott. Luca Raimondi
direttore@ilsussidiario.net

Oggetto: Dichiarazioni Sussidiario.net del 13 Luglio 2012

Egregio Dott. Biesuz,

nella giornata di ieri con forte imbarazzo, abbiamo letto le Sue dichiarazioni riportate sul quotidiano di approfondimento on line "Sussidiario .net" ove afferma che i Capi Treno ed i Macchinisti di Trenord lavorano tre ore al giorno.

Durante l'intervista il giornalista Le chiede quale fosse l'aumento del monte ore di lavoro annuo, la risposta riportata è la seguente : *"Il problema vero è che il 70% dei nostri capitreno e macchinisti lavorava intorno alle 3 ore al giorno. Oggi devono lavorare minimo 5 ore e mezza. E più si spostano verso le 6 e le 7 ore più avranno guadagni. Non perderanno niente rispetto al passato, ma avranno la possibilità di guadagnare di più"*.

All'ulteriore domanda se fosse vero che il nuovo contratto premierà il merito e l'impegno dei dipendenti, Lei avrebbe risposto *"Sì, perché, da un lato, chi più lavora più guadagna, nel senso che se si sposta dalle 5 verso le 6/7 ore al giorno, le ore lavorate in più saranno molto più remunerate rispetto alle ore fatte precedentemente. Dall'altro lato, saranno introdotti tre parametri che misureranno la qualità del lavoro del singolo dipendente di Trenord, il raggiungimento di un risultato aziendale, e il raggiungimento di obiettivi che verranno definiti all'inizio dell'anno"*

Queste dichiarazioni, ed in particolare la prima, lasciano chiaramente comprendere, a chi legge, che il Personale Mobile di Trenord lavora solo 3 ore al giorno e che raggiungendo le 6/7 i lavoratori guadagnerebbero molto di più, *" forse in straordinario ?"*

Noi sappiamo dottor Biesuz che Lei fa fatica a distinguere le ore di condotta e le ore di scorta dalle ore di effettivo lavoro, e che conosce con una certa approssimazione il ciclo produttivo del treno.

Il macchinista e i capitreno oltre alla condotta/scorta eseguono fasi di controllo e di preparazione del materiale rotabile, che garantiscono la sicurezza dei treni e dei viaggiatori; la informiamo quindi che la media di lavoro settimanali del personale mobile si colloca fra le 34/35 ore (ritardi esclusi e straordinari esclusi).

Pertanto le sue affermazioni non rappresentano neanche minimamente la realtà dei fatti, (già oggi il contratto di lavoro permette 10 ore di prestazione), portano a ritrarre i dipendenti di Trenord come fannulloni ingenerando nei lettori opinioni sbagliate nei confronti di chi, invece, assicura giornalmente con diligenza e professionalità lo svolgimento, in Lombardia, del servizio ferroviario.

Per questi motivi Le chiediamo un'ufficiale smentita di quando affermato nella recente intervista e la conseguente pubblicazione, con pari rilevanza, sul quotidiano il "sussidiario.net", in assenza della quale Le comunichiamo che faremo ricorso alle competenti Sedi, affinché sia salvaguardata l'immagine dei lavoratori e riportata nei confronti dei lettori la giusta verità.

Distinti saluti

24 Luglio 2012 L'Or.S.A. scrive alla Commissione di Garanzia per il mancato rispetto da parte di Trenord degli obblighi di informazione alla clientela.

Milano, 24 Luglio 2012

Commissione di Garanzia sugli
Scioperi nel Settore dei Trasporti
Roma

e p.c. TRENORD S.R.L.
Amministratore Delegato
c.a. Dott. Giuseppe Biesuz

Responsabile Personale e Organizzazione
c.a. Dott. Stefano Conti

p.c. Regione Lombardia
Assessore Infrastrutture e Mobilità
c.a. Dott. Raffaele Cattaneo

Oggetto: Informazione in caso di sciopero

La scrivente O.S. , fra i Sindacati maggiormente rappresentativi nella Società Trenord Srl e principale sindacato in termini di rappresentanza nel personale mobile (Personale di Macchina e Capi Treno), ha proclamato uno sciopero di tutto il personale per il prossimo 26 Luglio dalle ore 9.01 alle ore 16.59.

Ciò premesso, a poche ore dall'inizio dall'astensione del lavoro, ci risulta che la Società Trenord Srl sta contravvenendo alle norme previste dalla Legge 146/90 così come modificata dalla 83/2000 in quanto non rispetta gli obblighi afferenti la preventiva informazione all'utenza.

In considerazione di una probabile importante adesione dei lavoratori, che determinerà inevitabilmente soppressioni, limitazioni di percorso ed una forte perturbazione nella circolazione ferroviaria; la scrivente Vi partecipa che gli inevitabili disagi e disinformazioni che determinerà la citata astensione dal lavoro sono da imputare esclusivamente all'Impresa di Trasporto Trenord S.R.L..

Distinti saluti

24 Luglio 2012 COMUNICATO STAMPA SCIOPERO

SCIOPERO di tutto il Personale TRENORD 26 Luglio 2012 dalle ore 09.01 alle ore 16.59

Lo scorso 04 luglio è stato sottoscritto il Contratto Aziendale di Trenord, un contratto che modifica significativamente gli aspetti retributivi, le normative degli oltre 4000 dipendenti e che contiene deroghe e flessibilità non previste dal recente Contratto Nazionale delle Attività Ferroviarie.

In applicazione all'Accordo Interconfederale del 28.06.2011 circa 2000 dipendenti di TRENORD, in forma libera e democratica hanno inviato a tutte le OOSS ed alla stessa Trenord la richiesta affinché il Contratto Aziendale sia sottoposto al giudizio di tutti i lavoratori attraverso un REFERENDUM che ne renda vincolante l'applicazione.

Un accordo contrattuale decisamente innovativo che sostituisce i precedenti trattamenti economici e le precedenti normative non può che prevedere, per la sua applicazione, il positivo giudizio della maggioranza dei lavoratori.

Un contratto aziendale di queste caratteristiche non può essere approvato da un'assemblea di componenti della RSU che risultano insufficienti a validarlo perché:

- decaduti da diversi anni ed oltre ogni limite di proroga;
- eletti prima della modifica degli assetti contrattuali di cui all'accordo del 28.06.2011 e quindi non investiti da queste competenze;
- non rappresentativi delle centinaia di lavoratori che, dalla loro naturale scadenza 2007, sono stati assunti;
- nel caso di LeNord, membri solo di una parte di una più complessiva RSU del Gruppo Ferrovie Nord Milano.

A tutto questo si somma una significativa e discorde sensibilità sindacale nei confronti del giudizio dei lavoratori; infatti i dipendenti di Ferrovie dello Stato potranno esprimere il proprio giudizio sia sul CCNL della Mobilità/Area Contrattuale AF sia su quello aziendale, mentre in TRENORD, il quesito referendario riguarderà esclusivamente il CCNL A.F., quindi i lavoratori di Trenord non potranno esprimersi sul loro Contratto Aziendale.

Per affermare un diritto di democrazia e di rappresentanza ed a sostegno dell'istanza di circa 2000 lavoratori, dopo aver attivato le procedure di raffreddamento e conciliazione, a cui non è seguita alcuna convocazione della Dirigenza di Trenord, la Segreteria Regionale dell'Or.S.A. Lombardia, ha dichiarato un primo sciopero per il giorno 26 luglio 2012 dalle ore 9.01 alle ore 16.59.

In considerazione che l'Or.S.A. rientra tra i primi sindacati presenti in Trenord ed in particolare nel Personale di Macchina, Viaggiante e Manutenzione Rotabili è l'Organizzazione Sindacale maggiormente rappresentativa si preannunciano per il giorno 26 Luglio, in Lombardia, soppressioni, limitazioni e forti perturbazioni nella circolazione ferroviaria.

Tutto questo potrebbe essere evitato se ai lavoratori di Trenord fosse concessa la democratica e doverosa possibilità di esprimersi sull'applicazione del proprio Contratto Aziendale.

Milano 24 Luglio 2012

La Segreteria Regionale Or.S.A. Lombardia

25 Luglio 2012 COMUNICATO STAMPA SCIOPERO CHE PREANNUNCIA UN'ALTISSIMA ADESIONE ALLO SCIOPERO

SCIOPERO TRENORD 26 LUGLIO DALLE 9.01 ALLE ORE 16.59

In Lombardia si preannuncia, una totale paralisi della circolazione ferroviaria.

In Lombardia, da domani 26 luglio dalle ore 9.01 e fino alle 16.59 a causa dello sciopero indetto dall'Or.S.A., sarà difficile se non impossibile, viaggiare in treno. Infatti, si annuncia decisa e compatta la mobilitazione e l'adesione dei lavoratori di Trenord allo sciopero che l'Or.S.A. ha proclamato per richiedere che l'accordo sottoscritto in data 04 luglio 2012 sia sottoposto al vincolante giudizio dei lavoratori.

Questi segnali che ci giungono in modo univoco dai tutti i luoghi di lavoro sono accentuati dalla significativa discussione che si è avviata nel social forum Facebook dove centinaia di lavoratori, ci risultano oltre settecento, senza distinzione di appartenenza sindacale e di tutte le qualifiche professionali stanno dibattendo, criticando ed analizzando la loro situazione di lavoro che si verrà a determinare dal nuovo contratto e soprattutto per la mancanza di democrazia in TRENORD.

Un contratto che cambia la retribuzione dei dipendenti di Trenord in quanto viene introdotto un sistema premiante riconosciuto in modo individuale basato su elementi valutativi e di cottimo (vedi impianti fissi manutenzione e amministrativi) o per il Personale Mobile prevede lo straordinario come normale condizione di lavoro perché vengono superati, nell'accordo di premialità, gli orari contrattuali.

Per queste ragioni, questi lavoratori anche se non iscritti ed associati all'Or.S.A. hanno deciso di sostenere e partecipare allo sciopero. Una straordinaria discussione, che grazie a questo moderno strumento di comunicazione, dovrebbe dimostrare a tutti l'attenzione dei dipendenti di Trenord nei confronti del proprio rapporto di lavoro.

Un'attenzione che, invece, è mancata e che manca a coloro che stanno negando a tutti i lavoratori di Trenord un loro sacrosanto diritto cioè quello di poter giudicare democraticamente l'applicazione del loro Contratto Aziendale attraverso un REFERENDUM.

Questo motivo è di gran lunga più importante delle inaccettabili norme contenute nel contratto di lavoro di Trenord che passano attraverso l'allungamento, si raddoppiano i tempi, degli automatismi economici, la media di lavoro per gli impianti fissi diventa trimestrale, non viene più previsto il limite numerico di prestazioni notturne nella settimana e nel mese, mentre per il personale mobile si estendono le prestazioni e si riducono i riposi giornalieri e settimanali.

Un referendum che è stato concesso ai dipendenti di tutte le principali aziende pubbliche e private, ma viene negato a questi lavoratori. Oltretutto nei prossimi giorni si svolgerà sempre in ambito ferroviario un referendum sui testi contrattuali con la singolare differenza che ai dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato sarà permesso di esprimersi sia sul Contratto Nazionale che sul Contratto Aziendale, mentre i dipendenti di Trenord, nonostante lo abbiano richiesto oltre il 50% dei lavoratori (circa 2000) saranno chiamati a giudicare solo ed esclusivamente il Contratto Nazionale.

Una scelta antidemocratica di cui qualcuno dovrà rispondere. Purtroppo, e questo ci dispiace, a pagarne le conseguenze saranno altri lavoratori che utilizzano giornalmente il treno per recarsi e tornare dal lavoro.

Certamente se ai lavoratori di Trenord non sarà concesso la possibilità di esprimersi sul loro contratto questo sciopero sarà il primo di una lunga serie di iniziative di mobilitazione, che riprenderanno al termine del periodo di franchigia estiva.

Milano 25 luglio 2012

La Segreteria Regionale Or.S.A. Lombardia

TRENORD: un contratto che non piace ai lavoratori



Da sinistra a destra: Mauro Moretti (A.d. del gruppo Fs), Norberto Achille (presidente del gruppo Ferrovienord), Roberto Formigoni (presidente della Regione Lombardia), Raffaele Cattaneo (assessore alle Infrastrutture e mobilità), Giuseppe Biesuz (A.d. di Trenord) e Vincenzo Soprano (presidente di Trenord).

Bergamo – Sono mesi di lotta per i lavoratori e le lavoratrici dell’azienda di trasporto ferroviario Trenord, azienda nata nel 2011 (ma come *joint venture* già un anno e mezzo prima) sotto forte impulso di Regione Lombardia, frutto della fusione di due aziende storiche del trasporto ferroviario, LeNord e Trenitalia. Un matrimonio, secondo le parole degli stessi promotori, sorto l’intento di unificare il trasporto regionale lombardo in quello che Roberto Formigoni ha definito “federalismo ferroviario”.

Sembrano lontani i tempi in cui l’Assessore ciellino Raffaele Cattaneo si mescolava in incognito tra i pendolari per documentare le carenze di un servizio ferroviario quasi al collasso: fin dalla nascita la nuova azienda ha potuto contare infatti su una forte ed entusiastica copertura mediatica, nonostante i prezzi dei biglietti siano raddoppiati e i disservizi per i pendolari non sembrano ancora risolti. Eppure le valutazioni di media e politica sono oggi decisamente più bonari, con buona pace di Regione Lombardia che di fatto controlla la società ferroviaria.

Se l’immagine mediatica dell’azienda sembra essere migliorata, gli addebiti gravano oggi sui lavoratori e le lavoratrici, a cui, a più riprese, sono state indirizzate varie accuse di inefficienza da parte degli stessi vertici aziendali. Alle accuse a mezzo stampa sarebbero poi seguiti i provvedimenti: crescita esponenziale di sanzioni disciplinari e velate minacce di licenziamento nei confronti del personale dipendente, il cui operato, coerente con la normativa, cozzerebbe però con gli obiettivi di produttività dell’azienda (che punterebbe ad aumentare quanto più possibile il numero delle corse).

I regolamenti dettati dall’infrastruttura ferroviaria (e dal codice penale), permetterebbero di fornire un servizio di trasporto in piena sicurezza, per chi lavora e per chi usufruisce del treno; la ferma volontà della maggioranza dei lavoratori e delle lavoratrici di continuare ad applicarli con rigore sarebbe all’origine delle tensioni. Il braccio di ferro si giocherebbe perciò tra esigenze produttive da una parte e preservazione degli standard di sicurezza dall’altra. Trattandosi di un servizio pubblico essenziale, la questione non è di poco conto.

In questa partita, la Giunta regionale gioca ovviamente la sua parte, non senza episodi paradossali. Come nel luglio scorso, quando, dalle pagine del quotidiano Libero del 20 luglio 2011, l’Assessore Cattaneo imputava i ritardi e le soppressioni dei treni ad un boicottaggio da parte del personale dipendente. Una strategia che, screditando l’immagine di chi lavora, ne indebolirebbe di conseguenza anche le legittime rivendicazioni.

A tutto questo va aggiunto che i contratti di provenienza dei due rami aziendali sono scaduti ormai da tempo (il contratto collettivo nazionale delle attività ferroviarie è scaduto dal 2006 e quello dell’autoferro nel 2007) e che le rappresentanze sindacali RSU non vengono rinnovate ormai da quasi un decennio. L’azione sindacale, soprattutto nel ramo ex Trenitalia, è ad oggi pressochè inesistente: l’azienda da anni non tratta neanche i turni di lavoro con il sindacato e le riorganizzazioni aziendali vengono imposte con ordini di servizio, cioè con azioni unilaterali.

In questo contesto, il 22 giugno 2012 le organizzazioni sindacali Cgil, Cisl, Uil, Fast, Ugl e Faisa hanno siglato il nuovo contratto aziendale di Trenord. Nelle stesse parole dell’amministratore delegato Giuseppe Biesuz, supermanager da 334.000 euro l’anno, già indagato nel 2001 per il colossale crac di Finmek, il nuovo contratto «è basato su più produttività e maggiori ore di lavoro e prevede l’inserimento di un criterio meritocratico: chi lavora di più guadagna di più». I toni entusiastici di Biesuz non spengono però le perplessità: turni serrati potrebbero incidere negativamente sulla sicurezza, a maggior ragione in una funzione come quella del trasporto pubblico che implica per il personale dipendente l’assunzione di enormi responsabilità.

Alcuni dati di realtà sembrerebbero comunque ridimensionare la decantata portata innovativa del contratto. Quando Biesuz afferma che «il 70% dei capitreno e macchinisti lavorava intorno alle 3 ore al giorno», tralascia di spiegare che il personale di bordo può ricoprire turni fino a 10 ore di lavoro non straordinario. Se il vecchio contratto prevedeva sulla carta 36 ore settimanali (ora elevate a 38), la maggior parte dei lavoratori e delle lavoratrici, soprattutto nel personale viaggiante e di macchina, sono già da tempo costretti ad eccedere le ore di servizio per sopperire alle carenze organiche e garantire la regolarità del trasporto pubblico.

L'accento di Biesuz sull'imperativo della produttività, oltre alla dichiarata intenzione di "seppellire" il contratto collettivo nazionale, pone Trenord in completa sintonia con il modello Marchionne. Sull'altro fronte, le parti sindacali, se non accondiscendenti, palesano la completa incapacità di contrastarne l'avanzata, giustificando attendismi e cautele con lo spauracchio della delicata fase economica e delle gare d'appalto del 2014. L'amarezza di tutto il personale dipendente è palpabile: azioni di protesta, crescenti disdette da parte delle persone iscritte e persino le defezioni di alcune componenti interne alle segreterie provinciali dei sindacati confederali.

A pesare come un macigno le modalità con cui il nuovo contratto sarebbe stato approvato. Esso non sarebbe stato vagliato dai lavoratori e dalle lavoratrici tramite referendum, così come da sempre avviene nelle ferrovie. Sarebbero state invece chiamate ad esprimersi le RSU, ormai "decimate" e prive di legittimità poiché nominate nel lontano 2004. Nonostante le forti pressioni delle segreterie sindacali regionali, diverse RSU, nel rispetto della volontà dei lavoratori e delle lavoratrici, non si sarebbero presentate all'incontro, tanto che per validare la proposta contrattuale si sarebbe fatto ricorso ad atipiche votazioni via telegramma.

La protesta dei lavoratori e delle lavoratrici di Trenord prosegue per tutta la settimana con l'obiettivo di ottenere il referendum anche sul contratto aziendale. Il personale dipendente del settore viaggiante ha decretato lo stop alla collaborazione aziendale (lavorando unicamente nelle fasce previste dal turno), mentre giovedì 26 luglio è previsto lo sciopero indetto da Orsa (unica sigla a non aver firmato il contratto aziendale e con riserve su quello nazionale), sciopero esteso a tutto il personale di Trenord.

25 Luglio 2012 COMUNICATO STAMPA TERMINE SCIOPERO STRAORDINARIA PARTECIPAZIONE DEI LAVORATORI DALLE 9.01 ALLE 17.59 PARALIZZATA LA LOMBARDIA FERROVIARIA

Grandiosa partecipazione allo sciopero in TRENORD

Alle 16.59 è terminato lo sciopero di 8 ore in TRENORD proclamato dalla Segreteria Regionale ORSA Lombardia che ha visto una grande partecipazione dei lavoratori, in particolare del cosiddetto Personale Mobile (Capitreno e Macchinisti) con una percentuale, che pur stimata con criteri prudenziali, arriva perlomeno al 78%.

La risposta dei lavoratori di TRENORD ad un infelice accordo contrattuale è stata oltre modo compatta, ma in particolare si è rivolta contro l'arroganza aziendale e sindacale espressa attraverso una votazione di validazione fatta da RSU ormai decadute da almeno 4 anni, con cui si sta tentando di scippare ai lavoratori di TRENORD il sacrosanto diritto di sottoporre a referendum confermativo il Contratto Aziendale.

La Segreteria Regionale ORSA Lombardia sollecita l'azienda e le altre O.O.S.S. ad accettare la dovuta verifica referendaria tra il personale di TRENORD, strumento attraverso il quale è possibile evitare ulteriori scioperi.

Diversamente nei prossimi giorni sarà proclamato un ulteriore sciopero di 24 ore in data immediatamente successiva al termine della franchigia estiva (27 luglio – 3 settembre).

L'ORSA Lombardia ringrazia tutti i lavoratori (tantissimi) che hanno aderito allo sciopero

27 Luglio 2012 Anche il giorno successivo disservizi e soppressioni diverse le proteste dei pendolari riportiamo la lettera del Coordinamento Pendolari della Provincia di Pavia e relativa risposta dell'Or.S.A.

Gentili Signori del Sindacato OR.S.A.,

Io scrivente Coordinamento Provinciale Pendolari Pavesi, la prima rete attiva di pendolari a livello provinciale pavese (190 comuni per 8 linee ferroviarie nonché servizio extraurbano su gomma) nata nel 2009 ed operante per la tutela dei diritti dei pendolari e per un trasporto pubblico efficiente, vi sottopone **alcune gravi questioni accadute ieri, 26 luglio**, a partire dal "termine" del Vs sciopero Trenord con conseguenze a carico dell'utenza protrattesi **fino a stamani 27 luglio**.

Leggiamo sul vostro volantino che vi complimentate con i dipendenti Trenord per la larga adesione a questo sciopero, gestito a nostro giudizio malissimo:

http://www.sindacatoorsa.it/orsa_ferrovie/Ultimora/anno2012/Volantino_fineScioperoTrenord_26.07.2012.pdf

Facciamo presente che l'orario di sciopero è stato da Voi proclamato per la **fascia 9.01 - 17.00** e che erano previsti disagi anche oltre detto orario, e quindi - come noto - in PIENA FASCIA DI PUNTA PENDOLARE (17-19 al rientro a casa dei lavoratori), disagi che sono stati **di entità assai rilevante e penalizzante** per tutto l'arco della serata per i viaggiatori del territorio pavese.

La **DIR. 23 (Milano-Stradella)** completamente **bloccata per ore**, senza garanzie alcune di servizio sostitutivo, ha visto il primo treno partire alle ore 18.05 20277 costringendo i pendolari in piena fascia di punta ad attendere ore il proprio treno.

Idem sulla linea **Pavia-Vercelli, Pavia-Alessandria e Pavia-Codogno** dove il ritorno a casa dei pendolari, dopo le ore 17, è stato segnato da una drammatica via crucis fatta di lunghe attese, soppressioni e ritardi fino a 60minuti!

La **Suburbana S13** Bovisa-Pavia e la **S9** Milano S.Cristoforo Albairate/Vermezzo **completamente K.O.**

Sulla **DIR 25 AL-Mortara-Milano** ci sono stati testimoniati ritardi fino a 70min dopo l'orario di sciopero da Milano in direzione Mortara dove - ci riportano - "un macchinista non ha ripreso servizio dopo lo sciopero" e se ciò fosse vero, sarebbe un illecito gravissimo a danno dell'utenza.

Sono **mancati gli annunci informativi corretti e puntuali all'utenza** per quei treni regionali diretti a Voghera che avrebbero sostato nelle stazioni intermedie per i pendolari rimasti senza mezzi per il rientro.

Ma la chicca è avvenuta presso la stazione di Pavia dove abbiamo avuto testimonianza da numerosi pendolari che è stato effettuato il seguente **annuncio sonoro: "Lo sciopero TRENORD si protrarrà anche nella fascia oraria 19 - 21"**.

E dopo questo annuncio, **ecco nuove soppressioni e ritardi per tutto l'arco della serata**, nonché **addirittura anche stamattina** dove i treni in partenza da Stradella 20252 e 20254 sono stati **entrambi SOPPRESSI** come conseguenza dello sciopero di ieri, conseguenze che si protraggono anche per il giorno successivo... Abbiamo più volte fatto presente a Voi sindacati che è necessario un coordinamento preventivo con i comitati dei pendolari per cercare **di limitare al massimo i disservizi dell'utenza pagante e dei numerosissimi lavoratori** che, esattamente come i dipendenti Trenord che voi tutelate, ogni giorno col treno devono recarsi e rientrare a casa dal proprio posto di lavoro.

E' inoltre necessario che **siano rispettati gli orari indicati per lo sciopero**. Le conseguenze dello sciopero devono essere contenute entro al massimo pochi minuti dopo la fine dello sciopero. Non è ammissibile che accada che si protraggano per ore ed ore ed addirittura, come accaduto stamani a Stradella, anche fino al giorno successivo!

Vi chiediamo dunque di motivarci sul perchè **presso la stazione di PAVIA** sia stato annunciato il **prolungamento dello sciopero dalle 19 alle ore 21**. Consideriamo questo atto totalmente illegittimo e molto grave e penalizzante per i cittadini perchè non concordato preventivamente con le autorità e perchè l'utenza è stata lasciata priva di alcuna informazione preventiva che avrebbe consentito di organizzarsi con mezzi alternativi.

Leggiamo ora che **siete in procinto di convocare un nuovo sciopero** a distanza di pochi giorni da quello di ieri.

Il diritto allo sciopero è legittimo e sacrosanto, ma non credete che sia altrettanto legittimo e sacrosanto anche il diritto dei lavoratori che, coi mezzi pubblici, ogni mattina devono recarsi al lavoro e che **non hanno la possibilità di chiedere giorni di ferie e permesso** con la frequenza con cui voi effettuate gli scioperi? Inoltre, dato che il **90% dell'utenza TRENORD** è risaputo sia costituita da pendolari, che quindi hanno già pagato l'abbonamento, non avete mai riflettuto sul fatto che questi scioperi possano andare a tutto vantaggio dell'azienda e non il contrario?

In attesa di un vostro cortese riscontro ed auspicandoci in futuro una maggiore collaborazione da parte vostra nei confronti dell'utenza pendolare, che sarebbe molto più proficua invece che attuare una sorta di inutile e frustrante "guerra fra poveri", Vi salutiamo cordialmente.

lolanda Nanni

Portavoce del Coordinamento Provinciale Pendolari Pavese www.coordinamentopendolari.it

email: info@coordinamentopendolari.it



SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA Int. Stazione F.S. Milano C.le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano
Tel. 0266988627 - 0263712675 - 0263712959 Fax. 0263712229- Tel. F.S. 2959 - 2543 - 2020 - 2675 Fax F.S. 2229
Sito Internet: www.sindacatoorsa.it E-Mail: sr.milano.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Milano, 30 luglio 2012

Gentili Signori del Coordinamento Provinciale Pendolari Pavese

Lo scrivente Sindacato OrSA è la prima organizzazione per numero di iscritti tra il Personale Mobile (Macchinisti e Capitreno) di Trenord e la terza organizzazione in assoluto tra tutto il personale di Trenord come anche in Trenitalia.

Come immaginiamo saprete, è stato recentemente stipulato il Contratto aziendale di Trenord che prevede, rispetto ai contratti di provenienza delle due aziende che hanno dato vita a Trenord (LENORD e TRENITALIA), numerosi e pesanti peggioramenti, mi limito ad elencare solo i più gravi : orario settimanale da 36 a 38 ore, nastri lavorativi fino a 10 ore consecutive, riduzione delle ore di riposo settimanali (314 ore in meno sul monte ore annuo), riduzione dei riposi giornalieri a 11 ore, limite di ore di guida consecutive elevato a 5 ore, lo sviluppo della carriera economica si compie in 14 anni anziché in sette, il diritto alla refezione prima previsto tra le 11 e le 15 e tra le 18

e le 22, oggi è previsto senza riferimento ad alcuna fascia oraria.

Ci fermiamo qui, per non dilungarci e non entrare in tecnicismi, omettendo volutamente un'altra mezza pagina di importanti motivi, che qualunque ferroviere di Trenord sarebbe in grado di ricordarci.

In aggiunta a quanto sopra, la retribuzione a pari carichi di lavoro è più bassa e diventa uguale e forse in qualche caso forsennato forse leggermente più alta di quella precedente solo per il personale che supererà abbondantemente i limiti sopra descritti previsti dal contratto attraverso un meccanismo cosiddetto premiante talmente innovativo da essere identico nell'impostazione al cottimo degli anni "60". Questo sistema incentivante impostato sul superamento delle norme contrattuali incide negativamente sullo stress da lavoro correlato e quindi sulla sicurezza, in particolare sulla rete ferroviaria di FNM ancora priva di un sistema di assistenza alla guida (SCMT o SSC).

Come OrSA abbiamo chiesto, raccogliendo circa 2.000 firme su 4.000 dipendenti di Trenord, che il contratto aziendale venisse sottoposto ad un referendum confermativo tra tutto il personale di Trenord.

Ma questa nostra idea così antidemocratica è stata respinta dall'Azienda (TRENORD) e dai sindacati firmatari (CGIL, CISL, UIL, FAISA e FAST) che hanno pensato bene di far validare l'accordo dalle vecchie RSU delle aziende di provenienza (TRENITALIA e LENORD) elette nel lontano 2004 e decadute quindi dal 2007, alcune non si sono presentate e per accontentare anche i più formalisti e raggiungere i numeri necessari, alcuni di loro hanno potuto, in nome della tecnologia e dell'innovazione, votare tramite telegramma.

Come potete vedere a Pomigliano non hanno ancora visto tutti gli strumenti di cui può disporre la "democrazia sindacale".

Dopo avervi descritto sommariamente le motivazioni che ci hanno portato allo sciopero, passiamo allo sciopero vero e proprio, le cui ricadute sono tra le questioni principali di vostro interesse:

- L'OrSA il giorno 24 ha avvisato la Commissione di Garanzia Nazionale che vigila sul diritto di sciopero, comunicando che sino a quel momento nessun mezzo di comunicazione aveva informato gli utenti (o se preferisce clienti) dello sciopero del giorno 26. La legge prevede che almeno nei cinque giorni precedenti i mezzi di comunicazione debbano informare i cittadini dello sciopero.
- I disagi è vero che sono stati di entità rilevante, ma ciò è dovuto al fatto che l'adesione allo sciopero è stata quasi totale.
- Gli annunci, pochi e fuorvianti, credo non avrete difficoltà a riconoscere che non sono né nella nostra competenza né nella nostra possibilità di effettuarli.
- Lo sciopero, come da noi comunicato, è terminato regolarmente alle 16,59 e nessuno salvo incorrere in pesantissime sanzioni può protrarre l'orario e tutti i dipendenti sempre nel rispetto della rigorosa normativa si sono presentati nella loro sede di lavoro al termine dello sciopero. Eventuali diverse informazioni trasmesse alla clientela possono essere segnalate alla Commissione di Garanzia per denunciare comportamenti non conformi. Concordiamo pienamente con voi sulla illegittimità di una eventuale comunicazione di prolungamento dello sciopero dalle 19 alle 21, anche se la riteniamo poco probabile.
- Se questo sciopero non darà luogo ad aperture da parte dell'azienda e delle altre O.S. (in fondo chiediamo solo di confermare o bocciare il contratto aziendale attraverso un referendum), nei prossimi giorni proclameremo un nuovo sciopero, che vi possiamo garantire sarebbe a breve, ma la legge sugli scioperi e gli accordi in materia prevedono una franchigia (divieto di sciopero) che in campo ferroviario va dal 27 luglio al 3 settembre compreso e noi finché ci è consentito siamo rispettosi della legge.
- Gli scioperi non vanno mai a favore di nessuna azienda, ma sono la manifestazione concreta del malcontento del personale, cui la Costituzione ha dato lo strumento dello sciopero per poterlo manifestare, esattamente come fate voi nelle aziende in cui lavorate. Proprio perché nelle aziende di servizi pubblici, in occasione dei conflitti, esiste un terzo incomodo incolpevole che subisce i disagi, la legge Italiana ha previsto divieti e una stringente normativa, la più restrittiva d'Europa, che regola l'utilizzo del diritto di sciopero.
- Non siamo appassionati alla "guerra tra poveri" e anche se capiamo che restare "appiedati" non piaccia a nessuno, restiamo un po' delusi quando vi vediamo scagliarvi contro le poche giornate di sciopero che si riscontrano in un anno (mediamente non più di quattro o cinque) e al tempo stesso sapere che il trasporto ferroviario funziona male per i 360 giorni rimanenti dell'anno.
- Anche per questi motivi vi proponiamo di costruire un rapporto di confronto e collaborazione per affrontare le questioni afferenti il servizio ferroviario lombardo, un rapporto nuovo che abbia la capacità di affrontare tutte le problematiche, quelle dei pendolari ma anche quelle dei lavoratori addetti al servizio.

Distinti saluti

p. La Segreteria Regionale Or.S.A. Lombardia

Il Segretario Regionale

Adriano Coscia

LETTERA APERTA

La convivenza civile si realizza quando le persone che vivono in un determinato stato possono convivere tra di loro senza ledere le une i diritti delle altre. Nel nostro Paese questa condizione è garantita in un sistema di regole puntuali.

In particolare l'Ordinamento giuridico italiano precisa in tre beni essenziali della persona: la vita e la sua incolumità, l'onore, la libertà.

Il 13 luglio 2012 un rappresentante della FIT CISL dell'impianto di Lecco è stato oggetto di una tentata aggressione, alla quale sono precedute e seguite ingiurie e minacce, solo perché in quel momento rappresentava la FIT CISL e solo perché in quel momento discuteva con alcuni colleghi sui contenuti del contratto aziendale di Trenord e del CCNL Attività Ferroviarie. Solo grazie all'intervento di due colleghi l'aggressore è stato allontanato e si è evitato il peggio.

La Costituzione Italiana sancisce il diritto di manifestare liberamente il proprio pensiero e la Repubblica riconosce e garantisce i diritti inviolabili dell'uomo, sia come singolo sia nelle formazioni sociali ove si svolge la sua personalità. In un contesto di civile convivenza fatti come quello di Lecco, non sono ammissibili e non sono tollerabili!!! E' legittimo manifestare il proprio dissenso e la propria contrarietà rispetto all'opinione altrui: non è consentito, invece, minacciare e istigare alla violenza!!!

Chi ha un simile atteggiamento è realmente antidemocratico e chi ne difende l'operato non fa che acuire le distanze tra un atteggiamento civile e responsabile e la barbarie fatta di mera violenza.

Sono queste persone che devono chiedere scusa ed operare affinché simili atteggiamenti non abbiano a ripetersi e non viceversa.

Molto probabilmente la responsabilità del grave atto che va decisamente stigmatizzato non sta solo nella persona dell'aggressore ma anche e soprattutto negli istigatori.

La tentata aggressione di Lecco non è un fatto isolato. Ci sono stati altri atti di pari gravità.

Ci auguriamo che cessino immediatamente le istigazioni e che si ripristino al più presto condizioni di normalità anche perché l'articolato contrattuale deve essere perfezionato negli aspetti ancora sospesi e c'è bisogno del contributo fattivo e concreto di tutte le forze in campo.

Anche per isolare chi usa solo la violenza e l'intimidazione per far valere le proprie opinioni. La storia contrattuale di Trenord è solo all'inizio e per scriverla c'è bisogno di tutti!!!!

Attendiamo fiduciosi le scuse ufficiali sia da parte dell'aggressore che da parte dei vertici dell'Organizzazione Sindacale alla quale il soggetto appartiene.

Milano, 31 Luglio 2012

La Segreteria Regionale FIT CISL

04 Agosto 2012 L'Or.S.A. respinge le accuse di minacce e istigazione alla violenza e ribadisce la richiesta del referendum. Le scuse devono chiederle ai lavoratori chi ha sottoscritto il Contratto Aziendale di Trenord



OR.S.A. Ferrovie

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA Int. Stazione F.S. Milano C.le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano
Tel. 0266988627 - 0263712675 - 0263712959 Fax. 0263712229- Tel. F.S. 2959 - 2543 - 2020 - 2675 Fax F.S. 2229
Sito Internet: www.sindacatoorsa.it E-Mail: sr.milano.orsafferrovie@sindacatoorsa.it

Lettera aperta

Segreteria Regionale Fit- Cisl
Lombardia

Nel dare riscontro alla Vostra lettera aperta del 31.07.2012, respingiamo in modo assoluto le accuse di aggressione e di istigazione alla violenza rivolte nei nostri confronti e nei confronti dei nostri rappresentanti sindacali.

Una cosa deve essere chiara ed indubitabile: l'Or.S.A. ha condannato, condanna e condannerà e mai giustificherà qualsiasi atto di violenza e di aggressione nell'ambito del confronto sindacale, allo stesso tempo rivendica per se, per i propri attivisti e per i lavoratori il diritto di valutare e di esprimere opinioni, in modo anche crudo, su un episodio come quello della stipula del contratto aziendale di Trenord e della sua avventurosa validazione.

Invece prendiamo atto che, in similitudine con altre organizzazioni sindacali, avete scelto di evitare il giudizio dei lavoratori, per intraprendere una strada che alimenta giudizi negativi e protesta non solo sul merito ma anche sul metodo adottato per validare il Contratto Aziendale .

Nei lavoratori cresce con sempre maggiore forza e ampiezza la contestazione e il dissenso nei confronti di un accordo che ritengono sbagliato e se molti dei lavoratori a Voi associati hanno, liberamente, scelto di non riconoscersi più nella vostra organizzazione questo è un problema che meriterebbe altre e più approfondite considerazioni che non il lamento sulle presunte strumentalizzazioni .

Ritenere che i lavoratori siano plagiati da alcuni nostri attivisti significa avere una scarsissima considerazione dei propri rappresentanti che, invece, hanno compreso i grossolani peggioramenti del contratto di Trenord e le accuse di strumentalizzazione e plagio sembrano proprio una strategia preconstituita per denigrare la nostra Organizzazione ed evitare il confronto sul merito.

Anche per quanto attiene il fatto specifico accaduto a Lecco dopo aver assunto precise informazioni possiamo escludere che vi siano stati atti di aggressione, anche se la discussione dialettica si è sviluppata con toni vibranti e durissimi, come era giusto che fosse vista l'importanza dei temi.

Nel corso delle indagini preliminari per la denuncia nei confronti di un componente della RSU eletto nelle liste dell'Or.S.A., tutte le testimonianze dei partecipanti all'assemblea hanno escluso qualsiasi atto fisico (ci torna in mente la strategia della confusione per evitare il merito dei problemi).

Da tutti coloro che hanno impedito l'espressione del giudizio dei lavoratori di Trenord per validare il Contratto Aziendale e da chi, nonostante la richiesta dei lavoratori dell'impianto di Fiorenza, ha rifiutato un pubblico confronto e il conseguente contraddittorio affermando che le assemblee si fanno unitarie solo con chi firma i contratti (per meglio dire le assemblee si fanno solo con chi la pensa allo stesso modo) non accettiamo lezioni di democrazia, la convivenza civile si realizza nel confronto e nel rispetto delle regole.

E' reale che la discussione sul contratto di Trenord ha assunto toni anche duri, ma ci sembrano assolutamente appropriati visto che riguardano il futuro della retribuzione, del tempo libero e dei diritti di 4.000 persone, non a caso i più reattivi sono i giovani preoccupati da questi peggioramenti che possono incidere pesantemente e a lungo sul loro futuro, già compromesso dalle recenti riforme previdenziali e di diritto del lavoro.

Nel ribadire la nostra ferma condanna ad atti violenti o di iniziative che, in qualsiasi modo, sconfinano dalla democratica protesta, restiamo convinti che tutte le Organizzazioni Sindacali, di fronte al giudizio dei lavoratori devono avere l'umiltà di riconoscere i propri errori.

L'Or.S.A. ha accettato questa sfida.

Infine per quanto attiene le scuse riteniamo che siano altri a doversi scusare nei confronti di tutti i lavoratori di Trenord.
Milano, 04 Agosto 2011

La Segreteria Regionale Or.S.A. – Ferrovie

02 Agosto 2012 Oltre cento lavoratori di Milano Fiorenza richiedono un'Assemblea di tutte le OOSS. L'Or.S.A. richiede la disponibilità alle altre OO.SS. Il responsabile della Filt CGIL con una mail risponde NO alla richiesta dei lavoratori.

Ai Lavoratori di Trenord dell'Impianto Manutentivo
Milano Fiorenza

Spett. li OO.SS. Regionali Filt Cgil Fit Cisl Uilt
Fast Ferrovie Ugl AF Faisa

Milano 02.08.2012

Oggetto: richiesta di assemblea unitaria pervenuta alla scrivente dai lavoratori del Sito Manutentivo di Milano
Fiorenza.

La scrivente, in riferimento alla richiesta scritta pervenuta dai lavoratori del Sito Manutentivo di Milano Fiorenza in data 20 luglio 2012, ed indirizzata a tutte le OO. SS. Regionali per svolgere l'assemblea unitaria sul nuovo Contratto Aziendale di Trenord, comunica ai lavoratori e alle OO. SS. in indirizzo che, è disponibile a svolgere l'assemblea unitaria .

Pertanto si resta in attesa di Vostre comunicazioni scritte sulla disponibilità e sulle eventuali date possibili da concordare insieme per poter svolgere l'assemblea unitaria richiesta dai lavoratori.

Distinti saluti

La Segreteria Regionale Or.S.A. – Ferrovie

Allegato : numero 4 pagine raccolta firma dei lavoratori.

Da: Barbarossa Giancarlo
A: 'sr.milano.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it'
Data: venerdì 3 agosto 2012 0.18.26
Oggetto: R: assemblea unitaria.

Per quanto mi riguarda le assemblee devono essere unitarie, con i firmatari del ccnl ! Non mi risulta codesta os tra coloro!!! Giancarlo Barbarossa

Da: Or.S.A. Lombardia [mailto:sr.milano.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it]

Inviato: Thursday, August 02, 2012 12:18 PM

A: Barbarossa Giancarlo; Ferrante Francesco <francesco.ferrante@cisl.it>; Di Capua Gaetano <gaetano.dicapua@gmail.com>; UGL Trasporti Lombardia <af.lombardia@ugltrasporti.it>; FAST <lombardia@fastferrovie.it>; faisa@tiscali.it <faisa@tiscali.it>

Oggetto: assemblea unitaria.

Si inoltra la nostra nota di disponibilità di svolgere l'assemblea unitaria come richiesto dai lavoratori di Milano Fiorenza.
Distinti saluti S. R. Or.S.A. Lombardia

05 Agosto 2012 Lettera di un dipendente di Trenord inserita in facebook nel gruppo composto da oltre 600 lavoratori che prevalentemente discutono sulla questione contrattuale .

IO....

Noto con un certo disappunto il proliferare di "lettere" ai lavoratori da parte di diverse organizzazioni sindacali. A quanto pare tempo ne hanno parecchio, peccato non lo abbiano usato per informarci delle trattative sul contratto o per ottenerne almeno uno decente. Orbene, in una di esse si cita tra i beni inviolabili, sanciti anche in Costituzione, la vita e la sua incolumità, l'onore e il rispetto. Io mi domando che rispetto hanno i sindacati che han firmato il contratto della Nostra (inteso come lavoratori.. categoria a cui essi non appartengono!!) vita e della Nostra incolumità. Io mi chiedo come possano parlare di onore persone che han firmato questo contratto ben sapendo che non influenzerà direttamente la loro vita visto che la maggior parte di loro "lavora" nel sindacato (Non certo con la normativa prevista per trenord)... l'onore Signori non va preteso va GUADAGNATO!!!...idem dicasi per il rispetto, Voi prima rispettate Noi e Noi vi rispetteremo!!

Io condanno sempre la violenza..SEMPRE!! in tutte le forme in cui essa si manifesta!!..Firmare questo contratto significa fare violenza su tutte le persone che in Trenord lavorano!! Soprattutto quando a firmare sono persone che sui treni non ci lavorano quando non sono pensionati!

Mi si dice che è legittimo manifestare il proprio dissenso ma, si vieta di esprimerlo impedendo il referendum??...non è questa una contraddizione?..o è semplicemente paura del dissenso?...mi ricorda tanto il modo di comportarsi delle Corporazioni fasciste dalle quali, oltre ad un certo modo di comportarsi, guarda caso le principali organizzazioni sindacali hanno ripreso statuti e patrimonio immobiliare!

Cari Signori firmare un contratto come questo che stravolge e offende il lavoro di migliaia di persone vi sembra un comportamento democratico??

Dalle Vostre lettere appare palese il disprezzo e la scarsa opinione che avete dei Lavoratori che dovrete tutelare considerandoli dei burattini alla mercé di qualche altra organizzazione sindacale ... beh! Vi Sbagliate!!...Vi posso assicurare che Tutti Noi abbiamo un cervello e sappiamo ragionare di testa Nostra..che poi un organizzazione sindacale possa essere in linea con il nostro pensiero dovrebbe essere la norma e non un caso isolato e dovrebbe farvi riflettere!!

Per giustificare questo contratto, pessimo, tirate in ballo in perfetto stile sindacal-parolaio il contesto sociale, economico, politico e bla, bla, bla....Mi ricordate con orrore la Nostra classe politica che fa lo stesso per giustificare tasse e tagli di servizi rigorosamente verso gli altri, classe politica non a caso infarcita di ex sindacalisti. Infatti in questo contratto non c'è nessun taglio ed anzi si rafforza il potere dei sindacati. DOMANDA?? MA PER FARE CHE COSA??..PER FIRMARE ALTRI ABOMINI DEL GENERE?..meglio che vi avessero cancellato..almeno avremmo ottenuto dei risparmi. Il sindacato cari Signori è nato anche affinché i lavoratori potessero trattare tutti assieme il loro salario e Voi che fate?? Firmate un contratto in cui ognuno di Noi deve trattare singolarmente con l'azienda il suo stipendio??

Voi dite che la storia di Trenord è solo all'inizio e che per scriverla c'è bisogno di tutti ... bene!! ... ma non siete gli stessi che dicevate che non sarebbe cambiato nulla rispetto a prima quando qualcuno di Noi poneva la questione?..felice che abbiate cambiato idea. Quando dite che c'è bisogno di tutti includete anche Voi??...vi vedremo Tutti!! a lavorare sui treni con Noi?? ... oppure nel più classico dello stile italico intendete:"armiamoci e partite"! Voi pretendete le scuse, per un episodio avvenuto a Lecco e che non conosco e spero che vi vengano porte da parte del diretto interessato.

Io PRETENDO DA VOI TUTTI LE SCUSE PER AVERCI ROVINATO LA VITA LAVORATIVA!!!

07 Agosto 2012 L'Or.S.A. dichiara il secondo sciopero per il giorno 05 Settembre dalle 9.01 alle ore 16.59



OR.S.A.

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA Int. Stazione F.S. Milano C.le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano
Tel. 0266988627 - 0263712675 - 0263712959 Fax. 0263712229
Sito Internet: www.sindacatoorsa.it Tel. F.S. 2959 - 2543 - 2020 - 2675 Fax F.S. 2229
E-Mail: sr.milano.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Milano 07 Agosto 2012

Società TRENORD S.r.l.

Amministratore Delegato

c.a. Dott. Giuseppe Biesuz

Direttore Personale e Organizzazione

c.a. Dott. Stefano Conti

Spettabile Commissione Nazionale di Garanzia
sugli Scioperi nei Servizi Pubblici Essenziali

Spettabile Osservatorio Conflitti nei Trasporti
Presso Ministero delle Infrastrutture

Spettabile Prefetto di Milano

Dott. G.V. Lombardi

Fax 02 77584117

Oggetto: Dichiarazione di sciopero di tutto il personale della Società TRENORD S.r.l.

Premesso che:

- Sulla base dell'Accordo Interconfederale del 28.06.2011 oltre il 45% dei lavoratori di Trenord hanno formalmente richiesto di sottoporre al giudizio dei lavoratori, per validarne e renderne applicabili i contenuti, il Contratto Aziendale di Trenord sottoscritto il 04.07.2012 .
- In data 06 luglio 2012, la scrivente ha inviato a codesta Società una nota in cui si chiariva che in caso di diniego aziendale alla richiamata richiesta dei lavoratori, la stessa doveva essere considerata come attivazione delle procedure di raffreddamento e conciliazione delle controversie collettive di cui alla Legge 146/90 così come modificata dalla Legge 83/2000.
- In data 26 luglio 2012 dalle ore 9.01 alle ore 16.59 per le surriferite motivazioni si è svolto un primo sciopero di tutto il personale della Società Trenord S.r.l.

Preso atto del mancato riscontro da parte della Società Trenord, ne tanto meno della disponibilità aziendale a concedere il richiesto referendum atto a rendere applicabile il Contratto Aziendale di Trenord ovvero a convocare la scrivente O.S nonostante l'altissima partecipazione dei lavoratori allo sciopero del 26 luglio 2012 che ha determinato gravi dissesti per la clientela ferroviaria, e richiesto in data odierna il previsto calendario presso l'Osservatorio Nazionale degli Scioperi nei Trasporti;

DICHIARA

una seconda azione di sciopero per tutto il personale dipendente dalla Società Trenord S.r.l. dalle ore **9.01 alle ore 16.59 del giorno 05 Settembre 2012.**

Saranno successivamente comunicate le modalità tecniche dell'effettuazione dello sciopero.

Distinti saluti

Il Segretario Regionale Orsa Lombardia

Coscia Adriano

06 Agosto 2012 Filt – Fit – Uilt – Ugl e Fast chiedono alle aziende il tavolo separato dall'Or.S.A. per aver ricevuto minacce e ingiurie. L'Or.S.A. risponde: comportamento corretto problema vero è la protesta dei lavoratori che si disdettano dalle OOS firmatarie del Contratto Aziendale di Trenord occorre subito il referendum



Segreterie Regionali Lombardia

Prot. /12/RU.Un/cm
Class. 246

Comunicazione via Mail
Milano, 6 agosto '12

Spett.le TRENITALIA PASSEGGERI

c.a. Dott. M. ROSSI
c.a. In. E. TALENTO
c.a. Dott. S. ROMAGNOLI
c.a. Dott. A. STRONA

Spett.le TRENITALIA CARGO

c.a. Ing. S. ROMANAZZI

Spett.le R.F.I. – D.P.O.

c.a. Dott. U. LEBRUTO c.a. Dott. G.C. BARCA c.a. Dott.
O. IACONO

Spett.le Società FERSERVIZI

c.a. Dott. G. CASSANO

Spett.le Società ITALFERR

c.a. Ing. A. BRASCHI
c.a. Ing. E. MARCONI

Oggetto: comunicazione Trattative Sindacali RFI e Gruppo FS

Dopo la sottoscrizione dell'accordo di confluenza nel CCNL delle Attività Ferroviarie e dell'armonizzazione dei due contratti (Autoferr.ri ramo FNM e 2° livello attività ferroviarie ramo Trenitalia), le scriventi organizzazioni sono oggetto da parte del sindacato ORSA di pesanti pressioni, in un clima sempre più di scontro non oltre tollerabile.

Pertanto, considerato il persistere di minacce, ingiurie, e falsità contro le scriventi organizzazioni e i loro rappresentanti, che vanno al di là della normale dialettica sindacale, **vi comunichiamo che non parteciperemo a nessun incontro sindacale, a qualsiasi livello, qualora sia presente un rappresentante del sindacato ORSA.**

Distinti saluti.

FILT – CGIL
Ferrovie
Rocco Ungaro
Parise

FIT-CISL
Francesco Ferrante

UILT-UILT
Gaetano Di Capua

UGL –AF
Antonio Del Prete

FAST –
Giuseppe



OR.S.A. - Ferrovie

Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base

SEGRETERIA REGIONALE LOMBARDIA Int. Stazione F.S. Milano C/Le Piazza Duca D'Aosta 20125 Milano
Tel. 0266988627 – 0263712675 – 0263712959 Fax. 0263712229- Tel. F.S. 2959 - 2543 - 2020 – 2675 Fax F.S. 2229
Sito Internet: www.sindacatoorsa.it E-Mail: sr.milano.orsaferrvie@sindacatoorsa.it

Milano, 09 Agosto 2012

a **Segreterie Regionali Lombardia**
Filt – Fit – Uilt – Fast- Ugl
e p.c. **Segreteria Regionale Lombardia**
Faisa

Spett. le TRENITALIA PASSEGGERI

c.a. *Dott. sa M. Rossi*
c.a. *Ing. E. Talento*
c.a. *Dott. sa S. Romagnoli*
c.a. *Dott. A. Strona*

Spett. le TRENITALIA CARGO

c.a. *Ing. S. Romanazzi*

Spett. le R.F.I. – D.P.O.

c.a. *Ing. U. Lebruto*
c.a. *Dott. G. Barca*
c.a. *Dott. O. Iacono*

Spett. le FERSERVIZI

c.a. *Dott. G. Cassano*

Spett. le ITALFERR

c.a. *Ing. A. Braschi*
c.a. *Ing. E. Marconi*

Spett. le A.T.M.

c.a. *Dr. Bruno Rota Presidente*
c.a. *Dr. Pietro Brunetti Direttore del Personale*

Spett. le Trenord

c.a. *Dr. Giuseppe Biesuz Amministratore Delegato*
c.a. *Dr. Stefano Conti Direttore del Personale*

Oggetto: Relazioni intersindacali e industriali.

Casualmente, siamo venuti a conoscenza di diverse note a firma delle Segreterie Regionali Filt – Fit – Uilt - Fast ed Ugl inviate alle varie strutture societarie territoriali, con contenuti decisamente diffamatori nei confronti della Segreteria Regionale Or.S.A. della Lombardia e dei relativi componenti.

Le affermazioni e gli atteggiamenti che ci vengono attribuiti, immaginiamo, si riferiscono alla vertenza della Società Trenord non rappresentano in alcun modo la realtà dei fatti e dei nostri comportamenti.

Infatti, le informative ed i comunicati stampa diffusi dalla scrivente in occasione della conclusione della trattativa con Trenord contenevano, legittimamente, le motivazioni per cui non abbiamo sottoscritto

quel pessimo, ovviamente per i lavoratori, Contratto Aziendale. Nulla e nessun richiamo o giudizio alla vostra libera decisione di sottoscriverlo, infatti, non contiene alcun richiamo e/o riferimento alle Vostre sigle sindacali o al comportamento da Voi tenuto al tavolo di trattativa. (22.06.2012 pubblicato sul sito Or.S.A. nella sezione ultim'ora)

Per lo sciopero la nostra sola rivendicazione attiene la legittima richiesta di oltre il 47% dei lavoratori di sottoporre a referendum il Contratto Aziendale di Trenord e l'unico riferimento nei vostri confronti riguarda la Vostra decisione, per noi sbagliata, di impedire ai dipendenti di Trenord di validare il proprio contratto aziendale. (23 – 24 – 25 -26 Luglio tutti pubblicati nel sito Or.S.A. nella sezione ultim'ora)

Anche sotto il profilo individuale nessuno dei componenti della Segreteria Regionale e nessun attivista ha partecipato in rappresentanza dell'Or.S.A. alle ripetute contestazioni e proteste dei lavoratori di Trenord (sottoscrizione in Regione e approvazione delle RSU decadute) che, nella stragrande maggioranza dei casi, ci risultano essere caratterizzate prevalentemente da vostri associati o ex associati. Contestazioni e proteste che riteniamo motivate ma che non sono mai state caratterizzate dalla presenza o dai simboli dell'Or.S.A.

Quindi da parte dell'Or.S.A. niente pressioni, niente clima di scontro, niente minacce, ingiurie e falsità in quanto non troverete in nessuna nostra informativa e documentazione queste affermazioni o atteggiamenti, anche se non mancano le ragioni per critiche molto più severe anche sul piano etico, di quelle sinora avanzate.

In contrasto a questo nostro asettico comportamento, abbiamo rilevato che, le vostre informative sono volte a screditare e minimizzare la nostra azione sindacale e ci accusano di fare falsa informazione, dedicandoci addirittura un'intera informativa di circa due pagine (09.07.2012 allegata).

Anche in questo caso nessuna reazione o risposta offensiva da parte dell'Or.S.A. poiché è nostro precipuo interesse prediligere il rapporto con i lavoratori, e non scendere in un'inconcludente polemica tra O.S. anche per questo motivo tralasciamo qualsiasi giudizio sulla vostra decisione di non estenderci le comunicazioni inviate alle aziende e di cui ribadiamo siamo venuti a conoscenza in modo assolutamente occasionale.

Se pensate di sfuggire al confronto accusandoci di litigiosità per distrarre l'attenzione dei lavoratori sulle loro condizioni normative ed economiche avete sbagliato la vostra strategia, in quanto utilizzeremo tutte le nostre energie e risorse affinché a tutti dipendenti di Trenord sia permesso di esprimere il democratico giudizio sul Contratto Aziendale che gli sarà applicato e questo obiettivo lo perseguiremo con tutte le iniziative e in tutte le Sedi.

In considerazione delle gravissime calunnie e infondate accuse contenute nelle note sindacali, oggetto della presente, la scrivente si riserva di adire presso le Sedi competenti a difesa dell'immagine, dell'onestà della coerenza e dell'impegno dell'Or.S.A. Lombardia.

Tutto ciò premesso ed in considerazione delle evidenze esplicitate con la presente la scrivente, considerato inoltre che evidentemente preferite tavoli in cui le altre O.S. non abbiano nulla da dire, comunica, fermo restando da parte delle Aziende il rispetto degli obblighi di carattere contrattuale, che non intende più svolgere riunioni sindacali con le Segreterie Regionali Filt, Fit, Uilt, Fast e Ugl della Lombardia.

Distinti saluti

Il Segretario Regionale Or.S.A. Lombardia

Adriano Coscia


Lo sciopero risulta così articolato: dalle ore 09.01 alle ore 16.59 del 05 Settembre 2012 tutto il personale della Società Trenord S.r.l. aderisce secondo le modalità sotto riportate:

1. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE

Le presenti norme tecniche sono conformi ai criteri previsti dall'allegato sui servizi minimi essenziali L.146/90 all'accordo nazionale del 23.11.99 come integrato dall'accordo del 18.04.2001 e dall'accordo Trenord del 24 gennaio 2012.

Tutti i lavoratori partecipano allo sciopero con le seguenti modalità:

1.1. Uffici:

Intera prestazione del giorno 05 settembre 2012.

1.2. Personale non connesso alla circolazione dei treni - Impianti fissi:

- Personale degli uffici: orario di lavoro giornaliero che prevede l'articolazione oraria su prestazione unica giornaliera sciopera intera giornata del giorno 05 settembre 2012;
- Personale della manutenzione: orario di lavoro giornaliero che prevede l'articolazione oraria su prestazione unica giornaliera sciopera intera giornata del giorno 05 settembre 2012, orario di lavoro giornaliero che prevede articolazione in turni avvicendati nelle 24 ore e turni avvicendati su due periodi giornalieri sciopera nel turno antimeridiano; (mattino)

1.3. Addetti alla circolazione treni dalle ore 09.01 alle ore 16.59 del 05.09.2012:

- Personale delle stazioni: circolazione (Sala Operativa, manovra, deviatori, Uffici Materiale Rotabile, verificatori, Formatori Treno, rimesse D.L.).
- Personale di macchina, macchinisti TM, primi tecnici di condotta, abilitati al TV 208;
- Personale Viaggiante e Controllori Viaggianti; Capi Deposito e Capi Personale Viaggiante;
- Biglietterie: addetti alla vendita, assistenza/informazioni, Customer Care e addetti ai tornelli di ingresso delle stazioni.

2. NORME GENERALI

2.1. Treni garantiti.

All'inizio dello sciopero vanno garantiti a destinazione i treni che, con orario di partenza anteriore all'inizio dello sciopero, abbiano arrivo a destino entro un'ora dall'inizio dello sciopero stesso. I treni che abbiano arrivo a destino in tempo successivo ad un'ora dall'inizio dello sciopero sono soppressi o possono essere garantiti con limitazione di percorso alla prima stazione idoneamente attrezzata ai servizi sostitutivi e/o di conforto per i viaggiatori.

Durante lo sciopero non vi sono treni da garantire nel trasporto regionale della società Trenord in quanto l'orario dello sciopero non interessa le fasce di garanzia previste dalla Legge e dagli accordi per il Trasporto Regionale

2.2. Consegna chiavi

I dipendenti che hanno in consegna chiavi (materiale rotabile, valori, locali, ecc.) prima di allontanarsi dal lavoro provvederanno alla consegna di quanto loro affidato all'Autorità ferroviaria eventualmente presente oppure, in mancanza di questa, alla Polfer.

In caso di assenza anche della Polfer i dipendenti consegneranno le chiavi alla persona che sarà preventivamente incaricata dalla Società Trenord. Qualora la consegna delle chiavi non potesse avvenire in loco, nel comunicare la disabilitazione e l'impreziosamento dell'impianto alle persone di cui sopra, atto che esonererà da ogni responsabilità, verrà indicato anche dove sono reperibili le chiavi in busta sigillata.

2.3. Turni di reperibilità

Dalle ore 09.01 alle ore 16.59 del giorno 05 settembre 2012 tutti i turni di reperibilità dei settori della circolazione treni (commerciale - assistenza - vendita - ecc.) sono sospesi.

3. P.d.M. e P.d.B.

Il PdM e PdB inserito in turno che:

- al termine dello sciopero risulta essere in servizio si presenterà per completare la prestazione prevista dal turno nel proprio deposito di appartenenza ;
- ha aderito allo sciopero, e la propria prestazione lavorativa rientra completamente nella giornata di sciopero, dovrà rispettare la normale rotazione del turno;
- Il personale disponibile sarà utilizzabile dopo la fruizione del riposo giornaliero o settimanale spettante.

Il P.d.M. consegnerà le chiavi dei mezzi di trazione ai Capi Deposito Distributori o, in loro assenza, ai titolari degli Impianti.

Nelle stazioni le chiavi saranno invece consegnate al dirigente di servizio della stazione dopo aver provveduto, ove richiesto, al ricovero del treno all'atto dell'arrivo.

Il P.d.B., prima di abbandonare il servizio, dovrà consegnare eventuali valori al personale di stazione e, in sua mancanza, alla Polfer.

P.d.M. e P.d.B. sono esonerati dall'effettuare i tempi medi ed accessori se cadenti nell'ora di cuscinetto prima e dopo l'inizio dello sciopero qualora siano riferiti a treni il cui orario è compreso nello sciopero.

La durata dello sciopero concorre al raggiungimento del limite massimo della prestazione giornaliera per l'abbandono treno, mentre ai fini del pagamento delle prestazioni straordinarie viene computata la prestazione effettivamente svolta.

4. Informazioni Assistenza e Accoglienza

Il personale di assistenza / Informazioni, come previsto dall'accordo del 23.11.1999 al punto 4.3.3, consistono nell'assicurare esclusivamente l'informazione e l'assistenza alla clientela, pertanto sono escluse le attività residuali riguardanti altri servizi commerciali (vendita). Tutto il personale addetto all'informazione e all'Assistenza alla clientela si asterrà dal lavoro dalle ore 09.01 alle ore 16.59 del giorno 05 settembre.

Distinti saluti

Milano, 13 Agosto 2012

La Segreteria Regionale Or.S.A. - Ferrovie

