



## **L'ACCORDO SULL'AGENTE SOLO**

Siamo di fronte ad una modificazione storica, non ad un semplice accordo aziendale o a un rinnovo contrattuale. Siamo di fronte ad un evento epocale che coinvolge radicalmente il nostro lavoro.

Non abbiamo sottoscritto l'accordo del 15 maggio 2009, perché l'abbiamo ritenuto provvisorio, incompleto e complessivamente insufficiente, sia normativamente che economicamente. Inoltre, non affronta nessuna delle questioni che attanagliano la categoria.

Attribuiamo gravi responsabilità al fronte sindacale in quanto non riteniamo ci sia stata una adeguata consultazione della categoria rispetto a questa radicale modifica del lavoro del macchinista.

La sottoscrizione da parte delle altre OO.SS. apre, purtroppo, il noto problema dell'informazione contrastante che spesso scivola nella polemica e nelle provocazioni; elementi che non servono a chi come noi ha invece l'obiettivo di mobilitare la categoria per il miglioramento e la difesa delle condizioni economiche e normative.

Per cercare di ridurre al minimo le informazioni "di parte", abbiamo ritenuto opportuno non limitarci a fornire ai macchinisti una informativa sindacale, ma abbiamo voluto allegare i documenti che commentiamo e che ci interessano da vicino, in modo da consentire a quanti vogliono approfondire e comprendere, senza alcun filtro sindacale il significato degli accordi, attraverso la diretta lettura degli accordi che OrSA non ha sottoscritto.

### ***Indice***

***Commento OrSA Macchinisti Uniti Nazionale ..... Pag. 2 e 3***

***Accordo programmatico del 15 maggio 2009 ..... Pag. 4, 5 e 6***

***Allegato B accordo 15/5/2009 Equipaggi ..... Pag. 7 e 8***

***Allegato 1 accordo 15/5/2009 PdM e PdB ..... Pag. 9 e 10***

***La vicenda di OrSA nel CCNL 2003-2006 ..... Pag. 11***

***Gli "altri sindacati" e il CCNL 2003-2006 ..... Pag. 12***



Or.S.A. Settore Macchina  
**"Macchinisti Uniti"**

Sindacato Nazionale Macchinisti e Capi Deposito Ferrovie e Concesse

**COORDINAMENTO NAZIONALE**

Sede Nazionale Roma Staz.Termini tel. 970/67567

Sito internet: [www.macchinistiuniti.it](http://www.macchinistiuniti.it)

E-mail: [web@macchinistiuniti.it](mailto:web@macchinistiuniti.it)

## ***ALL'INSAPUTA DEI MACCHINISTI ... HANNO FIRMATO L'AGENTE SOLO***

Nella mattinata del 16 maggio 2009 Filt, Fit, Uilt, Ugl e Fast Ferrovie hanno firmato una serie di accordi con il gruppo Fs. Per il nostro settore, le criticità riguardano sia l'Accordo Programmatico di riorganizzazione del gruppo che i contenuti degli allegati B e 1 (Equipaggio treno).

OrSA non ha firmato, poiché i difficili e onerosi punti di caduta, definiti unitariamente con le altre OOSS a seguito di un primo confronto con l'azienda, sono stati in parte depennati e, in parte, appiattiti o ridimensionati nel testo finale dell'accordo.

### **Accordo Programmatico**

- recuperi di produttività con verifiche semestrali sull'idoneità delle soluzioni individuate (leggi: adeguamento dell'orario e dell'organizzazione del lavoro alle esigenze contingenti);
- contrattazione separata della normativa di lavoro e della composizione equipaggi di Cargo, da concludersi entro il 30 giugno (leggi: incremento economico a fronte di un equipaggio ad agente solo/agente polifunzionale e con orario di lavoro più gravoso di quello concordato per DPNI e DPR );
- prossima ridefinizione (rinnovo del CCNL) della normativa degli equipaggi, in particolare del personale di condotta, tenendo in considerazione le condizioni di concorrenza presenti sul mercato (leggi: negazione della clausola sociale e quindi il concreto rischio di essere spinti verso le più basse normative, cioè 13 ore di lavoro, 9 di condotta, 11 di riposo!!! )

### **Allegato B (Equipaggio treno)**

- dichiarazioni aziendali che sostengono di aver ottemperato e risolto tutte le problematiche connesse al soccorso attraverso protocolli stipulati con i servizi 118 e ASL, senza alcuna reale verifica, fatte salve alcune prove di soccorso in linea, programmate e preventivamente organizzate in punti favorevoli;
- dichiarazioni aziendali sull'avvenuta modifica del documento di valutazione dei rischi quale assolvimento degli obblighi previsti dal dlgs. 81/2008;
- nessun riferimento circa l'efficacia dei mezzi di comunicazione e dei sistemi di sicurezza; assenza di qualunque analisi sulle normative di esercizio e, più in generale, sulle ricadute operative, organizzative e logistiche conseguenti all'introduzione di un solo agente di condotta;

## **Allegato 1 (Personale di macchina)**

- attivazione del modulo di equipaggio con un SOLO agente addetto alla condotta dal prossimo cambio turno di giugno;
- limitazioni su mezzi (intercomunicanti) e orari (5-24) espressamente circoscritti alla fase di avvio del nuovo modulo;
- peggioramento dell'attuale normativa agente unico. Si passa da 7/8 ore a 8,30h di prestazione giornaliera; da 2,30/3,30h di condotta si passa a 4h (sia nei servizi in A/R che in quelli con RFR) che diventano 4h e 30 per l'AV (tratta Milano - Napoli !!! ). Rimane il concetto della condotta al netto delle soste;
- incremento di € 1,70 sull'indennità oraria di condotta ad Agente Unico e di € 0,19 sull'indennità chilometrica, ma unicamente per quella ad agente solo. Nessun incremento per le indennità a doppio agente;
- stralciata dall'accordo la divisione Cargo. Inizialmente inclusa nella proposta aziendale con modulo a doppio macchinista o macchinista + tecnico polifunzionale di macchina e con analoghe limitazioni in caso equipaggio misto (8,30h di prestazione e 4 di condotta). L'azienda ha espressamente richiesto o un modulo di condotta ad agente solo o limiti di prestazioni e condotta più gravosi in virtù del mantenimento in cabina di guida dell'Agente Polifunzionale.

La società lo aveva affermato più volte: *“il salto che chiediamo ai macchinisti è troppo per farlo in una sola volta”*. La lettura complessiva dell'accordo è chiara, le condizioni definite rappresentano solo il primo “ passaggio “ ritenuto necessario per affondare il colpo nel corso del rinnovo del CCNL.

Sul piano normativo questo accordo è peggiore della sperimentazione “ad invarianza contrattuale” che, mesi fa, avevano proposto alcune OO.SS. E' vero che ci sono dei riscontri economici seppur minimi ma e' altresì vero che gli stessi sono strategicamente allocati sulla parte variabile ed esclusivamente sui servizi ad agente solo. L'obiettivo è troppo evidente per non essere visibile a chi lo ha sottoscritto: lo scopo è quello di allargare il divario economico tra il servizio a doppio agente e quello ad agente solo e indebolire così le resistenze della categoria, preparando il terreno per i prossimi arretramenti normativi.

Il nostro obiettivo è invece quello di far comprendere alla categoria il disegno complessivo e di evidenziare quali siano i comportamenti che la società si attende da ognuno di noi per portare a termine il proprio “progetto”. Questo permette di adottare le contromosse, ma serve determinazione, spirito di sacrificio e consapevolezza dei propri mezzi. Niente è facile, ma siamo di fronte ad un momento storico per il nostro lavoro e tutti siamo chiamati a difenderlo, nessuno può dichiararsi fuori.

Oggi apriamo una vertenza epocale e deve essere chiaro che il risultato sarà determinato dal livello della risposta che sapremo mettere in campo. Il contributo di ognuno di noi, di ogni singolo macchinista, sarà determinante.

Sono state attivate, pertanto, le procedure di raffreddamento previste dalla L. 146/90 propedeutiche alla dichiarazione di sciopero.

**UNITI VINCE**

Roma, 22 maggio 2009

## ACCORDO PROGRAMMATICO PER IL RILANCIO COMPETITIVO DEL GRUPPO FS

Il Gruppo FS e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali firmatarie del CCNL delle Attività Ferroviarie, dopo aver convenuto in data 2.08.2007 le linee di sviluppo del Piano d'impresa 2007-2011, alla luce della grave situazione economica generale in corso hanno esaminato la situazione finanziaria, i livelli di produzione attuali e previsti per il 2009 nonché la situazione delle consistenze del personale delle Società del Gruppo ed hanno convenuto sulla necessità di sottoscrivere il presente accordo programmatico.

L'accordo è individuato quale strumento idoneo ad implementare ulteriormente i necessari recuperi di produttività che consentano di incrementare l'efficienza delle Società del Gruppo e di porre le premesse e le condizioni strutturali non solo per un consolidamento nel mercato, già competitivo, del trasporto delle merci e delle persone, ma anche per cogliere ogni opportunità di ulteriore sviluppo e per mantenere le caratteristiche di stabilità occupazionale dei propri addetti.

Le parti convengono di prevedere, fino alla fine del 2011 verifiche semestrali sull'idoneità delle soluzioni individuate e sullo stato di attuazione del presente accordo.

Le parti convengono di prevedere uno specifico incontro finalizzato ad esaminare eventuali ipotesi di evoluzione dell'assetto societario del Gruppo.

Le parti assumono altresì l'impegno di promuovere ogni utile intervento atto a favorire lo sviluppo della cultura della sicurezza e della prevenzione nelle imprese del Gruppo e tra i lavoratori, anche attraverso il potenziamento di progetti formativi ed informativi in materia di sicurezza del lavoro.

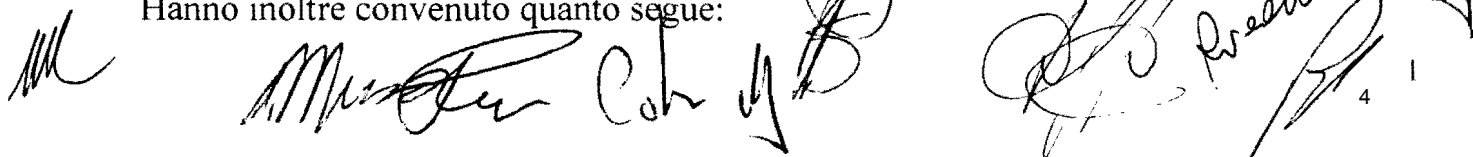
L'evoluzione della tecnologia e dell'organizzazione del lavoro, nonché della legislazione in materia rendono centrale il ruolo delle parti sociali nell'acquisizione di una più elevata consapevolezza delle problematiche correlate alla salute e sicurezza del lavoro.

In tale ottica il Gruppo FS e le Organizzazioni Sindacali individuano quale obiettivo strategico la costante riduzione del numero degli eventi infortunistici e della loro gravità, da realizzare anche attraverso il coinvolgimento dei soggetti istituzionali in iniziative e progetti condivisi.

Le parti si impegnano ad implementare un sistema di relazioni finalizzato a realizzare iniziative e soluzioni operative che favoriscano la prevenzione degli infortuni e delle tecnopatie, contribuendo a diffondere la cultura della salute e della sicurezza nelle diverse realtà produttive del Gruppo FS, anche realizzando confronti di esperienze con analoghe o corrispondenti realtà produttive a livello nazionale ed europeo.

Con riferimento alle problematiche relative a RFI e a Trenitalia, le Parti hanno sottoscritto gli accordi rispettivamente in allegato A e B.

Hanno inoltre convenuto quanto segue:



The bottom of the document features several handwritten signatures in black ink. From left to right, there is a signature that appears to be 'M...', followed by a signature that looks like 'M. ...', then a signature that is partially legible as 'C...'. To the right, there are two more signatures, one of which is clearly 'P. ...'. The signatures are written in a cursive, somewhat stylized hand.

Divisione Cargo: Le parti si danno atto del fatto che, per arginare le ricadute negative determinate dalla grave situazione di crisi economica in atto, occorre porre in essere un mix di azioni sia di carattere strutturale sia di carattere temporaneo allo scopo di poter cogliere rapidamente gli effetti positivi dell'inversione di tendenza quando questa si manifesterà. A tal fine convengono sulla necessità di riprendere e completare rapidamente gli incontri già avviati con Trenitalia per definire il quadro di riferimento necessario per l'avvio dei confronti territoriali.

Vendita e assistenza: Proseguiranno gli incontri finalizzati alla riorganizzazione del settore con riferimento alle esigenze di maggiore produttività e di gestione del turnover.

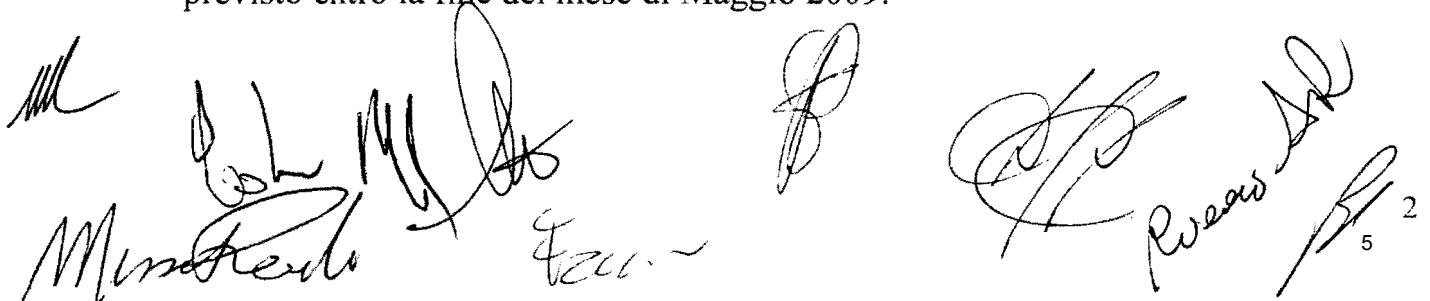
Navigazione: Proseguiranno gli incontri, anche a livello territoriale, finalizzati alla riorganizzazione del settore con riferimento alle esigenze di maggiore produttività e di gestione del turnover.

Gruppo FS: le parti hanno individuato nel Fondo a gestione bilaterale, istituito in ambito FS con l'accordo del 21.5.1998 in applicazione della legge 662/1996 e 449/1997, uno strumento essenziale sia per la gestione delle eccedenze sia per il governo dell'imponente turnover atteso nel triennio 2009-2011. In tale logica hanno sottoscritto gli accordi, riportati negli allegati C - D, allo scopo di rendere concretamente erogabili le prestazioni previste, sia in via ordinaria sia straordinaria a carico del Fondo stesso.

Considerato che, in base ai dati risultanti dal bilancio 2008 del Fondo in corso di approvazione, risultano accantonate al 31.12.2008 risorse sufficienti a fronteggiare le eventuali esigenze di intervento ordinario come individuate dalla regolamentazione del Fondo stesso, si conferma la sospensione della contribuzione a carico delle aziende e dei lavoratori prevista all'art. 7, lettera a) dell'Accordo di integrazione e modifica dell'accordo istitutivo del Fondo, di cui all'allegato C al presente accordo.

Le parti, alla luce dell'elevata età media degli addetti del Gruppo e della necessità di gestire contestualmente le ricadute occupazionali prodotte dalla tecnologia oltre che l'esigenza di ricambio generazionale e professionale, convengono sulla programmazione di un piano del lavoro 2009-2011.

In tale contesto, le parti ritengono opportuno attivare procedure di selezione allo scopo di costituire una specifica banca dati mirata, alla quale far riferimento per le prossime necessità di assunzioni. In relazione allo scenario produttivo generale delle società del Gruppo verranno previsti incontri a cadenza semestrale per monitorare l'andamento delle consistenze di personale; il primo di tali incontri è previsto entro la fine del mese di Maggio 2009.



M. ...  
G. ...  
P. ...  
5 2

Per quanto riguarda la richiesta delle OO.SS. di regolamentare l'accesso del personale in servizio sui treni ES City per gli spostamenti per recarsi al lavoro, l'azienda comunica che la questione verrà esaminata congiuntamente previa analisi del fenomeno per gli aspetti quantitativi e le relazioni interessate.

Con riferimento al Protocollo sottoscritto il 14 maggio u.s. presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti in relazione all'avvio del Contratto Nazionale unico per la Mobilità, le parti stipulanti in attesa di avviare il confronto per il rinnovo del CCNL di settore delle Attività Ferroviarie, con il presente accordo hanno convenuto su un primo aggiornamento delle attuali norme contrattuali che disciplinano il trattamento normativo ed economico del personale dei settori Macchina e Scorta delle Divisioni Passeggeri, come definite nel relativo verbale di accordo (all. 1 all'allegato B).

Inoltre, convengono di avviare da subito la contrattazione per aggiornare le analoghe norme contrattuali che disciplinano il trattamento normativo ed economico del personale di Macchina della Divisione Cargo e del personale della Manutenzione dell'infrastruttura e dei rotabili, nonché per definire nuovi criteri e meccanismi che consentano di riconoscere, per la parte variabile del salario, il contributo dei lavoratori al raggiungimento degli obiettivi economici e di produttività.

Le parti condividono di attivare tale contrattazione dal giorno successivo alla data di sottoscrizione del presente accordo con l'obiettivo di definire gli accordi entro il giorno 30 giugno p.v.

Nell'ambito del rinnovo contrattuale le parti si impegnano a ridefinire la normativa degli equipaggi ed in particolare del personale di condotta, tenendo in considerazione le condizioni di concorrenza presenti sul mercato.

Nel corso del corrente anno le parti ricercheranno soluzioni relativamente al riconoscimento dei pregressi incrementi di produttività.

Roma, 15 maggio 2009

Per il Gruppo FS



Per le OO.SS.:

FILT/CGIL

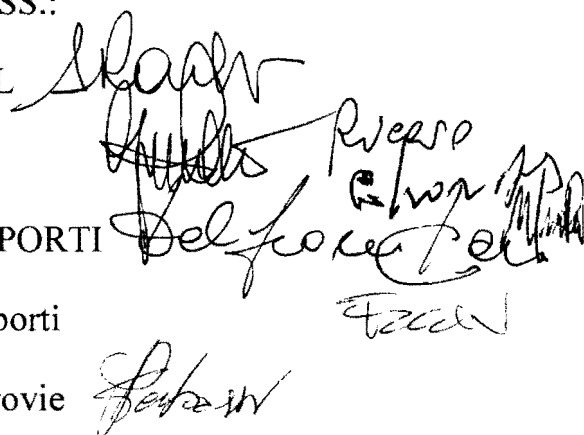
FIT/CISL

UILTRASPORTI

UGL Trasporti

FAST Ferrovie

ORSA Ferrovie



## TRENITALIA

### 1. Equipaggio treno

L'ampio confronto, iniziato tra il febbraio e l'aprile 2008 e proseguito a partire dallo scorso mese di settembre 2008, ha avuto per oggetto sia gli aspetti tecnici, regolamentari e di sicurezza del lavoro, sia quelli organizzativi ed operativi correlati all'esercizio delle nuove tecnologie per la protezione della marcia dei treni.

Ad esito dell'approfondito confronto, la Società ha illustrato la tipologia degli investimenti e delle innovazioni tecnologiche introdotte e la corrispondenza delle normative emanate e adottate, in particolare in materia di sicurezza.

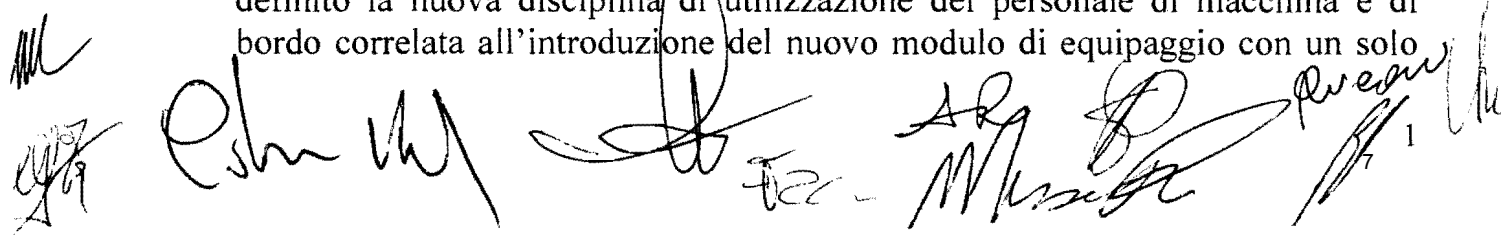
La Società ha illustrato le procedure di gestione dell'emergenza in linea in caso di necessità di soccorso sanitario adottate dal Gestore dell'Infrastruttura, trasmesse dallo stesso GI a tutti gli Assessorati Sanità delle Regioni e ai Dirigenti responsabili delle ASL e in relazione alle quali sono già operativi appositi protocolli con il Servizio 118.

La Società Trenitalia ha anche previsto l'impiego di propri mezzi, personale e strutture, al fine di consentire che il personale e le attrezzature di soccorso possano raggiungere con la massima rapidità possibile, il personale che avesse eventualmente necessità di soccorsi sanitari sui convogli in linea.

In tale ottica, Trenitalia ha comunicato che le preesistenti procedure di gestione dell'emergenza sono state integrate con specifiche modalità di intervento affinché tutti i soggetti interessati all'attivazione del soccorso sanitario (medici, infermieri, ecc.) e le attrezzature necessarie possano nel più breve tempo possibile raggiungere il luogo dell'intervento, anche utilizzando mezzi ferroviari (locomotive di soccorso localizzate negli impianti di alcune località strategiche, locomotive diesel in particolare nel caso di mancanza di alimentazione della linea di contatto, locomotive dei carri soccorso, treni circolanti, incrocianti o al seguito, ove consentito dalla normativa vigente).

Per quanto attiene agli aspetti riguardanti la sicurezza sul lavoro, la Società Trenitalia comunica di aver proceduto all'aggiornamento del Documento di Valutazione dei Rischi e di aver avviato gli adempimenti previsti dalle vigenti norme in materia.

In considerazione di quanto sopra, le parti hanno raggiunto in data odierna l'intesa di cui al verbale allegato 1 al presente accordo, con la quale hanno definito la nuova disciplina di utilizzazione del personale di macchina e di bordo correlata all'introduzione del nuovo modulo di equipaggio con un solo

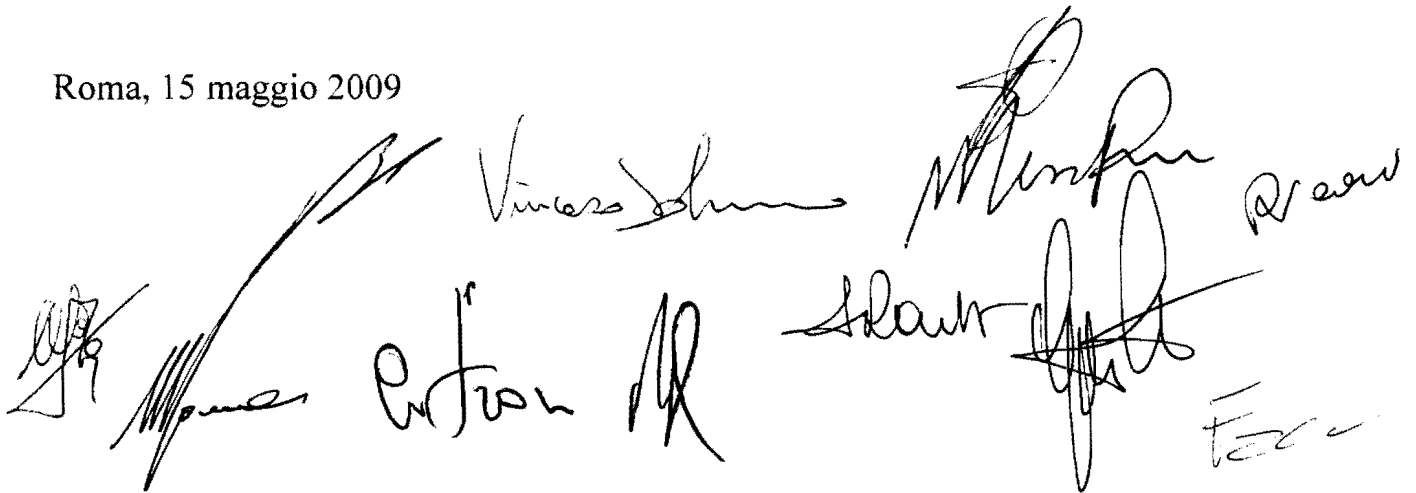


Handwritten signatures and initials at the bottom of the page, including a large signature on the left and several smaller ones on the right.

agente di condotta in cabina di guida, sia sotto il profilo della normativa, sia delle corrispondenti competenze economiche, necessaria a soddisfare le specificità delle diverse condizioni lavorative nell'ambito delle Divisioni Passeggeri di Trenitalia.

In relazione ad alcune richieste di valutare la possibilità di prevedere che il Personale di Bordo acquisisca una specifica abilitazione che consenta, in caso di necessità di soccorso, di spostare il treno fino al punto individuato per l'intervento sanitario, la Società ha confermato di ritenere tale abilitazione non necessaria, ribadendo la piena rispondenza delle proprie procedure alla legislazione vigente

Roma, 15 maggio 2009



A collection of handwritten signatures and initials in black ink. The signatures are arranged in two rows. The top row includes a large, sweeping signature on the left, followed by 'Vincenzo...', 'M...', and 'R...'. The bottom row includes a signature on the left, 'Arturo R...', 'Stano...', and 'F...'. The handwriting is cursive and somewhat stylized.

## VERBALE DI ACCORDO

### Personale di macchina

Le parti convengono sull'attivazione, con decorrenza dal prossimo cambio orario estivo (giugno 2009) e comunque entro il 1° luglio 2009, per le Divisioni Passeggeri di Trenitalia, del modulo di equipaggio con un solo agente addetto alla condotta, nel rispetto delle prescrizioni normative vigenti.

In fase di avvio del nuovo modulo, i servizi individuati verranno effettuati sulla base delle seguenti condizioni operative:

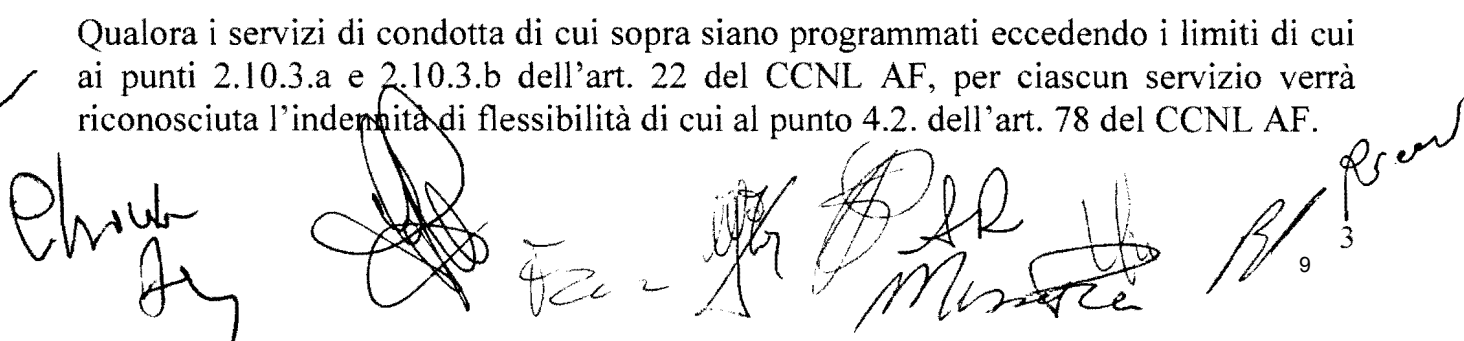
1. servizi di trasporto passeggeri effettuati su linee attrezzate con SCMT e con mezzi di trazione attrezzati con SCMT, GSM/GSM-R e comunicanti con la parte rimorchiata; *con esclusione delle pilota NPBB;*
2. servizi programmati nella fascia oraria 05.00-24.00.

Le parti si danno atto che il Personale di Bordo mantiene le attuali competenze e funzioni relative alla circolazione e alla sicurezza dei treni.

Nel rispetto delle precedenti condizioni operative, fermo restando quanto disciplinato dagli accordi vigenti per le parti non indicate nel presente verbale, che saranno oggetto di revisione tra le parti nell'ambito del già programmato rinnovo contrattuale, le modalità di utilizzazione del Personale di Macchina assegnato come solo agente addetto alla condotta dei treni, sono così disciplinate:

- lavoro giornaliero: 8 ore e 30 minuti, comprensive della pausa per la refezione
- condotta massima giornaliera:
  - 4 ore e 30 minuti, al netto delle soste programmate, per i servizi AV
  - 4 ore, al netto delle soste programmate, per i restanti servizi della Divisione Passeggeri Nazionale e Internazionale e per i servizi della Divisione Passeggeri Regionale.

Qualora i servizi di condotta di cui sopra siano programmati eccedendo i limiti di cui ai punti 2.10.3.a e 2.10.3.b dell'art. 22 del CCNL AF, per ciascun servizio verrà riconosciuta l'indennità di flessibilità di cui al punto 4.2. dell'art. 78 del CCNL AF.



Con riferimento all'art. 34.8.3 (Tabella A) dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003, per il Personale di Machina in servizio come solo agente addetto alla condotta, la parte variabile dell'indennità di utilizzazione professionale viene determinata:

- aggiungendo € 1,70 all'importo delle indennità orarie attualmente previste per la condotta ad agente unico;
- aggiungendo € 0,19 all'importo attualmente previsto per l'indennità kilomtrica.

#### Personale di bordo

Con riferimento all'art. 35.3 dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003, nei servizi di scorta sui treni effettuati con materiali appartenenti al Gruppo A individuati con i criteri stabiliti dall'ANSF (telechiusura automatica con comando e controllo porte in cabina di guida), le parti convengono che la squadra minima di scorta sia così composta:

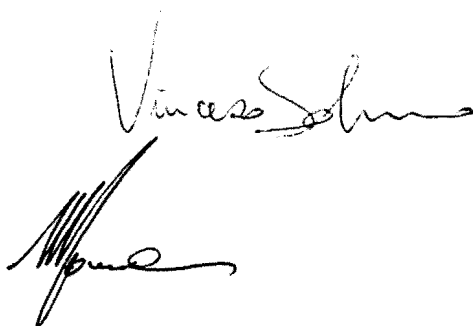
- per i treni della DPNI: 1 CT/CST per le prime 4 carrozze assegnate;  
1 CT/CST + 1 CT/CST fino a 12 carrozze;
- per i treni della DPR: 1 CT/CST per le prime 8 carrozze assegnate;  
1 CT/CST per ~~ogni~~ ~~modulo~~ ~~superiore~~ superiori,

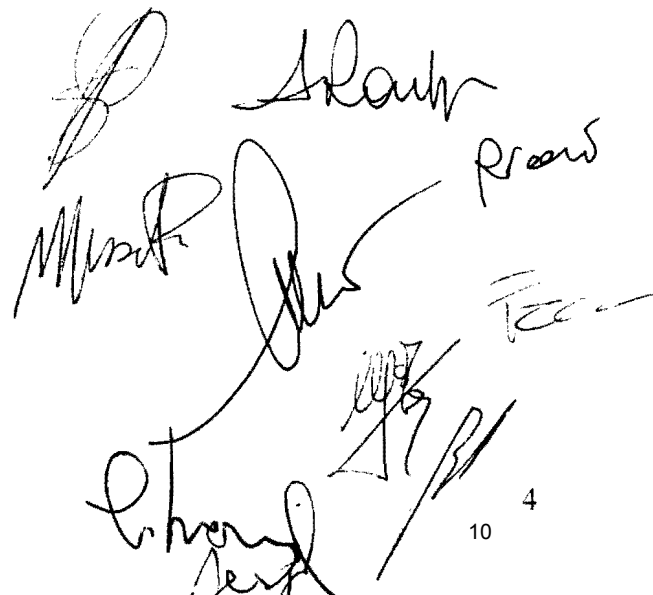
Resta confermato il compenso per vetture eccedenti previsto dall'art. 35 dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003.

Con riferimento all'art. 34.8.3 (Tabella A) dell'Accordo di Confluenza FS 16.4.2003, la parte variabile dell'indennità di utilizzazione professionale da corrispondere al personale di scorta che opera nelle condizioni definite sopra è determinata aggiungendo € 0,75 agli importi delle indennità orarie attualmente previste per la scorta.

Le parti convengono altresì di fissare le percentuali di cui al punto 2 dell'art. 75 del CCNL AF rispettivamente nelle misure del 35% e del 10%.

Roma, 15 maggio 2009





**“... UN FILM GIA’ VISTO...”, “...FIRMERA’ DOPO...”**

# **NON ABBIAMO FIRMATO L’ACCORDO ...**

**... e subito i detrattori dell’OrSA, i diffamatori di professione sono già all’opera. Evocano la vicenda del contratto 2003-2006, firmato da tutte le altre OOSS il 16/4/2003 e da OrSA 15 mesi dopo. In merito, vorremmo ricordare che, nel frattempo, c’è stata la vicenda del Vacma. Anche in questo caso, le altre OO.SS. avevano sottoscritto un accordo che dava il via libera alla società per l’introduzione del VACMA con i punti di reiterazione (accordo 14/10/2004). Anche in questo caso OrSA non ha firmato ed ha proseguito la vertenza ottenendo un epilogo molto diverso con l’esclusione del VACMA. Tuttavia, nonostante questa vicenda sia cronologicamente più vicina, non viene ricordata; è evidente, ciò non sarebbe utile allo scopo che, chiaramente, è quello di sfiduciare i macchinisti, di fargli metabolizzare la sconfitta del 15 maggio 2009 e farli desistere dall’intraprendere la protesta che OrSA si accinge ad organizzare.**

**Premesso ciò, torniamo alla vicenda del contratto 2003-2006: non ci vogliamo certo nascondere anche perché, se si analizza con equilibrio quella vicenda emerge chiaramente un’altra verità.**

Chi ha firmato per primo legalizzando le pesanti modifiche normative e i conseguenti peggioramenti dei turni di lavoro? Chi ricorda i comportamenti e i boicottaggi attuati in quei 15 mesi contro gli scioperi indetti dall’OrSA? E chi rammenta i tranquillizzanti contenuti delle informative di filt-fit-uilt-ugl e sma ?

Certo, OrSA poteva non firmare comunque, ma quando ci si rende conto che la spinta iniziale degli scioperi si è molto affievolita per l’azione di sfiancamento condotta sinergicamente dalla società e dai sindacati firmatari e quando ci si rende conto che un’organizzazione di 10 mila iscritti rischia di andare in agonia, è comprensibile che prevalga una maggioranza che vuole sottoscrivere un contratto che, del resto, era già applicato totalmente.

**Completamente false, strumentali e palesemente diffamatorie sono le accuse che OrSA, con questi atteggiamenti voglia far deleghe. La storia dimostra il contrario e chi è molto attento alle deleghe sindacali lo sa bene, anzi benissimo e non a caso sta dall’altro lato, tra i firmatari, a braccetto coi funzionari, facendo iscritti con ben altri metodi (trasferimenti, promozioni e favoritismi vari).**

Oggi, parallelamente ad una strumentale ricostruzione di quei fatti, è partita la controinformazione sulla supposta “bontà” dell’agente solo e del relativo risultato economico e normativo.

Con le debite differenze, è la stessa disinformazione di allora.

**Per chi non se la ricorda riportiamo stralci di un volantino del 2003 che promuoveva il SI al contratto nel referendum promosso tra i lavoratori.**

**Leggetela con attenzione e valutatene i contenuti.**

**Una cosa deve essere chiara: il risultato di qualunque vertenza dipende dalla capacità dei lavoratori di comprendere i processi assumere comportamenti conseguenti e difendere così le propria condizioni di lavoro.**

# RICORDATE IL CCNL 2003-2006 ?

Ecco gli spot di unitari, sma e ugl per convincere i ferrovieri a votare si e per boicottare gli scioperi OrSA.

Per capire i processi storici bisogna conoscerli ... bene.



FILT-CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

SMA-FAST/CONFSAI

UGL Ferrovie

*Segreterie Nazionali*

## Contratto Collettivo delle Attività Ferroviarie e Contratto Aziendale FS

### AL REFERENDUM VOTA **SI**

.....

**SI** perché con l'accordo del 16 aprile nasce il primo Contratto delle Attività Ferroviarie per tutti i lavoratori di tutte le aziende del settore: quelle esistenti e quelle che nasceranno per effetto dei processi di liberalizzazione.

**SI** perché il Contratto delle Attività Ferroviarie per i suoi contenuti, per il campo di applicazione e per le controparti che lo hanno sottoscritto, consente di realizzare l'obiettivo della clausola sociale nei processi di liberalizzazione e nelle gare nel Trasporto Regionale.

**SI** perché il nuovo Contratto delle Attività Ferroviarie regola, per tutti, uguali diritti, uguale trattamento e rappresenta una forte prospettiva di contratto unico per tutto il lavoro ferroviario nel nostro paese.

**SI** perché dopo la firma del Contratto di settore tutti dovranno tenerne conto e agire di conseguenza: il Governo per le regole a tutela del lavoro nella liberalizzazione (clausola sociale) e per le gare nel Trasporto Regionale, le Associazioni datoriali e le nuove imprese rispetto alla regolazione contrattuale dei dipendenti. La clausola sociale diventa cioè obiettivo concreto e in gran parte realizzata con il contratto.

**SI** perché la disciplina contrattuale del Contratto di settore applicata ai dipendenti FS ed integrata dall'accordo aziendale mantiene le attuali tutele del Contratto dei ferrovieri e le rafforza attraverso il Contratto Collettivo.

**SI** perché il Contratto aziendale insieme al CCNL regola diritti, orario, salario per tutti i dipendenti, valorizzando la contrattazione aziendale, in particolare quella delle RSU.

.....

*Per queste e per molte altre ragioni, che traggono origine dai contenuti di merito, le Segreterie Nazionali chiedono a tutti i ferrovieri una forte e convinta condivisione dei Contratti da esprimere attraverso il voto favorevole e la massima partecipazione al voto.*

.....

Le Segreterie Nazionali

Roma, 21 maggio 2003

## ALLORA? CHI HA PRESO IN GIRO I FERROVIERI?