

# LAVORO

delle attività ferroviarie



Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie

Ripartizione PdM e PdB

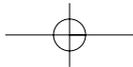
Sicurezza manutenzione RFI

Progetto "Operation"



n° 3  
Marzo 2007

Liberalizzazione: chi ci guadagna





# Cap.Ital.Fin.

FINANZIARIA S.p.A.

U.I.C. 35105 - ABI 3284419

## Il Prestito Bancario Riservato agli iscritti FastFerrovie

erogato da primari istituti di credito  
con trattenuta in busta paga

Esempio Di Prestito (D.P.R. 180 del 1950)

Netto Ricavo	60 mesi	120 Mesi
€ 5000,00	€101,00	€57,00
€10000,00	€199,00	€111,00
€20000,00	€395,00	€220,00
€25000,00	€493,00	€274,00
€35000,00	€689,00	€383,00



### Perchè sceglierci?

Esito Immediato	Nessuna Motivazione
Firma Singola	Anche in presenza di altri prestiti
Anticipi in 48 ore	Anche in presenza di protesti e/o pignoramenti

#### Info:

FAST tel 064454923 fax 0649385806 Mail [infoprestiti@sindacatofast.it](mailto:infoprestiti@sindacatofast.it)

FAST-FERROVIE tel 0664829001 fax 0647307556 mail [infoprestiti@fastferrovie.it](mailto:infoprestiti@fastferrovie.it)

#### **Prestito personale mediante cessione del quinto dello stipendio.**

TAN (min. 3,00% - max 3,25%). Il Taeg/Isc (min. 5,77% - max 7,89%) comprende tutti gli oneri finanziari, commissioni, spese, costi assicurativi e oneri erariali. Esempi riferiti ad un dipendente di sesso femminile di 40 anni di età e 10 anni di servizio.

**LA VOCE delle Attività Ferroviarie**

Anno II - n.3/2007

Mensile del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie  
Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie

Redazione, Direzione e Amministrazione:

Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma

Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666

Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556

Email: sn@fastferrovie.it

Autorizzazione del Tribunale di Roma

n. 353 del 14 settembre 2006

Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.

D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)

Art. 1, comma 1 - DCB ROMA

Direttore Responsabile:

*Pietro Serbassi*

Coordinamento Editoriale:

*Vincenzo Notarnicola*

Segretario di Redazione:

*Massimiliano Pantanella*

Comitato di Redazione:

*Angelo D'ambrosio, Aniello Carpenito,**Carlo Nevi, A. Scalise, Sergio Vecchione*

Imp. e grafica:

*Giuliano Leone, Paolo Piovesan*

Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:

*Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello*

Hanno collaborato a questo numero:

*A. Apadula, O. Coletto, B. De Filippo, G. Sirico.*

Copia euro 2,00 - Abbonamento euro 18,00

Abbonamento sostenitore euro 250,00

Tutti i versamenti devono essere effettuati

sul C/C Bancario, n. 13 intestato a:

FAST-Ferrovie

presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini

Si prega indicare chiaramente il proprio nome

e indirizzo, nonché la causale del versamento

Stampa: Empograph

00010 Villa Adriana (Roma)

Chiuso in tipografia il 18/2/2007

**SOMMARIO****Editoriale****Sicurezza e risanamento: l'autorità***di Pietro Serbassi* ..... pag. 4**Cronaca di una ripartizione mancata***di Vincenzo Notarnicola* ..... pag. 6**Liberalizzazione:****chi ci guadagna davvero***di Massimiliano Pantanella* ..... pag. 9**Riflessioni sulle nuove****normative di sicurezza***di Osvaldo Coletto* ..... pag. 10**Manutenzione, infrastruttura e infortuni****sul lavoro: firmato l'accordo***Redazione* ..... pag. 12**Interventi in reperibilità e****sicurezza nella manutenzione RFI***di Biagio De Filippo* ..... pag. 13**La nuova Organizzazione della****Divisione Passeggeri Regionale***di Aniello Carpenito* ..... pag. 15**Progetto Operation***di Carlo Nevi* ..... pag. 18**La nuova Segreteria Regionale****FAST Ferrovie - Campania***di Gennaro Sirico* ..... pag. 24**SPECIALE - PREVIDENZA***di Agostino Apadula***Le regole per l'accesso alla pensione****e i sistemi di calcolo** ..... pag. 27**SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"****ANCONA** 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

**BOLOGNA** 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

**CAGLIARI** 070-6794718 Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI**FIRENZE** 055-2353870/486515

Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

**FOGGIA** 0881-703725/722160

P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA

**GENOVA** 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA**MILANO** 02-66988408/63712006

Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO

**NAPOLI** 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI**PALERMO** 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO**PESCARA** 085-293354/4282364

Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA

**REGGIO C.** 0965-56658/863200

Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

**ROMA** 06-4871946/47307768 Via Marsala, 75 - 00185 ROMA**TORINO** 011-5097310/5098483 Via Sacchi, 45 - 10125 TORINO**TRIESTE** 040-3794267

Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

**VENEZIA** 041-932558/784547

Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

# Sicurezza e Risanamento: l'Authority

*L'editoriale di Pietro Serbassi*

La crisi industriale ed economica di Trenitalia è certamente il fulcro su cui si muove il Piano d'Impresa del Gruppo FS per gli anni che vanno dal 2007 al 2011.

Per quello che ci è dato sapere, la Pianificazione fatta dall'Ing. Mauro Moretti, anche se ancora non sono stati esperiti tutti i passaggi necessari per darle il via definitivo, ci appare decisamente più credibile, a differenza di quelle a cui ci avevamo abituato le passate gestioni, fosse altro perché trae spunto da alcune considerazioni di base sullo stato di salute/crisi, per noi sicuramente condivisibili.

Infatti, l'Amministratore Delegato, come abbiamo avuto modo di dire in altre occasioni, sin dal suo insediamento, ha individuato e segnalato una ragnatela di problemi identificati e denunciati già da tempo dalla FAST Ferrovie, dimostrando una sempre apprezzabile schiettezza ed una seria assunzione di responsabilità ed affrontando, tra l'altro, il rischio di sempre facili strumentalizzazioni, figlie del fatto che egli sia appartenuto, per così tanto tempo, al management delle Ferrovie dello Stato.

Proprio questo, invece, risulta essere, a nostro avviso, il suo valore aggiunto; quello che gli dà, a differenza dei passati amministratori, un forte senso di appartenenza al Gruppo FS. Questa caratteristica comune a tutti i ferrovieri di lungo corso, fa sì che anch'egli sia pronto a scommettere che questa grande società abbia le capacità per stare, competitivamente, sul mercato continentale del trasporto su rotaia liberalizzato.

Spostandoci ora sul campo delle soluzioni, dobbiamo francamente riportare che, per il nostro sindacato, quelle proposte dall'Ing. Mauro Moretti sono sempre meno condivisibili, sia per quanto riguarda la società RFI, sia per quanto riguarda Trenitalia.

Anche quando esiste sintonia sulle problematiche individuate, siamo costretti, nostro malgrado, a registrare alcune incongruenze che, in buona sostanza, ci costringono su posizioni contrapposte; come quando l'Amministratore Delegato ha dichiarato alla stampa 10.000 esuberanti, dopo avere asserito di voler internalizzare lavorazioni che, a causa delle passate esternalizzazioni, hanno fatto lievitare i costi operativi delle società.

Sarebbe stato francamente più comprensibile, anche se sicuramente non condivisibile, se avesse parlato di ricercare l'abbattimento del costo del lavoro attraverso un oculato sfruttamento del tour-over, magari finalizzato alla formazione di nuove generazioni di ferrovieri adeguate alle nuove tecnologie, di fatto senza perdere, come negli scorsi anni, anche tutto quel know-how che ha permesso alle Ferrovie italiane di fregiarsi del primato di sicurezza.

Proprio in merito alla sicurezza del nostro sistema ferroviario è il caso, a nostro avviso, mantenere alta l'attenzione.

Purtroppo, invece, sfruttando appieno le indiscusse doti di comunicazione in suo possesso, l'ing. Mauro Moretti, sembra voler giustificare una riduzione di personale come se fosse un effetto diretto e inevitabile, dell'avanzamento tecnologico del sistema



zamento tecnologico del sistema ferroviario, per il quale, solo in termini di sicurezza, il nostro Paese e lo stesso Gruppo FS hanno investito miliardi di euro.

Non siamo assolutamente d'accordo!

Riteniamo tali conclusioni, decisamente troppo semplicistiche e sospettosamente utilitaristiche, almeno per due ordini di motivi:

- Non siamo convinti che oggi la tecnologia dichiarata sia ancora completamente disponibile. Ciò viene dimostrato, ad esempio, dalla comunicabilità del sistema GSMR, che risulta essere il supporto essenziale per garantire la necessaria efficienza del sistema di sicurezza. Infatti, chi lo usa ci conferma come esso, pur garantendo una copertura del territorio ferroviario sicuramente maggiore di qualsiasi altro gestore di telefonia mobile, non assicura certamente la copertura totale, lasciando numerose zone d'ombra che interessano, tra l'altro, proprio quei tratti di linea caratterizzati da situazioni ambientali maggiormente gravose (gallerie, tratti montani,

tratti lontani da centri abitati, ecc.);

- Avere come principale argomentazione l'asserto "In tutto il mondo fanno così!" ci sembra riduttivo e svilente, specialmente per chi, Ferroviere, ha raggiunto il primato mondiale di sicurezza ferroviaria. Non sarebbe meglio se l'Italia fosse da esempio per gli altri Paesi Europei e non viceversa? Normalmente si cerca d'imitare i migliori?

Proprio il tema della Sicurezza nelle ferrovie, in questi giorni, è anche all'attenzione del Governo, il quale sta lavorando ad un disegno di legge in merito all'Autorità sulla sicurezza ferroviaria.

Il disegno di legge, che, essendo ancora in fase gestazionale nelle stanze del ministero dei trasporti, ancora non è di pubblico dominio, ci risulta già avere, comunque, una chiara fisionomia e, pertanto, lascia già trasparire la filosofia che il prossimo decreto legislativo darà al sistema ferroviario italiano.

Infatti, nell'ultimo incontro avuto il 14 febbraio 2007, il vice Ministro On. De Piccoli ha spiegato che, in coerenza con la direttiva UE 49/2004, il nuovo decreto legislativo prevederà due organismi:

- Un'Autorità per la Sicurezza Ferroviaria;
- Un Organismo di Vigilanza.

Entrambi indipendenti, sia fra loro, sia dal gestore dell'infrastruttura, sia dalle imprese ferroviarie.

Nel dettaglio affronteremo il problema all'interno di questo numero.

Comunque, a nostro avviso, è molto significativo constatare che

il Governo, se le indicazioni date dal Vice Ministro venissero confermate, ha definitivamente scelto di mantenere gli attuali assetti industriali del Gruppo FS.

Sul fronte della Sicurezza del sistema e degli adeguamenti tecnologici, invece, il tema resta purtroppo, ancora caldo. Infatti, è stato necessario evidenziare al Vice Ministro che, fra le responsabilità dei due organismi, devono rientrare anche le competenze previste dalla direttiva UE 49/2004.

In particolare, i due enti, dovranno verificare che le imprese titolari di licenza, tutte e non solo Trenitalia, oltre a rispondere ai requisiti di sicurezza, applichino, in modo non discriminatorio,

requisiti nazionali che siano compatibili con quelli comunitari, sia in materia di sicurezza, sia di salute, sia di tutela delle condizioni sociali degli operatori.

Il decreto dovrà rendere vincolante, per le Imprese, il rispetto degli orari massimi di lavoro, in considerazione del fatto che, sia i tempi di guida dei macchinisti, sia la durata dell'impegno di tutto il personale viaggiante addetto a mansioni di sicurezza, hanno un forte impatto sul livello di sicurezza del sistema ferroviario.

È chiaro che tali concetti dovranno essere legati alla certificazione delle imprese e del personale interessato.

**PER CONTARE DI PIU'**  
**... PER TUTELARTI**  
**... E CRESCERE INSIEME**

**ISCRIVITI ALLA  
 FAST-FERROVIE**

# Cronaca di una ripartizione mancata

di Vincenzo Notarnicola

Sono ormai diversi anni che le tre divisioni di Trenitalia, forti di una spiccata autonomia gestionale e spalleggiate da un sistema di relazioni industriali costruitosi sulla prepotenza e sulla distorsione di regole e normative, hanno azzerato, sfuggendo a qualsiasi confronto costruttivo, la contrattazione con tutte le OO. SS. del settore, sia a livello Centrale che Periferico.

Questa scelta, accompagnata da saldi di amministrazione, a dir poco catastrofici, che hanno portato la Società fino all'orlo del baratro fallimentare, hanno fatto sì che si concretizzassero, tra l'altro, tre condizioni gestionali che appaiono, oggi, come ostacoli quasi insormontabili nei riguardi di qualunque processo di risanamento e normalizzazione.

Esse sono:

- L'accumulo di un rilevante numero di vertenze insolute che partono da problematiche d'impianto, per crescere investendo tematiche a carattere regionale per coinvolgere, infine, temi di carattere nazionale. Queste controversie lasciate a macerarsi irrisolte, hanno esasperato le condizioni di lavoro del personale, disincentivandolo e minando alla base il suo rapporto con l'Azienda, inoltre, essendo così numerose e, nel contempo, estremamente eterogenee, fanno immaginare come, una loro soluzione, possa essere frutto solo di un impegno veramente significativo da entrambi le parti del tavolo.

- Una normativa sfilacciata, generata da interpretazioni unilaterali di comodo che sono sfociate in vere e proprie distorsioni contrattuali, toccando, purtroppo, in qualche caso, anche l'abuso. Come se ciò non bastasse, si è lasciata la possibilità che, a livello periferico, si consumasse un'ulteriore interpretazione delle norme contrattuali, affinché si riuscisse a far fronte a condizioni di produttività altrimenti impercorribili, dando vita, così, a uno scenario normativo confusionario e disomogeneo, sia tra le tre divisioni, sia tra i vari territori.



- Proprio la necessità di far fronte ad obblighi di produzione sproporzionati, con una programmazione incoerente ed incostante e senza le risorse necessarie o sufficienti, ha portato, con il trascorrere degli anni, ad investire la dirigenza periferica di un'autonomia gestionale così spinta da conferirle caratteristiche di autarchia. Tutto ciò ha reso impossibile alla dirigenza Nazionale, di avere un quadro dettagliato della situazione negli impianti e nelle regioni e, sicuramente, sarà d'ostacolo a qualunque processo di

normalizzazione della catena gestionale.

In questo scenario s'è inserita la ripartizione dei servizi del Macchina e del Bordo 2006/2007.

Ovviamente, il percorso negoziale è naufragato prima ancora di salpare le ancore, o, quantomeno, ha virato immediatamente verso quella rotta definita da tutte le innumerevoli problematiche irrisolte che, a causa della mancanza di concrete relazioni industriali con la Società e le Divisioni, si sono accumulate negli ultimi anni. Esse hanno preteso la giusta priorità essendo, tra l'altro, tutte strettamente connesse con la programmazione e lo svolgimento del rapporto di lavoro del P.d.M. e del P.d.B. e, pertanto, sicuramente correlate alle tematiche di ripartizione.

Uno dei temi più complessi, per la sua variegata natura, che ha immediatamente conquistato la ribalta del confronto, forte dei tanti anni di estrema trascuratezza e delle tante promesse disattese, è stato quello della logistica, la quale, non dimentichiamoci, tocca da vicino, oltre al lavoro, anche la vita quotidiana, sia del PdM, sia del PdB, indipendentemente dalla Divisione d'appartenenza.

L'azienda, dopo i primi aspri quanto inutili incontri, ha portato al tavolo alcuni documenti nei quali evidenzia i primi provvedimenti adottati per risolvere i problemi che riguardano:

- Mense;
- Dormitori;
- Sale di attesa P.d.M. e P.d.B.

Le criticità individuate in materia dall'azienda sono incomplete e superficiali, scaturite da segnalazioni provenienti dai dirigenti periferici e da vari capi impianto, senza nessuna consultazione con i rappresentanti dei lavoratori sul territorio.

Diventa, pertanto, necessario, approfondire l'analisi a livello regionale attraverso incontri di verifica tra le parti, al fine di riuscire ad implementare e completare una minuziosa e attendibile mappatura di tutte le carenze strutturali e funzionali esistenti, unica garanzia di percorso affidabile di una credibile e tempestiva risoluzione delle problematiche in questione.

A prescindere da tutto ciò, quello che colpisce di più, nel confronto con le tre divisioni di Trenitalia in tema di logistica, è l'approccio di quest'ultime all'argomento.

Mangiare, riposare in condizioni accettabili, sembra essere un lusso, un favore che l'Impresa elargisce al dipendente e non più un suo sacrosanto diritto, come essere umano prima ancora che come lavoratore.

E' il datore di lavoro che si deve preoccupare affinché la refezione, il riposo e la sosta avvengano in condizioni di decenza e civiltà, in caso contrario non può e non deve prevedere allacciamenti di treni che impongano al personale il digiuno o il mancato recupero psico-fisico.

Pertanto, anche il nascondersi dietro la presunta inefficienza o inaffidabilità di Ferservizi ovvero alle difficoltà di coordinamento con la stessa, appaiono motivazioni di scarsa rilevanza, non interessa di chi la Società Trenitalia intenda

avvalersi per garantire il supporto logistico al suo personale, sono scelte sue e del Gruppo, l'importante è che i servizi siano dignitosi e funzionali, altrimenti si cambi.

Comunque, volendo essere ottimisti, potremo dire che queste prime necessarie e positive risposte, che investono trasversalmente tutte e tre le Divisioni, quando arriveranno, potranno essere solo il punto di partenza di un rapporto di relazioni industriali finalmente fiduciaro, alla stessa stregua di qualunque altra azienda "normale".

I temi che, nel confronto con la controparte, dovremo affrontare dopo aver risolto le problematiche connesse alla logistica, e che, non dimentichiamoci, sono, comunque, propedeutici ad un costruttivo confronto sulla ripartizione, sono:

- L'individuazione delle procedure atte a fornire la garanzia di un primo soccorso, efficiente ed efficace, nei termini previsti dalla legislazione, al macchinista in caso di malore, con particolare attenzione verso quei lavoratori che svolgono il servizio con un equipaggio macchina ad Agente Unico;
- La definizione di regole certe e condivise che garantiscano, all'interno della Società e con uniformità su tutto il territorio, la mobilità interdivisionale e geografica del P.d.M e del P.d.B.;
- L'assegnazione del personale ai turni, le problematiche connesse alla disponibilità e, quindi, l'applicazione della circolare 25, la sua attualità, le eventuali misure alternative, il tutto, nel-



l'ottica della nuova permeabilità interdivisionale generata dal nuovo assetto della Società Trenitalia;

- La risoluzione delle problematiche connesse all'utilizzo nei servizi di condotta e scorta del personale con peculiarità di apprendistato, sia prima, sia dopo l'acquisizione delle abilitazioni necessarie ad avere la certificazione d'abilitazione alla qualifica;
- Una nuova mappatura dei tempi medi su tutto il territorio nazionale, che ponga fine a tutti quegli squallidi equilibrismi dei vari uffici turni, centrali e periferici, che oramai cuciono i tempi in questione a misura sui diversi allacciamenti;
- I tempi accessori spettanti al P.d.M. in occasione di servizi effettuati con il minuetto o con mezzi di trazione non ancora presenti nelle tabelle esplicative antecedenti la famigerata "Circolare Moretti", tempi che fino ad oggi, sono stati definiti, da parte dell'Azienda, da libere quanto strumentali interpretazioni normative unilaterali;
- Definizione di un calcolo condiviso dei tempi necessari per far sì che una prestazione ad AU passi dalle sette alle otto ore, ovvero,

dei quaranta minuti di sosta atta a garantire il necessario recupero psico-fisico del lavoratore;

- La sicurezza del Personale di Scorta soggetto a sempre più frequenti aggressioni da parte della clientela;
- Risolvere le problematiche connesse all'effettuazione di servizi promiscui, ossia quando una parte di prestazione viene effettuata ad A.U. e l'altra parte a doppio



agente. Fermo restando che la prestazione massima giornaliera, in caso di servizio ad Agente Unico Inferiore a 2 ore, è di 7 ore, bisogna trovare soluzione a tutto l'articolato scenario che si concretizza allorché un servizio programmato a Doppio Agente viene svolto ad A.U.;

- La risoluzione delle problematiche connesse alla continua modifica della programmazione PAX ed ai nuovi progetti di riduzione del traffico notturno anticipato dall'amministratore delegato di Trenitalia;
- Nuove organizzazioni di lavoro nell'ambito della controlleria in stazione e della lotta all'elusione del pagamento dei titoli di viaggio. Uno specifico incontro di merito è stato fissato per il prossimo lunedì 26 Febbraio, dove auspichiamo

di chiudere definitivamente questa querelle con l'azienda.

- Inoltre, in questa fase negoziale, non potevamo comunque esimerci dall'affrontare tutte quelle tematiche proprie della Divisione Cargo, le quali, sicuramente, hanno purtroppo contribuito, in modo significativo, a portarla fino a questo livello di crisi.

Infatti, la Società ci ha rappresentato, ancora una volta, lo scenario drammatico in cui versa questo particolare settore e, come se non bastasse, la programmazione di un calo di produzione che ci allarma non poco. Il decremento in questione è stato quantificato fra il 10 e il 15 % su base nazionale con una forte riduzione soprattutto

concentrata nel traffico diffuso e in quello combinato. Abbiamo avuto la conferma che il progetto "treno espresso" merci è fallito quasi completamente, con evidenti le ricadute negative sul lavoro. Ora, come quando ci illustrarono questo sventurato progetto, continuiamo a ritenere che se la Cargo, anziché ricercare forme di progetti mirati a scardinare l'orario di lavoro del CCNL delle attività Ferroviarie, avesse lavorato a ottimizzare il lavoro del personale di macchina con l'orario di lavoro disponibile, quanto meno avrebbe sicuramente centrato l'obiettivo di avere finalmente idee chiare sul da fare, invece di ritrovarsi, ancora una volta, a dover ricercare soluzioni diverse.

Oggi, l'unica cosa certa che ci è stata detta è che, a fronte di un impegno del personale di macchina per

la produzione sino al 11/12/2006, che ammontava a circa 4488 macchinisti, il calo della produzione programmato fa sì che si configuri un fabbisogno di 4220 unità. Chiamando le cose con il loro nome, ciò sta a significare che 268 macchinisti in forza alla cargo sono in "esubero" (?) in percentuale circa il 6-7%.

Già questo dato di fatto, laddove confermato dal proseguo del confronto su tutta la tematica relativa alla Logistica, apre scenari di forte preoccupazione e di enorme attenzione da parte sindacale, ma, rientrando nell'ambito delle questioni connesse alla ripartizione dei servizi ed alla turnazione del personale, a fronte di progetti illustrativi di programmazione della produzione mensili, facciamo fatica ad immaginare un possibile rispetto dei dettati contrattuali.

Per concludere, il solo aspetto positivo di questa tornata d'incontri con la riorganizzata Trenitalia, è quello rappresentato dal fatto che, il Dott. Domenico Braccialarghe, nuovo responsabile delle Relazioni Industriali e Organizzazione del Personale, presiedendo in prima persona tutte le trattative svoltesi dopo il suo incarico, ha già manifestato i necessari segnali di attenzione che la Società ha oggi nei riguardi del lavoro e, nel contempo, si è impegnato a dare risposte nel più breve tempo possibile.

***Staremo a vedere.***

# Liberalizzazione: chi ci guadagna davvero?

di **Massimiliano Pantanella**

Già da qualche anno, ormai, la privatizzazione e la conseguente liberalizzazione del traffico ferroviario in Italia, sono diventate una realtà.

Trenitalia non è più l'unica azienda del settore ma, accanto



ad essa, si sono affacciate sul mercato numerose aziende private. Alcune di queste aziende risultano essere indipendenti, come la Del Fungo, altre sono controllate direttamente da alcune grandi compagnie europee, come la SBB Cargo Italia, la Railion e la RTC.

Come spesso accade in Italia, però, la liberalizzazione non è stata accompagnata da regole chiare.

Questa situazione, infatti, è andata ad avvantaggiare, rispetto a Trenitalia, le aziende concorrenti, poiché le rende libere di attuare il tipo di contratto di lavoro che considerano più favorevole, non essendo costrette a confluire tutte nel Contratto delle Attività Ferroviarie.

La SBB, ad esempio, utilizza il contratto degli autoferrotrattori, mentre la RTC utilizza addirittura contratti ad personam, tutto ciò ad evidente discapito del proprio personale, che si vede costretto a lavorare in condizioni, sia economiche, sia normative, estremamente disagiate in confronto ai colleghi che fanno lo stesso lavoro nel Gruppo FS.

Questa mancanza di disciplina è andata a creare una situazione di "dumping" contrattuale che ha fatto pendere l'ago della bilancia del mercato a favore di queste nuove società private.

Esse infatti, riuscendo a far abilitare il proprio personale a più mansioni (macchinista - formatore -manovratore e verificatore a volte sono una sola persona!) e attuando norme che permettono di utilizzare più assiduamente il lavoratore (soprattutto negli orari notturni), tra l'altro ad un costo inferiore rispetto a Trenitalia (che ha tutto personale qualificato con una specifica abilitazione), sono riuscite ad abbattere i propri costi del lavoro a discapito però, a nostro parere, della sicurezza, sia dell'esercizio, sia del lavoro e quindi del lavoratore.

Questa condizione di disagio, inoltre, ha minato la qualità dei rapporti tra il personale di Trenitalia e i colleghi delle altre aziende, che, sempre più spesso, vengono considerati quasi come figure svilenti per la categoria, o addirittura come unici colpevoli di questa situazione. Come di frequente accade, a furia di tirare troppo la corda, questa, prima o poi si spezza, così molti lavoratori delle aziende private hanno deciso di rivolgersi alla Fast Ferrovie ed agli altri sindacati, proprio per cercare di far eliminare quelle disparità, oggi esistenti, che tanto fanno comodo alle aziende private.

E' inoltre importante sottolineare che a questi ragazzi (la maggior parte di loro ha infatti un'età inferiore ai 28 anni) non piace l'essere identificati come le persone che trascineranno la classe ferroviaria nel baratro; perché in fondo essi si sono trovati protagonisti di una situazione di cui non sono stati né i promotori né gli artefici.

Far finta, inoltre, che questi problemi non toccheranno mai

Trenitalia è illusorio e poco lungimirante. Prima o poi Trenitalia porrà sul piatto della bilancia la questione "Ma perché devo utilizzare quattro persone per fare un treno, quando altre società riescono ad effettuare lo stesso servizio con due...".

Questa questione potrebbe essere posta forse proprio nella ormai prossima contrattazione per il rinnovo del CCNL. Abbandonare, da parte dei lavoratori di Trenitalia, le problematiche che sono state aperte dalla nascita delle società private dopo la liberalizzazione (contratto diverso, orari di lavoro differenti ecc..) facendo finta che questi problemi, alla lunga, non coinvolgeranno tutti i ferrovieri, vuol



dire non aver capito quello a cui il mercato (e di conseguenza le aziende) vuole tendere, cioè ad un servizio che guardi soprattutto al guadagno a discapito della qualità della vita del lavoratore ed al suo rispetto come essere umano. Qualche passo avanti è stato comunque fatto.

Grazie anche al nostro sindacato, in alcune aziende private (come in SBB Cargo Italia) si è arrivati ad avere, non senza dif-

*continua a pagina 11*

# Riflessioni sulle nuove normative di sicurezza

di *Osvaldo Coletto*

Nel settore del trasporto ferroviario è atteso l'adeguamento delle procedure tecnico normative alle direttive europee facenti parte del cosiddetto "secondo pacchetto ferroviario".

Le disposizioni della direttiva 2004/49 riguardano anche la gestione della sicurezza dell'esercizio e le modalità di accesso all'infrastruttura ferroviaria.

La direttiva citata prevede che la gestione di queste materie siano affidate ad un autorità nazionale preposta alla sicurezza affiancata da un organismo investigativo.

In questo articolo si vuole illustrare come dovrebbero essere strutturate, sia un'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, sia un organismo investigativo per soddisfare la direttiva 2004/49 e, nel contempo, mantenere e migliorare i livelli attuali di sicurezza.

Questi due organismi saranno indipendenti sotto ogni aspetto da qualunque soggetto economico interessato al settore ferroviario, l'organismo investigativo sarà alle dipendenze del Ministro dei trasporti che invece eserciterà un potere di sola vigilanza sull'attività dell'Agenzia.

## **Agenzia sulla sicurezza ferroviaria**

Nel quadro delle azioni di adeguamento delle norme che regolano il mercato ferroviario italiano alle direttive europee, riveste grande importanza l'istituzione di un'Agenzia Nazionale per la Sicurezza nelle Ferrovie, che recepisca le prescrizioni della direttiva europea 2004/49 in materia di Autorità preposta alla sicurezza.

Come tale, questa Agenzia, sarà il punto di riferimento di tutti i soggetti coinvolti nell'esercizio ferroviario per quanto riguarda

gli aspetti relativi alla sicurezza, così come l'Authority di regolazione del mercato ferroviario, dovrà essere l'arbitro imparziale nei rapporti economici tra imprese ferroviarie e gestori dell'infrastruttura.

A tale Agenzia sarà affidato il compito di studiare l'applicazione della normativa esistente ed emanare norme di esercizio che migliorino gli attuali livelli di sicurezza, anche alla luce dei progressi della tecnologia ferroviaria.

Dovrà definire gli standard tecnici di operabilità per garantire ad ogni operatore l'accesso alla rete ferroviaria in condizioni di

sicurezza e trasparenza e, nel contempo, dovrà cooperare, con le Autorità nazionali preposte alla sicurezza degli stati membri e con l'Agenzia *F e r r o v i a r i a* Europea, alla stesura delle specifiche tecniche di interoperabilità (STI), degli obiettivi comuni di sicurezza (CST) e dei metodi comuni di sicurezza (CSM).

Al fine di migliorare i livelli di sicurezza, questa Agenzia, si assumerà l'onere di fissare i livelli delle prestazioni lavorative compatibili con i massimi livelli di sicurezza dei macchinisti, del personale viaggiante addetto alla sicurezza di tutte le imprese ferroviarie e del personale del gestore dell'infrastruttura, con compiti inerenti alla sicurezza della circolazione.

All'agenzia sarà demandata l'omologazione dei rotabili e degli impianti di sicurezza, l'emissione dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie e l'emissione delle autorizzazioni di sicurezza ai gestori

dell'infrastruttura che dimostrino di soddisfare i necessari requisiti. Requisiti che dovranno essere resi pubblici in modo che la loro sussistenza possa essere verificata da qualunque soggetto interessato.

Un settore dell'Agenzia sarà preposto al controllo del mantenimento delle condizioni di rilascio dei certificati ed autorizzazioni di sicurezza, al controllo della prestazione dei servizi di formazione del personale viaggiante addetto alla sicurezza e del personale dei gestori dell'infrastruttura con compiti di sicurezza, per allineare ai massimi livelli la formazione del perso-



nale di tutte le imprese, garantendo il riconoscimento delle proprie qualifiche in caso di trasferimento ad altre imprese ferroviarie.

Per tutti i compiti di controllo è necessario che al personale dell'Agenzia siano conferiti poteri di libero accesso a tutta la documentazione che essi ritengono pertinente e a tutti i locali, impianti ed attrezzature dei gestori dell'infrastruttura ed imprese ferroviarie.

La funzione di organo giudicante nelle controversie tra il personale, le organizzazioni di rappresentanza, l'impresa di appartenenza, e tra le imprese e gestori dell'infrastruttura per materie riguardanti la sicurezza dell'esercizio sarà assolta dall'Agenzia.

Su richiesta della struttura di controllo e sentite le argomentazioni a difesa, lo stesso organo giudicherà sulle mancanze ed omissioni rilevate. Entro due mesi dal termine della raccolta di informazioni inerenti al caso, emanerà le sanzioni agli eventuali inadempienti. Queste sanzioni per i casi meno gravi saranno di carattere pecuniario e rapportate al fatturato dell'ultimo anno disponibile e negli altri casi potranno arrivare alla sospensione o alla revoca del certificato o dell'autorizzazione di sicurezza.

Un apposito settore curerà il monitoraggio e la conservazione dei dati relativi alla sicurezza dell'intera rete ferroviaria e ne pubblicherà le statistiche aggregate secondo le norme comunitarie di sicurezza. Gestirà anche un registro in cui saranno annotate tutte le emissioni, convalide e revoche di licenze e autorizzazioni di sicurezza avvenute e le notificherà entro un mese all'Agenzia Ferroviaria Europea.

Per assicurare l'adeguata trasparenza e pubblicità alle decisioni dell'Agenzia, il medesimo settore dovrà pubblicare entro tre mesi dalla fine dell'anno, un rapporto sulle attività e sulle decisioni prese in materia di sicurezza.

Per tutelare una gestione efficiente ed economica sarà costi-

tuita una struttura di audit interno con funzioni di revisione dei conti e di controllo di qualità delle procedure di emissione di certificati e autorizzazioni di sicurezza e omologazione di rotabili e impianti.

L'Agenzia sarà quindi formata da almeno un insieme di 6 settori:

- Norme di esercizio;
- Standard tecnici;
- Emissione certificati, autorizzazioni e omologazioni;
- Raccolta dati e statistiche;
- Auditing.

Un comitato scientifico fornirà il supporto tecnico necessario allo sviluppo delle nuove normative.

Al vertice dell'Agenzia ci sarà un consiglio di amministrazione formato da un presidente nominato dal Ministro dei trasporti e dai dirigenti dei vari settori.

Il consiglio di amministrazione nominerà l'organismo giudicante che sarà composto da persone qualificate provenienti da tutti i settori dell'Agenzia.

Il finanziamento delle attività dell'Agenzia potrà provenire dall'esazione dei diritti di transito sulla rete.

Per non disperdere il patrimonio di esperienza in materia di sicurezza ferroviaria, il personale dell'Agenzia dovrà provenire in massima parte dal gruppo F.S. sia dalle divisioni che hanno fino a qui sviluppato e gestito la

normativa esistente che da quelle che hanno applicato la normativa. In questo modo con il confronto delle esperienze acquisite si potranno affrontare le nuove problematiche di sicurezza che lo sviluppo competitivo del mercato ferroviario riserverà.

### Organismo investigativo

Un incidente ferroviario è anche una fonte preziosa di informazioni per studiare norme atte ad evitare il ripetersi di simili fatti. Un organismo investigativo incaricato di indagare sulle cause e pubblicarne i risultati è essenziale per rilevare l'esatta dinamica dell'accaduto e poterne studiare i rimedi.

Esso sarà permanente per assicurare la tempestività di intervento, con risorse proprie, dotato dei più ampi poteri di indagine che non deve mirare in alcun caso a stabilire colpe o responsabilità.

All'organismo investigativo dovranno essere prontamente segnalati ogni incidente o inconveniente di esercizio, al quale è demandato il potere di decidere se avviare un'indagine e in quale modo condurla.

Dei progressi di un'indagine dovranno essere messi a conoscenza tutti i soggetti interessati, i quali potranno esprimere le loro osservazioni.

*segue da pagina 9*

ficoltà, un contratto di secondo livello che è riuscito a migliorare la situazione preesistente. Ma ciò, pur essendo un aspetto molto positivo dell'attività sindacale, non può bastare.

Noi vogliamo tendere all'applicazione per tutti del Contratto delle Attività Ferroviarie; questo sicuramente per migliorare la qualità della vita, di lavoro ed il sacrosanto diritto al riposo ed a una pensione che ci assicuri un'anzianità dignitosa, ma anche perché questo contratto

rappresenta decenni di lotta sindacale, fatta anche dalla FAST Ferrovie, in cui i nostri padri ed i nostri nonni hanno combattuto strenuamente per ottenere tutti i diritti e doveri che il contratto tutela.

Ciò però è difficilmente ottenibile senza l'aiuto e l'appoggio dei colleghi (perché di questo si tratta) di Trenitalia. Solo restando tutti nella stessa direzione, smettendola di comportarci con questa diffidenza reciproca, riusciremo a scardinare quelle bar-



ricate che le aziende (tutte) hanno alzato per cercare di ottenere i loro risultati, di cui l'AGENTE SOLO è null'altro che l'ultima e più evidente espressione degenerativa.

## ***Manutenzione, infrastruttura e infortuni sul lavoro: firmato l'Accordo***

Dopo l'infruttuoso incontro, tenutosi il 19 dicembre 2006, con la Direzione Manutenzione di R.F.I in materia di infortuni sul lavoro, di cui abbiamo parlato nel precedente numero (vedi "La Voce delle attività ferroviarie" n° 1-2), il 25 gennaio u.s., come da calendario, si è svolto il secondo e determinato incontro con la Società RFI S.p.A., che ha portato al raggiungimento di una intesa e quindi alla firma dell'accordo.

La ripresa del confronto è stata caratterizzata da un'illustrazione molto dettagliata, resasi necessaria dall'esito del primo incontro, con la quale l'azienda, ha provveduto ad illustrare tutte le azioni che intende attuare nell'immediato futuro.

Principalmente sono state evidenziate due attività, definite necessarie per combattere e quindi prevenire gli eventi non voluti, ossia:

- La formazione del personale;
- Il monitoraggio ed attività ispettiva da parte di personale ben identificato (Capi Reparto Esercizio).

In merito alla formazione di personale, in particolare, l'azienda ha puntualizzato che è allo studio un progetto il cui obiettivo sarà quello di individuare eventuali carenze formative del personale operante, con particolare riguardo a inosservanze correlate alla sicurezza del lavoro, (intravedendo una relazione stretta tra il mantenimento delle competenze e gli infortuni stessi).

L'azienda, ha inoltre preannunciando che sono in fase di ultimazione altre iniziative, sempre di carattere formativo, di cui fa parte il progetto "Smarfi", piano di formazione multimediale interattivo, rivolto agli operatori di RFI della manutenzione, avente come obiettivo quello di affermare e consolidare una cultura della sicurezza, come componente fondamentale di una corretta metodologia di lavoro.

Preso atto delle iniziative aziendali, abbiamo convenuto quanto segue:

- di attivare entro il mese di marzo p.v., specifiche riunioni con le Direzioni Compartimentali Infrastrutture, nelle quali saranno affrontate problematiche riguardanti la sicurezza sul lavoro, ivi compresa la relativa formazione del personale;
- di istituire, entro il mese di aprile p.v., una sede permanente di incontro a livello nazionale con

la Direzione Manutenzione, la quale, periodicamente, si riunirà per discutere su tematiche riconducibili alla formazione e sicurezza sul lavoro, nonché per valutare i risultati degli incontri territoriali di cui sopra.

Come FAST Ferrovie, tenuto conto della complessità e la particolarità dell'argomento, valutiamo positivamente l'intesa raggiunta, in particolare perché dà la possibilità di affrontare in modo sistematico importanti problematiche sul territorio, che vanno dalla sicurezza alla formazione professionale e che verranno successivamente analizzate a livello nazionale.

A tal fine, invitiamo tutti i lavoratori del settore a segnalare alle nostre strutture territoriali, ai nostri RLS ed alle nostre RSU, tutte le inosservanze e le anomalie riguardanti la sicurezza sul lavoro.



# Interventi in reperibilità e sicurezza nella manutenzione RFI

di Biagio De Filippo

A seguito degli ultimi incontri tenuti in materia di sicurezza del lavoro nel mondo "Manutenzione Infrastrutture", siamo arrivati all'accordo di calendarizzare, presso le Direzioni

Partendo dal presupposto che occorre far chiarezza sui numeri, è necessario inoltre capire qual è il criterio di imputazione dei dati a partire dalla periferia (Zone e Tronchi).

siamo prefissati al momento della stipula, dei quali, certamente, il più importante è: l'abbattimento del numero degli infortuni sul lavoro.

E' opportuno evidenziare come l'azienda abbia puntato molto sull'Istruzione, come dimostra l'intenzione di attuare un Piano di Formazione Multimediale interattiva, espressamente dedicata agli operatori della manutenzione - Progetto SMA RFI -.

Questo programma formativo, rivolto, quindi, a quei lavoratori della RFI impegnati nelle operazioni di manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria, si propone un duplice obiettivo:

- sistemare regole e abitudini nella prassi di lavoro, troppo spesso affidate solo all'esperienza trasmessa da personale più anziano;
- affermare e consolidare una cultura della sicurezza quale componente fondamentale di una corretta metodologia di lavoro.

Ma, anche se, sia quanto concordato, sia le iniziative intraprese dalla Società in materia, siano oggettivamente coerenti e difficilmente opi-



Compartimentali Infra-strutture, incontri periodici per discutere tematiche riconducibili alla formazione e alla sicurezza del lavoro, dai quali emergeranno anche gli elementi di discussione che verranno affrontati e risolti a livello Nazionale.

Uno degli obiettivi che la FAST Ferrovie si prefigge in questo importante confronto, centrale e periferico, è quello di verificare la rispondenza dei dati elaborati e forniti dall'Azienda a livello nazionale, rispetto alle informative provenienti dalle varie Direzioni Compartimentali.

I primi dubbi, in tal senso, sono venuti fuori quando si è parlato del "numero di giornate dedicate alla formazione", questo perché, in quei dati, abbiamo dovuto constatare la confluenza, sia delle ore dedicate alla Formazione intesa come Abilitazione, sia quelle destinate alla Formazione intesa come sicurezza.

Resta il fatto che, come abbiamo già avuto modo di evidenziare in altre occasioni, riteniamo che questo accordo, ci possa certamente portare a traguardare quegli importanti obiettivi che, con l'Azienda, ci



nabili, rimane un dovere reciproco interrogarsi sul perché, malgrado tutto, gli infortuni, anche di una certa gravità, continuano a verificarsi, con una frequenza tutt'altro che in diminuzione.

Ebbene questa analisi, a tutt'oggi, non ha ancora avuto origine, generando all'interno del fronte sindacale, importanti perplessità e significative preoccupazioni.

Solo un'attenta analisi del percorso concordato, effettuato con la giusta dose di autocritica, ci può permettere l'individuazione delle necessarie correzioni di rotta.

Un esame che, partendo dalla constatazione di fatto che i mezzi a



disposizione, dettati anche dal D. Lgs. 626/94, fanno capo al Documento di Valutazione dei Rischi, a nostro avviso, devono prioritariamente trovare risposta alle seguenti domande:

- Gli incidenti che si sono susseguiti nel tempo, hanno fatto modificare il D.V.R. di quel rispettivo ambiente di lavoro?

- Perché non pensare di organizzare incontri specifici a seguito di incidenti sul lavoro?

- Perché non pensare ad un D.V.R. che scaturisca anche dall'analisi di un "simulato intervento su guasto" (caso interventi in reperibilità)?

- Come è possibile pensare al numero dei componenti dell'unità d'intervento solo in funzione del tipo di guasto, senza nessuna considerazione per i rischi che la squadra, e/o il personale singolo, possono correre durante l'operazione di riparazione dello stesso?

## Verbale d'incontro

Le parti dopo aver esaminato in data 19 dicembre 2006 l'andamento complessivo del fenomeno degli infortuni sul lavoro all'interno di RFI SpA, si sono incontrate in data odierna per valutare più nel dettaglio l'andamento del fenomeno all'interno del settore "manutenzione infrastruttura" e le iniziative che la Direzione Manutenzione intende mettere in campo nel Corso del corrente anno.

Il recente verificarsi di alcuni eventi di particolare gravità costituisce un forte stimolo ad intensificare le attività di prevenzione accelerando l'applicazione di progetti strutturati nel più ampio ambito del SIGS [Sistema Integrato Gestione Sicurezza] avviato nel 2004.

In quest'ottica nel corso del 2007 la Direzione Manutenzione, intensificherà la propria azione su tutti e tre i principali fattori a fondamento della sicurezza del lavoro; Competenze, Comportamenti, Controllo. In particolare:

- per quanto riguarda le competenze accelererà l'applicazione del "Progetto Competenze" che viene illustrato - finalizzato ad incrementare ed omogeneizzare, mediante lo strumento della formazione il livello delle competenze tecniche, con particolare attenzione a quelle in materia di sicurezza del lavoro, delle proprie maestranze;
- per quanto riguarda i comportamenti, renderà operativo l'"Applicativo SMARFI", che renderà molto più efficace gli interventi formativi sugli aspetti comportamentali, incrementando il livello di percezione del rischio;
- per quanto riguarda il controllo opererà in armonia con quanto previsto dal SIGS (verifiche ispettive di audit e dei Capi Reparto Esercizio).

Le parti concordano:

1. di istituire una sede permanente di incontro a livello nazionale con la Direzione Manutenzione sulle tematiche riconducibili alla formazione ed alla sicurezza sul lavoro;
2. di concludere entro il mese di marzo p.v., in tutte le Direzioni Compartimentali Infrastrutture, specifici momenti di incontro con le OO.SS. Regionali, nel corso dei quali saranno affrontati, con focalizzazione sul territorio di competenza, gli stessi temi oggetto dell'odierno incontro;
3. che i risultati degli incontri territoriali saranno valutati nella sede permanente di cui al punto 1, in un incontro da calendarizzare entro il prossimo mese di aprile.

Roma, 25 gennaio 2007

Per RFI SpA

Per le OO.SS.

FILT

FIT

ULT

UGL

FAST

ORSA

# La nuova Organizzazione della Divisione Passeggeri Regionale

di Aniello Carpenito

Facendo seguito all'articolo pubblicato nel numero precedente, nel quale abbiamo illustrato la riorganizzazione di Trenitalia, iniziamo, ora, ad analizzare la nuova organizzazione che si sono date le singole Divisioni.

In questo numero ci occuperemo della Divisione Passeggeri Regionale.

A capo della Divisione Passeggeri Regionale è stato confermato l'Ing. Giancarlo Laguzzi il quale, già in passato, era stato al timone della suddetta Divisione con buoni risultati. Ricordiamo che egli fu richiamato, in corso d'opera, dall'allora Amministratore Delegato di Trenitalia, Ing. Roberto Testore, dopo il fallimento della riunificata DGOP, per traghettare, la divisione, fuori dalla crisi in cui era caduto il trasporto Regionale testimoniata dalle innumerevoli soppressioni giornaliere dei propri treni, rivisitando, nel contempo, alcuni contratti di servizio stipulati con le Regioni.

Come si può notare dall'organigramma allegato, la Divisione Passeggeri Regionale, così come le altre Divisioni, riporta sotto il suo diretto controllo sia la Manutenzione Corrente, sia la Produzione, sia le Risorse Umane, sia la Vendita.

Sono state ricostituite tutte le vecchie Direzioni Regionali e Provinciali, affinché il business loro assegnato potesse raggiungere gli obiettivi e le missioni fissate, con delle responsabilità ben individuabili.

A dirigere la struttura di Risorse Umane Passeggeri Regionale, è stato chiamato il Dott. Antonino Cannatà, la cui struttura ricalca, in buona parte, la vecchia Organizzazione della prima Divisionalizzazione, così come conferma-

no, la reintroduzione dei vecchi PO regionali, oggi RU, che gestiscono in alcuni casi più Regioni, con un coordinatore territoriale dei vari RU per armonizzare per quanto più possibile sia gli accordi sindacali sia le strategie aziendali.

E' stata poi istituita una nuova struttura organizzativa denominata Esercizio Regionale, la quale acquisisce la responsabilità in materia di programmazione e controllo della produzione, della manutenzione corrente e delle pulizie.

Alle dirette dipendenze di detta struttura passano ad operare sia la struttura Produzione Regionale che la struttura Manutenzione Corrente Regionale.

Alle dipendenze la struttura Produzione Regionale passano ad operare:

- Programmazione e Formazione Equipaggi Regionali, della quale acquisisce il coordinamento;
- Programmazione e formazione PdC e PdB;
- Programmazione mezzi e manovra Regionale;

Alle dipendenze la struttura Manutenzione Corrente Regionale passano ad operare:

- Programmazione Manutenzione Corrente Regionale;
- Ingegneria Manutenzione Corrente Regionale;

- Programmazione Materiali, Acquisti e Controllo Pulizie Regionale;

- Qualità Prodotto Treno.

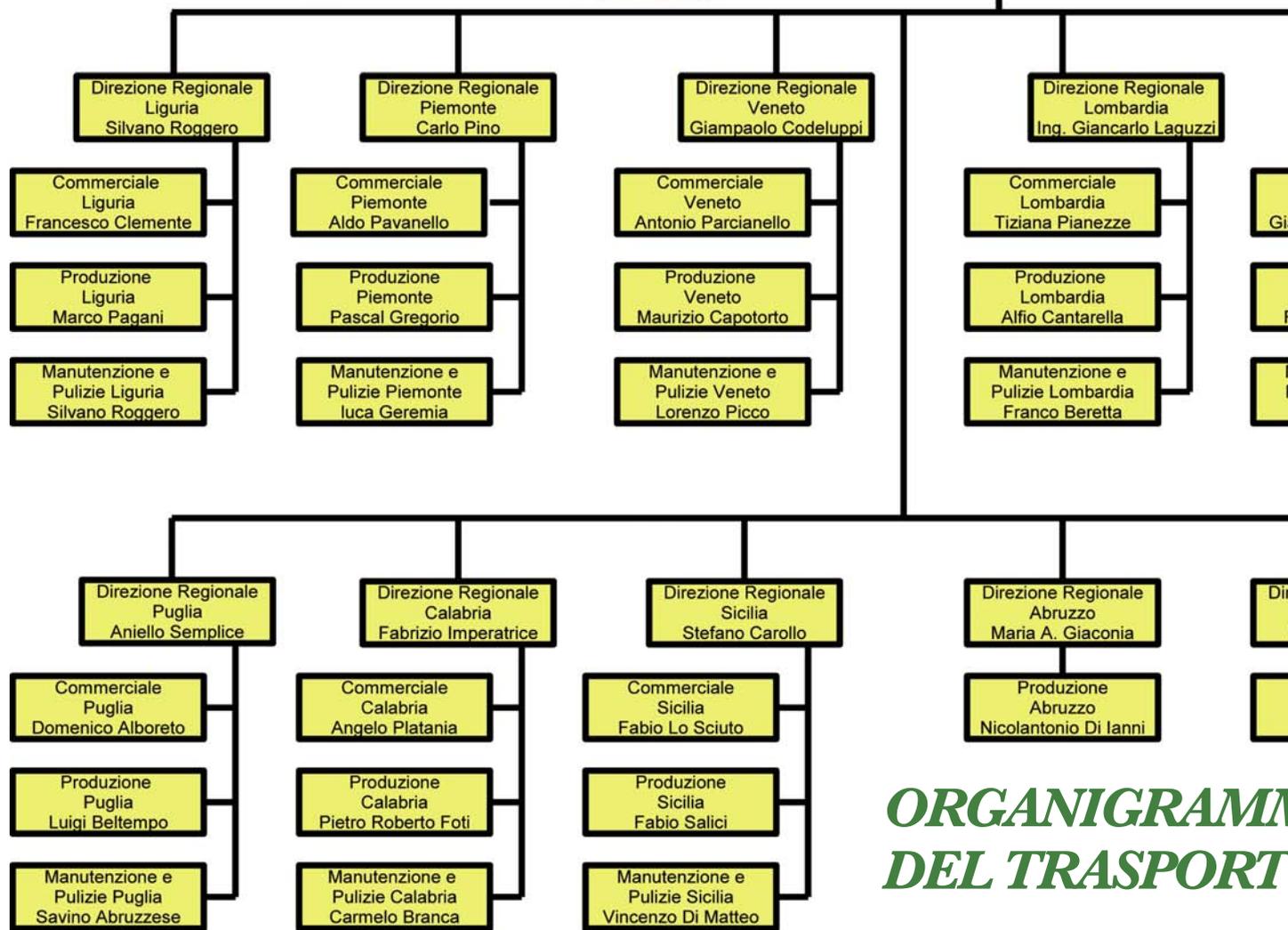
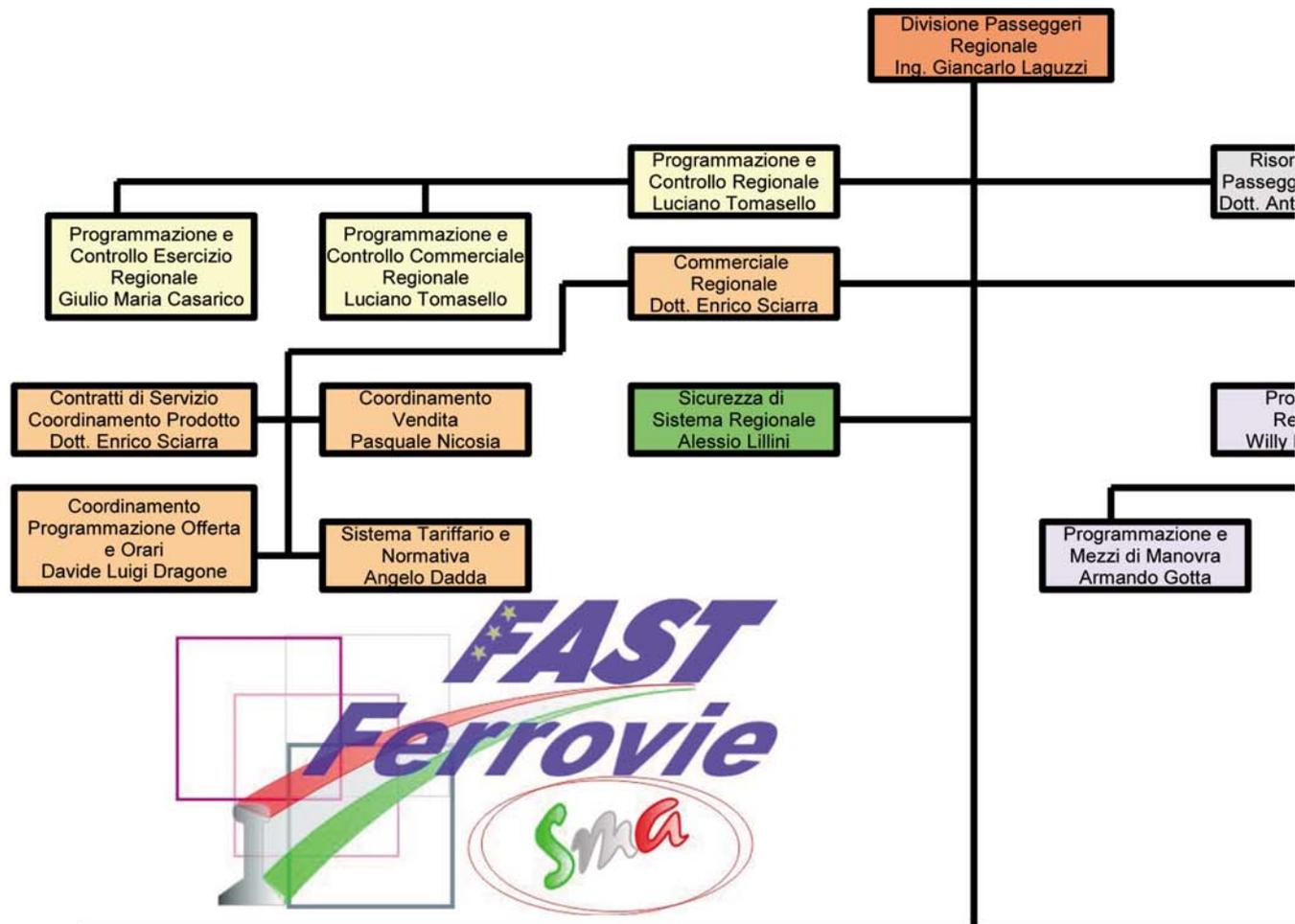
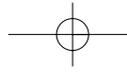
La nuova organizzazione ha portato dei cambiamenti anche sulla vendita, difatti, mentre prima la stessa si occupava anche della Passeggeri, oggi si focalizza di



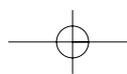
nuovo su quello che è il proprio business, sia a livello centrale che periferico.

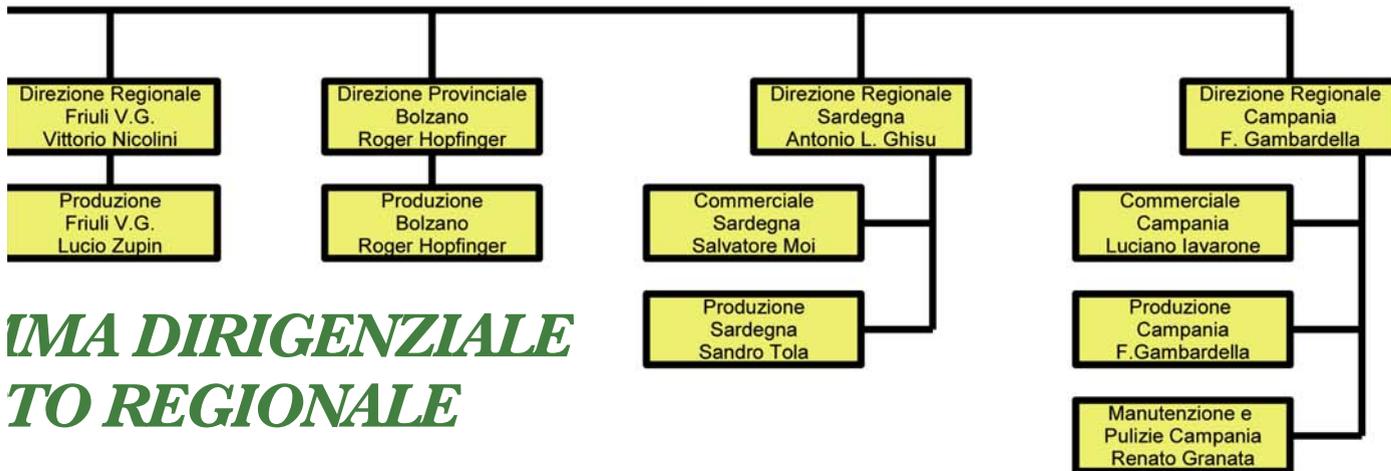
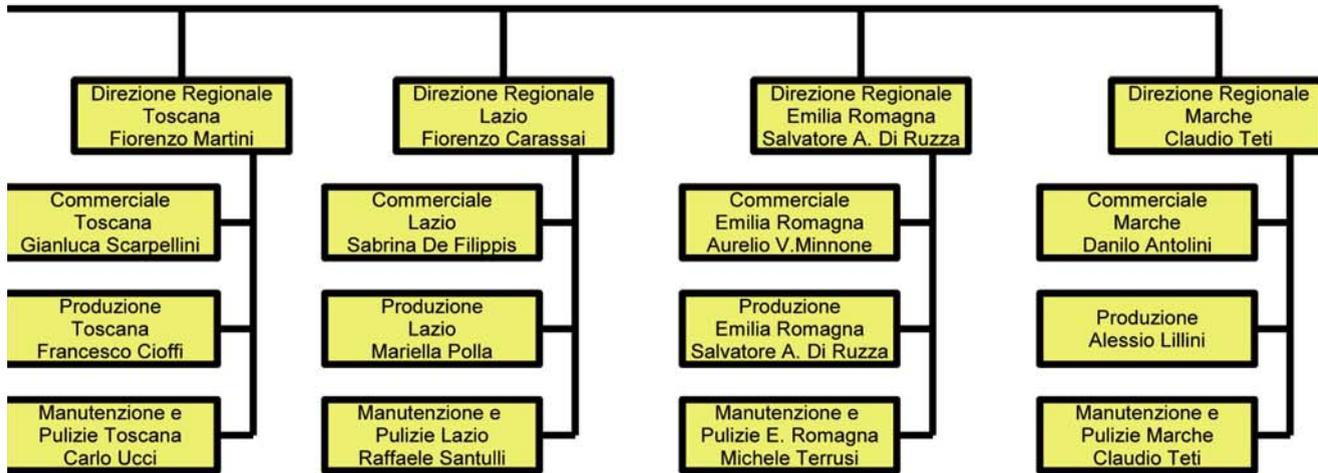
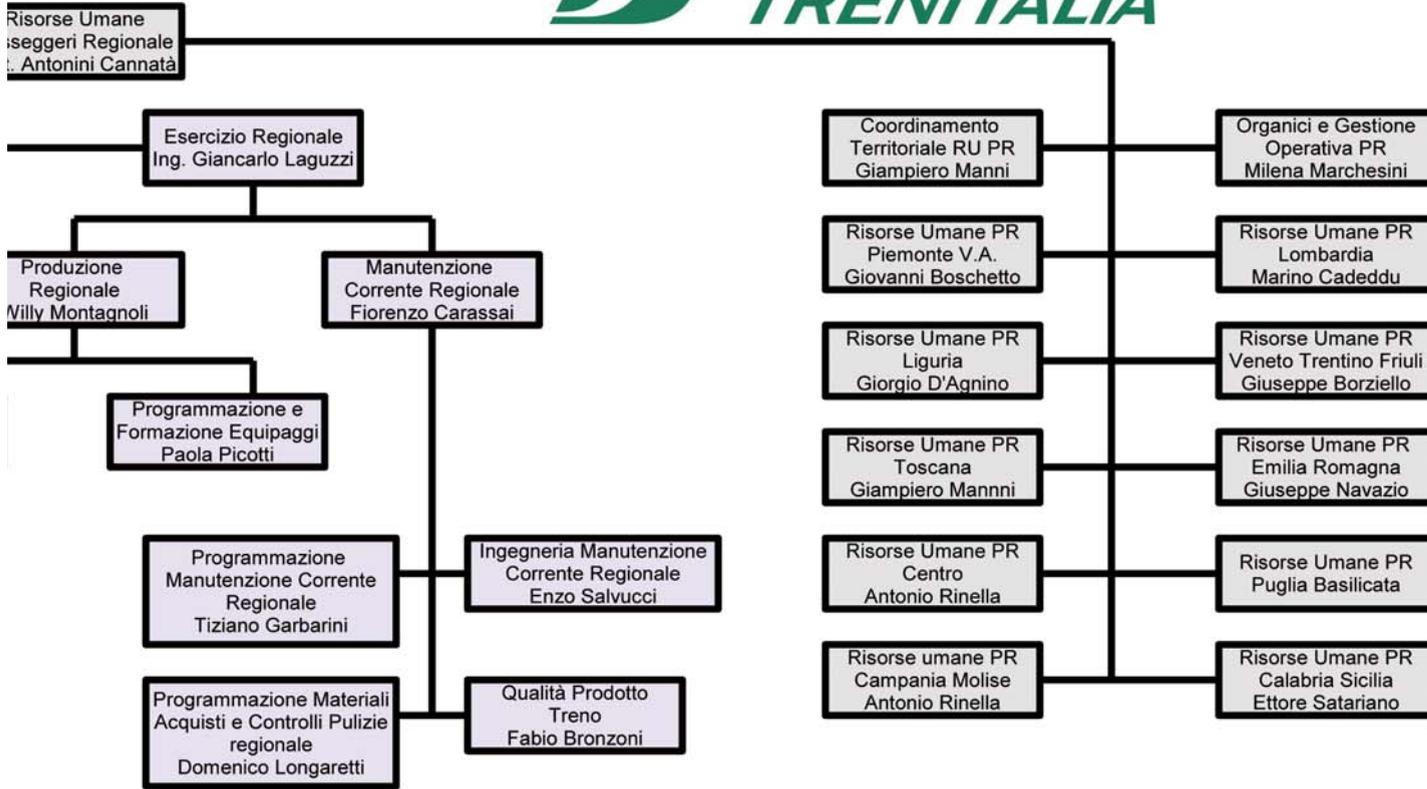
Piccole innovazioni, che riguardano le officine, sono state apportate anche alle Direzioni Regionali.

Infatti esse devono assicurare la programmazione e il controllo della Manutenzione Corrente e le Pulizie interfacciandosi con la Direzione Pianificazione Industriale per l'ottimizzazione della pianificazione.



**ORGANIGRAMMA  
DEL TRASPORTO**





## IMA DIRIGENZIALE TO REGIONALE

# ***Illustrato da RFI alle OO. SS. il progetto “OPERATION”***

## ***Dalle Tecno-Stazioni al ferroviere polifunzionale ...in attesa del Robot-Ferroviero***

**di Carlo Nevi**

Tranquilli!!!! Non siete su scherzi a parte anche se, il Robot – Ferroviere al momento è solo una battuta che, comunque, tanto battuta non è ma il resto è ...realtà. Ma procediamo con ordine.

Il mese di Febbraio è iniziato con un incontro con l'AD del Gruppo FS ing. Mauro Moretti, tenutosi il giorno 2 sul piano d'impresa e sarà caratterizzato da una lunga serie di confronti serrati con tutte le Società del Gruppo che si protrarranno fino alla fine del mese per giungere sino ai primi giorni di Marzo, al momento questo è il calendario convenuto ma non è escluso che sia suscettibile di variazioni.

A seguito dell'incontro con Moretti (sul di cui vi rimando al comunicato unitario redatto all'indomani dell'incontro) come dicevamo si sono avviati gli incontri con le maggiori società del Gruppo FS, quello con RFI S.p.A. si è svolto il 13 febbraio u.s. ed ha visto la presenza dell'AD Ing. Michele Elia, coadiuvato dal Dr. Pozzi, dal Dr. Pagnanini e dall'ing. Ventrella.

Nel corso dell'incontro, ci è stato ha illustrato, mediante la proiezione di una serie interminabile di slide – che riproduciamo nelle pagine seguenti e che potete consultare più facilmente sul nostro sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it) –, l'ipotesi di un nuovo modello organizzativo per la gestione della rete denominato appunto progetto

“Operation” al termine del quale (fra lo stupore di tutti noi) ci ha chiesto il consenso per avviare una prima fase di sperimentazione a Bologna poi a seguire una seconda fase quasi concomitante nei tempi a Pisa.

Vista la quantità di informazioni fornite – in unica soluzione – e la particolarità della materia ed in considerazione del fatto che tale organizzazione va ad incidere fortemente (questo è apparso subito chiaro) sull'organizzazione del lavoro e sulla classificazione del personale, per effetto di un aumento delle mansioni e delle responsabilità e che prevede anche l'approdo in RFI delle attività di manovra attualmente svolte da Trenitalia, abbiamo unitariamente detto NO all'avvio di alcuna sperimentazione in quanto la complessità del progetto e la mole dei documenti forniti necessitano di ulteriori approfondimenti e chiarimenti.

Pertanto, abbiamo da subito fissato il 22 febbraio quale data per un nuovo incontro (nella speranza che una settimana sia sufficiente per analizzare il progetto ma non credo vista anche la moltitudine di tavoli aperti), nel corso del quale, l'azienda dovrà specificare meglio e più dettagliatamente la particolarità del progetto, rappresentando alla Società l'opportunità che alla riunione siano presenti i Direttori delle due Direzioni.

Infatti, solo a valle di un'attenta

analisi ed una verifica delle tecnologie che verranno attuate dalla Società sarà possibile valutare quali possano essere le effettive ricadute sul lavoro e quali saranno le eventuali sperimentazioni attuabili.

Una prima considerazione???

Al riguardo, riportiamo di seguito uno stralcio di quanto scritto dal giornalista Simone Ramella sul “Piccolo” di Cremona e Provincia di Sabato 11 dicembre 2004!!!! Dal titolo Binario triste e Solitario: ...omissis.... entro il 2012 secondo quanto dichiarato da Carlo de Vito responsabile stazioni di RFI il 90% delle stazioni sarà impresenziato ...omissis... grazie alla tecnologia saremo in grado di gestire tutte le operazioni a distanza – ha spiegato il responsabile di Rfi Sarà comunque importante garantire il decoro e la sicurezza degli impianti, e fornire adeguate informazioni ai viaggiatori, che saranno comunicate attraverso degli altoparlanti gestiti da una sede operativa centralizzata ...omissis... Il futuro, dunque, è delle “tecno-stazioni”, svuotate di personale ma arricchite, in compenso, con una nutrita dotazione tecnologica, dai display elettronici degli orari, già largamente diffusi, agli altoparlanti controllati a distanza per gli annunci, mentre la sicurezza dei viaggiatori verrà delegata a telecamere e colonnine per la segnalazione delle emergenze. In attesa dell'invenzione del robot-ferro-

### L'Operation



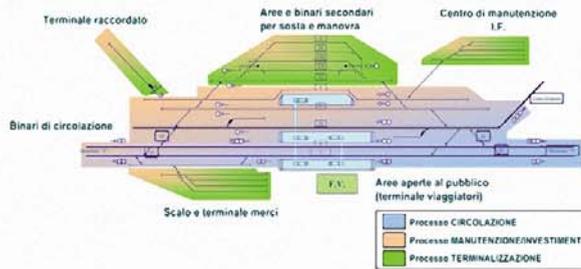
### L' Operation

- Committenza dei progetti industriali delle tecnologie e degli impianti
- Pianificazione e sviluppo delle risorse e degli impianti
- Presidio dell'infrastruttura e della sicurezza dell'esercizio
- Responsabilità economica dell'utilizzo della capacità produttiva



### Gli attuali ambiti dei processi operativi

L'attuale utilizzo degli asset infrastrutturali (tratta, impianto, ecc.) impone una riflessione sulla relazione funzionale e organizzativa che intercorre tra il Titolare del processo operativo temporaneamente prevalente e le altre componenti che interagiscono sull'infrastruttura.

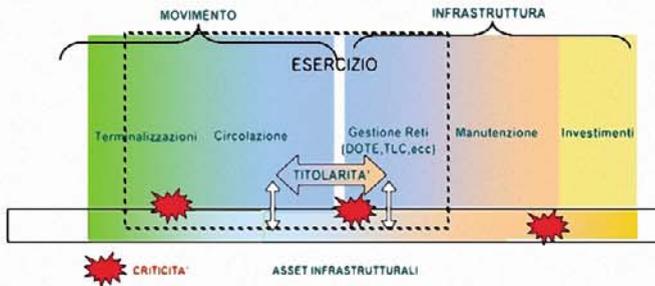


### L' utilizzo ottimale della capacità infrastrutturale



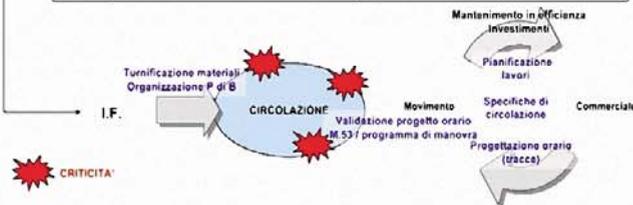
### Criticità dell'attuale organizzazione

I vari processi (circolazione, manutenzione, investimenti) che utilizzano gli asset infrastrutturali generano spesso, soprattutto nei momenti di passaggio, nel cambio di destinazione d'uso, elementi di criticità con ricadute sulla disponibilità e la regolarità dell'esercizio.

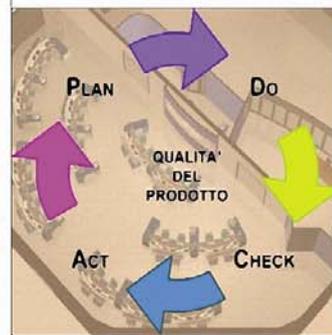


### Criticità dell'attuale organizzazione

La progettazione dell'Orario tende a privilegiare gli aspetti commerciali piuttosto che quelli industriali del processo circolazione. La definizione del progetto orario non sempre viene realizzata in forma "integrata" tra tutte le funzioni coinvolte (produzione, commerciale, Cliente I.F.) manifestando criticità in alcune parti del diagramma di flusso del processo. Inoltre il progetto viene periodicamente modificato a seguito delle variazioni in corso d'orario (VCO), necessarie a dare concreta attuazione alle variazioni della domanda di servizi/prodotti. Di fatto si incide inevitabilmente sull'architettura complessiva del sistema con ricadute sia sulla regolarità del servizio che sulla fruibilità degli spazi manutentivi.



### Criticità dell'attuale organizzazione



L'attuale molteplicità territoriale dei centri decisionali non garantisce visione/controllo, decisione e azione (PDCA) unitarie sia nella fase di programmazione che in quella gestionale del prodotto ("Servizi di Infrastruttura"), in modo particolare sulla rete "forte". Tale circostanza si riscontra anche durante le fasi di gestione di anomalie / emergenze in particolare per i processi di informazione / comunicazione e security.

### Il nuovo modello



### Contratti di Servizio

Esercizio - U.O.T : regole	
Pianificazione annuale, sul territorio di riferimento, delle interruzioni e dei rallentamenti secondo standard omogenei predefiniti (tempistica, modalità esecutive, tempi di avanzamento dei cantieri, durata dei rallentamenti, ecc.)	
Programmazione annuale	Programmazione, per linea sul Territorio di riferimento, delle interruzioni e dei rallentamenti, nonché delle ulteriori risorse occorrenti per abilitare gli impianti
Programmazione trimestrale/mensile	Consolidamento ed eventuale ricalibratura della programmazione annuale. Introduzione nel sistema informatico dei programmi di tutte le interruzioni e quantificazione dei ritardi ai singoli treni da estendere alle Imprese Ferroviarie
Pubblicazione settimanale	Programmi attuativi in formato "sistemi informativi di campo"

(\*)Lavori di manutenzione e di potenziamento tra Esercizio - U.O.T - Italferr

viere, insomma, ai pendolari irriducibili che si ostineranno a transitare in queste stazioni resterà solo l'opzione di sfogarsi per i ritardi facendo gestacci in favore di telecamere.

Sarà proprio così??? Forse anche il Dr. Ramella riportando nel suo articolo quanto dichiarato dal Dr. De Vito di RFI ha avuto la mia stessa sensazione??? Forse entrambi abbiamo un po' esagerato ed enfatizzato i concetti (almeno per chi scrive è così) resta inteso però che pur senza esagerare la sostanza rimane.

Infatti, da una prima valutazione, basata esclusivamente sulla semplice illustrazione fatta, appare chiaro ed evidente come il progetto, preveda, alla luce dell'introduzione di nuove tecnologie, un ampliamento delle responsabilità/mansioni nelle grandi stazioni classificate nelle slide di livello "A", una parziale riduzione di personale/mansioni di quelle classificate di Ctg "B" ossia di quelle che saranno parzialmente telecomandate (regolazione e comando della circolazione) con la conseguente "chiusura" di tutte le stazioni, classificate di categoria "C" che saranno completamente telecomandate.

Limitandoci per ora a questo aspetto, sorgono immediate alcune considerazioni tipo:

- Che fine fanno i Capo Stazioni in esubero???? Perché è chiaro l'estensione dei telecomandi comporterà inesorabilmente esuberi (circa 2000);
- Sono stati già stati inclusi nei 10.000 ferrovieri da "esodare"? (dati pubblicati dalla stampa )
- Chi non verrà "esodato" che compiti avrà?? Dove opererà??
- Si farà mobilità territoriale/geografica???
- Gli operatori/tecnici della manutenzione avranno un aumento di competenze/re-

sponsabilità non proprie del profilo rivestito (dovranno essere quindi riviste le dichiarazioni e l'inquadramento), infatti, sembra, il condizionale è d'obbligo, che in alcune realtà siano già iniziati corsi per abilitarli alla circolazione affinché, all'occorrenza - in quelle stazioni telecomandate -, possano svolgere quei compiti attualmente propri del profilo di Capo Stazione (riattivazione/disabilitazione della stazione);

- I Reparti Territoriali Movimento e i Reparti Gestione Circolazione che fine faranno???

Non dimentichiamoci che con la Direzione Movimento sulla riorganizzazione dei RTM e RGC, ma anche su altre problematiche come i Poli amministrativi, l'introduzione dell'istituto della reperibilità ecc, siamo da anni impannati in infruttuose trattative e che gli unici riferimenti contrattuali esistenti, se si esclude l'articolato contrattuale del 2003, è all'accordo Nazionale di ASA RETE del lontano 1998.

Ed infine ma non per ultimo, vorremmo capire qual è la filosofia che ha ispirato questo progetto, perché se come ci è stato detto è quella di una riagggregazione funzionale basata sulle nuove tecnologie è bene ricordare che ha la realtà del Movimento in questo periodo si divide tra situazioni cui l'innovazione tecnologica, sia dei sistemi di blocco che degli impianti è ancora lontana a venire, e realtà dove è sempre più crescente l'attivazione di nuove e sempre più avanzate tecnologie come l'SCC ( Sistema Comando e Controllo) l'ACS (Apparati Centrali Statici) e via dicendo fino ad arrivare ai sistemi di controllo dell'AV/AC (Alta Velocità/Alta Capacità).

Una situazione quindi di disomogeneità, che ci deve far riflettere

in quanto non stiamo parlando di linee tradizionali che vengono man mano sostituite da linee in SCC ma anche di molte situazioni dove la nuova tecnologia non è prevista dal piano d'impresa 2006/2010 di Rete Ferroviaria Italiana. Altro che "Operation"!!

Queste tematiche vanno giocate con forza ad intrecciarsi con:

- Le modifiche organizzative derivanti dai vincoli di legge;
- Gli effetti della finanziaria 2006-2007;
- Gli organici e il rischio di frattura generazionale.

Per avere un quadro ancora più completo e capire come siamo messi ecco alcuni dati:

- Dai dati di consistenza forniti ad Ottobre 2005 da RFI, la Direzione Movimento conta di circa 13.500 dipendenti di cui 11.500 circa appartenenti al mondo della circolazione.
- Di questi 11.500 circa, 3.983 sono i Capi Stazione impiegati e circa 3.000 sono i Quadri (professional B) utilizzati nella circolazione.

Pertanto, come si evince dai dati su esposti sono circa 7000 gli addetti che dirigono il "Movimento" a fronte di circa 750 stazioni abilitate.

Cifre e numeri destinati a diminuire inesorabilmente, anche perché, oltre allo sviluppo, l'innovazione tecnologica determina, di fatto, effetti "negativi" sui livelli occupazionali, producendo un'eccedenza di personale che è sempre più difficoltoso ricollocare sia in ambito RFI che in Trenitalia (su quest'ultimo caso basta citare a memoria il ricorso gli scioperi in Abruzzo per convincere Trenitalia ad accettare un certo numero di riallocazioni).

Tutto ciò premesso, ed aldilà del quadro della situazione illustrata (ma è la realtà) non credo anzi ne

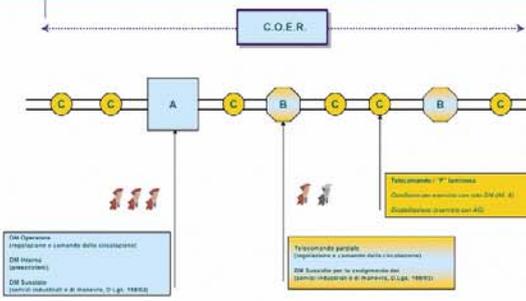
### Regole per l'elaborazione dell'offerta commerciale



### Nuove regole per la gestione degli impianti e delle linee

- Articolare medi e grandi impianti per stazioni elementari con alti livelli di tecnologie ed affidabilità;
- Individuare, negli impianti, settori per operazioni di sosta/manovra e manutenzione;
- Individuare, per le diverse stazioni o per settori di esse, intervalli per manutenzione e pulizia;
- Offrire piena capacità, su binari specializzati per traffico metropolitano con I.P.O. solo sabato e domenica o notturne;
- Integrare specifiche di distanziamento con modalità d'uso dei binari (M53): tempi di servizio/sosta, movimenti di treno e di manovra;
- Contrattualizzare l'orario di circolazione dei treni, quello dei movimenti di manovra dai parchi ai binari di circolazione, nonché i tempi di sosta sui binari di circolazione;
- Definire modelli di esercizio, in base all'analisi dei punti critici, per l'uso ottimale dei nodi, per incrementare il livello qualitativo dell'offerta.

### Il Modello Organizzativo



### Obiettivi

- Sul territorio di riferimento, in ambiti giurisdizionali che possono coincidere con quelli delle attuali Unità Territoriali occorre garantire prioritariamente:
- attività di presidio e gestione delle risorse (uomini e impianti) presidiando la manutenzione, l'efficienza e la sicurezza dell'infrastruttura e degli impianti;
  - efficacia e tempestività per gli interventi / presenziamenti su guasto o per interruzioni programmate;
  - attività connesse con lo sviluppo e il potenziamento infrastrutturale e tecnologico;
  - (eventualmente) operazioni di movimentazione all'interno delle stazioni non correlate con la regolazione della circolazione.

### Un diverso Modello Organizzativo



### Regole per l'elaborazione dell'offerta commerciale



### La classificazione funzionale degli impianti

Tipologia di impianto	Tipologia apparato e Regime di Esercizio Normale
<b>C</b> Località generamento di transito (piccole stazioni, posti di circolazione, di diramazione, bivi, etc.) che consentono all'ottimizzazione della circolazione assicurando incroci e precedenza	Esercizio in telecomando (regime di anche se originariamente treni in ribaltata)
<b>B</b> Località, anche di dimensioni significative, al servizio di più linee, con funzione di organizzazione corsa di treni e connesse operazioni terminali nonché con operazioni di manovra limitate, concentrate nel tempo o in settori dedicati	Esercizio in telecomando dei binari di circolazione, con possibilità di abilitazione puntuale o di settore, oppure con telecomando degli istradamenti
<b>A</b> "Grandi" complessi costituiti anche da uno o più impianti annessi (insediati prevalentemente all'interno di nodi) dove si concentra, in maniera determinata, l'ottimizzazione del processo circolatorio e dove si svolgono funzioni infrastrutturali rilevanti	ACS estesi con completo comando e controllo dell'area, con i binari di corsa in telecomando e/o permissiva per le stazioni passanti. Impianti remotizzati nel P.C.

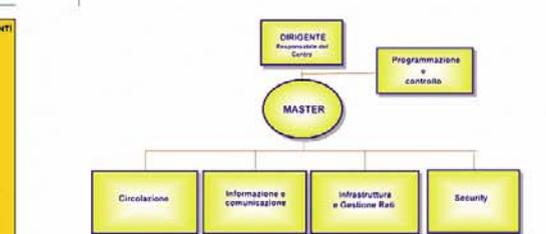
### Obiettivi

- Nei Posti Centrali:
- massima concentrazione, delle responsabilità gestionali di pianificazione, di programmazione, di coordinamento e regolazione;
  - elevazione immediata del livello di presidio in relazione a diversi possibili livelli di degrado e di emergenza del servizio;
  - gestione dedicata per i diversi ambiti di prodotto (AV, direttrici, aree metropolitane, bacini locali);
  - responsabilità unica su di una stessa area territoriale estesa ed integrata;
  - aderenza ai confini regionali e interlocutore unico verso una o più Regioni;
  - massimo utilizzo delle prestazioni tecnologiche e delle opportunità infrastrutturali.

### Dall'attuale ad un diverso Modello Organizzativo



### Struttura funzionale del COER



### COER: le funzioni e i ruoli



sono certo che il Capo Stazione sia una specie in via di estinzione, anzi si tratta di una "specie" in via di evoluzione, altamente professionalizzata, anche se in numeri ridotti.

Ed è proprio in funzione dell'alta professionalità che le nuove tecnologie richiedono che ritengo sia giusto rivedere – in questa fase di rinnovo contrattuale – il salario professionale e attribuita un'indennità di movimento adeguata, legata alle caratteristiche del posto di lavoro in base alle specifiche complessità ed uguale per tutti gli operatori di quel posto (ad oggi ci sono notevoli differenze fra operatori dello stesso posto di lavoro con identiche mansioni).

E' altresì necessario un intervento deciso e possibilmente unitario sul Governo, (visto che si parla sempre e con insistenza di rivedere il sistema pensionistico) per il riconoscimento di lavoro usurante, a quelle qualifiche legate alla circolazione treni, come per i macchinisti e i manovratori.

Infatti, è impensabile che un Dirigente Movimento possa svolgere le sue mansioni fino alla veneranda età di 65 anni, tenuto conto che, con i nuovi apparati e la concentrazione di linee e stazioni il lavoro diventa sempre più stressante, a titolo di informazione basta andare a guardare il notevole aumento dei casi di infarto e malattie legate sia allo stress sia ai turni di lavoro del personale legato alla circolazione dei treni.

Dicevamo prima delle due tipologie di realtà presenti nel Movimento, al riguardo è bene ricordare che al di là dei proclami e delle discussioni in atto (leggi Operation) ampie zone della rete non vedranno innovazione tecnologica se non tra molti anni e che l'età media del personale adibito alla circolazione (Movimentisti) sfiora i 50 e che per effetto della nuova legislazione previdenziale che dalla fine del 2007 sarà più

penalizzante produrrà quasi sicuramente un esodo di massa verso la pensione. Pertanto è ora di finirla con i tagli ai moduli operativi di stazione (Allegato A) secondo la logica: impieghiamo meno gente perché tra qualche tempo la tecnologia consentirà di sostituirli.

Si tratta di un rischio reale che produrrebbe una forte frattura generazionale/professionale per effetto della carenza di personale in un settore importante come il Movimento, tenuto conto che la professionalità e l'esperienza necessaria si acquisiscono con gli anni o come si diceva una volta dopo molta gavetta.

Occorre pertanto cominciare a pensare seriamente a nuove assunzioni, capisco che può sembrare fuori luogo visto il quadro sopra descritto, ma le assunzioni sono necessarie se non vogliamo incorrere nel rischio di svuotamento professionale (è da tempo che come sindacato le chiediamo), per dar tempo ai nuovi di mettersi in condizioni di sostituire i probabili esodandi ed essere indirizzati al mantenimento e alla crescita dei contenuti professionali indispensabili per garantire un futuro di sviluppo e di crescita qualitativa del servizio.

Il confronto con RFI deve pertanto essere improntato sui problemi che riguardano il piano di sviluppo, le riorganizzazioni e le innovazioni tecnologiche il tutto guardato alle dinamiche occupazionali.

La linea guida deve essere quella dello sviluppo e del radicale cambiamento delle politiche del lavoro ponendo fine alla fase di riduzione delle risorse e al rischio di svuotamento professionale.

Un'ultima considerazione voglio farla sulle modifiche organizzative derivanti dai vincoli di legge ovvero sull'"Agenzia della sicurezza Ferroviaria".

Il recepimento nella legislazione italiana della direttiva europea 2004/49/CE, meglio conosciuta come Direttiva sulla sicurezza ferroviaria, prevede un'Autorità per la sicurezza ed un Organismo di Vigilanza, indipendenti sia tra loro che dal gestore dell'infrastruttura e dalle imprese ferroviarie.

Pertanto, coerentemente a tale Direttiva il Governo sta predisponendo uno schema di decreto legislativo che prevede l'istituzione dell'Autorità per la sicurezza tramite la creazione di un'Agenzia della Sicurezza Ferroviaria.

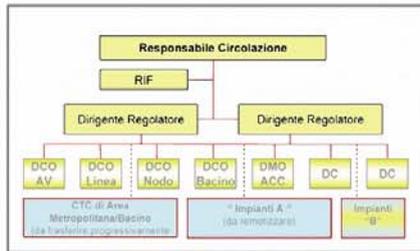
Detta Agenzia, così come ci è stato illustrato nell'incontro del 14 febbraio u.s. dal Vice Ministro On. Cesare de Piccoli e dall'AD di RFI Ing. Michele Elia, avrà natura di un Ente Pubblico non Economico e non sarà alle dipendenze del Ministero dei Trasporti ma dallo stesso vigilata, mentre l'Organismo di Vigilanza viene istituito presso il Ministero dei Trasporti.

L'Agenzia avrà alle proprie dipendenze circa 200 addetti di cui 193 di provenienza dal Gruppo FS in particolare ed in grande maggioranza provenienti da RFI S.p.A. (Direzione Tecnica e Cesifer) al fine di mantenere Know-how che fino ad oggi ha reso le ferrovie italiane le più sicure.

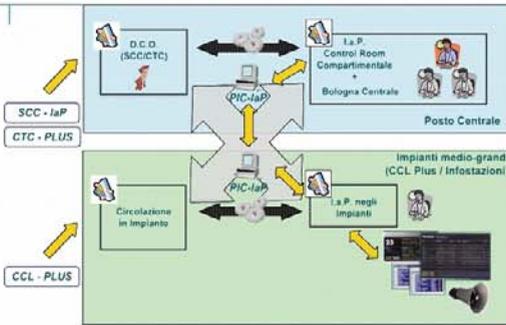
E' evidente che ora vanno definite le modalità di reperimento del personale, il contratto e le tutele, le sedi e l'organizzazione.

Una cosa comunque appare chiara, ossia, il recepimento della Direttiva sulla sicurezza dovrebbe porre fine a tutti i rischi di frammentazione dell'Azienda che hanno tenuto acceso il dibattito in questi ultimi anni.

## Funzione Circolazione Struttura funzionale del Centro Operativo

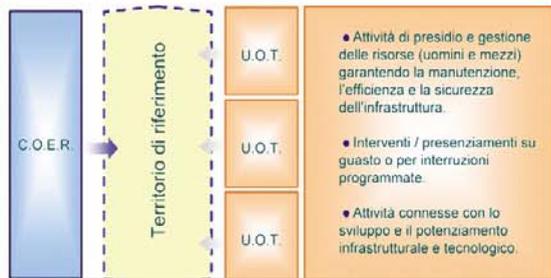


### La soluzione PIC - IaP



### Il COER e il TERRITORIO

L'Area di Circolazione del C.O.E.R. è ripartita secondo la qualità di una o più Unità Organizzative Territoriali, in ogni caso pregevole ad intervenire esclusivamente su quell'area di giurisdizione. Le risorse (uomini, materiali e mezzi) dei territori sono dedicate agli interventi sul Territorio facente parte della Giurisdizione di un Centro Operativo.



### Le integrazioni nell'Unità Organizzativa Territoriale

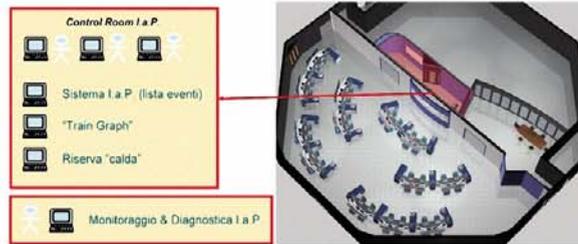


### Piano di attività

Progetto applicativo - piano di attività	Genn 07	Feb 07	Mar 07	Apr 07	Mai 07	Giun 07	Lug 07	Agosto 07	Set 07	Ott 07	Nov 07	Dic 07
1 Presentazione alle OO.SS. e avvio del progetto "Operation"												
2 Attivazione nuova organizzazione per la Comunicazione e le Informazioni alla Clientela presso i Posti Centrali												
3a Definizione ed elaborazione Scenario Tecnico per Diretrice Orario 9 giugno (Direttrice Tirrenica)												
3b Elaborazione nuovo Catalogo tracce "standard" (straordinarie) merci e viaggiatori												
4 Avvio della nuova organizzazione del sito sperimentale di PISA												
5 Gestione dell'Esercizio per Direttrici (FASE 1 - Direttrice Tirrenica)												
6 Avvio della nuova organizzazione del sito sperimentale di BOLOGNA												
7a Avvio dell'estensione delle esperienze di Pisa e Bologna: FASE 2: Direttrice Adriatica												
7b Avvio dell'estensione delle esperienze di Pisa e Bologna: FASE 2: Posto Centrale di Cagliari (7)												
8 Progressiva applicazione delle abilitazioni SDAM (personale DCI) Per memoria: Scorta carrelli, Protezione cantieri (personale DCM)												
9 Avvio progressivo passaggio delle attività dagli RTM alle UOT (elaborazione RDS, visite ispettive, formazione e mantenimento delle competenze, ecc.)												

## L'informazione e la comunicazione

I DCO concentrano di norma la propria attività nelle funzioni connesse con la regolazione della circolazione treni, mentre la regia ed il monitoraggio dell'operatività dei sistemi automatici di IaP, viene seguita in una "control room" che presiede e coordina il processo di IaP e comunicazione su tutto il territorio di riferimento. Le postazioni della "control room" devono poter richiamare tutte le funzioni in modo da garantire la completa interoperabilità delle postazioni indipendentemente dal numero di operatori in servizio.



### Control room security



### L'Unità Organizzativa Territoriale



Le attuali competenze evolvono nel contesto dello sviluppo tecnologico in coerenza con l'innovazione funzionale ed organizzativa, integrando e assorbendo progressivamente le funzioni di movimento legate alla circolazione, al pronto intervento e alla manutenzione. La ricomposizione delle attività produttive comporta, infatti, un nuovo riequilibrio tra le conoscenze specialistiche e una diversa aggregabilità nei nuovi profili professionali.

### La riorganizzazione delle attività



### La riorganizzazione delle attività



# La nuova Segreteria Regionale FAST Ferrovie - Campania

di Gennaro Sirico

La Segreteria Regionale Campania FAST Ferrovie era ormai retta dallo stesso organico già da qualche anno, il Segretario, al suo secondo mandato, era in carica da più di sei anni, quindi, nella logica democratica di qualsiasi organizzazione, in particolare, quella di un Sindacato che nasce ovviamente proprio per tutelare i diritti dei lavoratori, non ha stupito più di tanto il cambiamento al vertice maturatosi in questi giorni.

Di solito, i cambiamenti, sono portatori di polemiche e veleni che, tuttavia, in questa occasione, sono rimasti nel mero stato embrionale, sia per l'ampio senso di responsabilità di tutti i diretti interessati, sia per la numerosa partecipazione degli iscritti che hanno fornito valore aggiunto al cambiamento in atto.

Un plauso va quindi ai protagonisti, uscenti ed entranti, in uno scenario di politica sindacale che, come è ben risaputo, fin troppo spesso non è tutto rose e fiori!

Questa breve crisi è emersa nel mese di Dicembre, poco prima di Natale, con le dimissioni del Segretario Regionale uscente che, nonostante abbia ricevuto inviti e proposte a continuare il suo operato, sono rimaste purtroppo irrevocabili ma anche comprensibili, in considerazione, appunto, del lungo periodo in cui ha ricoperto la carica, il grande lavoro

svolto finora e le motivazioni alla base della sofferta decisione.

Bisogna, infatti, ricordare come in Campania esista una situazione molto varia a causa della presenza di molte società appaltatrici e diverse società private, notoriamente non tenere in fase trattativa sindacale e usuali ad azioni unilaterali, condizioni che costringono il sindacato ad assumere, spesso, posizioni scomode, ma necessarie e, sicuramente, impegnative ed estenuanti.

Si è avviato quindi quel processo di consultazione fra tutte le Segreterie Provinciali e d'Impianto della Regione (Napoli, Salerno, Benevento, Caserta e Santa Maria La Bruna), che ha portato all'indizione ed allo svolgimento di un Congresso regionale Straordinario il giorno 31 Gennaio u.s., nei lavori del quale è stato eletto un nuovo Segretario Regionale.

Il suo nome è Francesco Di Polito, macchinista della Pax di Napoli, conosciuto e stimato sul territorio, che ha messo tutti d'accordo facendo prevalere il fine primario di un'organizzazione come la nostra che è, e rimarrà sempre, l'interesse del lavoratore.

Una volta eletto il Segretario, ovviamente, bisognava eleggere un gruppo affiatato che lo potesse coadiuvare adeguatamente nell'impegno rappresentativo. Grazie alla partecipazione estremamente sentita e numerosa di tutta la base associata, vecchi e nuovi attivisti hanno trovato gli stimoli giusti per formare la nuova Segreteria Regionale FAST Ferrovie eletta il 15 Febbraio scorso.



Il Segr. Reg. FAST Ferrovie Campania Francesco Di Polito

Ed ecco i nuovi nomi:

- Francesco Di Polito - Segretario.
- Gennaro Ascione - Segretario aggiunto e Referente Relazioni Interne.
- Gennaro Sirico Responsabile Amministrativo.
- Giovanni D'Aloia - Responsabile RFI.
- Salvatore Taurino - Responsabile TRENITALIA e Società di Trasporto.

Alla nuova Segreteria vanno gli auguri di buon lavoro da parte di tutti, certi che sapranno portare avanti il lavoro svolto fino ad oggi, migliorandolo nell'interesse degli iscritti e dei lavoratori in genere.

Un ringraziamento d'obbligo va porto alla Segreteria uscente che, ne siamo certi, in ogni suo elemento, continuerà a lavorare supportando la nuova Struttura neo-nata, nello spirito democratico che da sempre caratterizza la FAST Ferrovie.



La Commissione Verifica Poteri del Congresso di Santa Maria la Bruna

**Gli iscritti Fast Ferrovie possono accedere a tutte le convenzioni ASSO CRAL, presentando la propria tessera con il bollino ASSO**



## CARTA SERVIZI ASSO CARD

**LA TESSERA PER OTTENERE SCONTI IN TUTTA ITALIA !!**

**NESSUN COSTO, NESSUNA SCADENZA**

**SCOPRI I VANTAGGI DI APPARTENERE AD UN GRANDE CIRCUITO DI CRAL e di ATTIVITA' COMMERCIALI, SANITARIE e TURISTICHE**



Sconti REALI su più di 850 attività commerciali, sanitarie e turistiche in tutta Italia

Consulta le agevolazioni sul ns portale:

**www.assocral.org**

oltre 30.000 pagine/mese visitate dai soci



usata da più di **250.000** persone in tutta ITALIA !!

Richiedi maggiori informazioni al numero verde

**800.12.69.21**

Alcuni esempi di **CONVENZIONI** Asso Cral Italia



City SIGHTSEEING Italy - BUS ROSSI  
Sconti fino al 15%



Sconti su TRAGHETTI



Biglietteria agevolata per spettacoli in tutta Italia



Sconti su TEATRI nelle maggiori città



HERTZ  
In tutto il MONDO



Sconto 30/40% su Assicurazioni RC AUTO (Toscana Lazio Umbria)



AUTO GRILL FINIGRILL  
Sconto 10% in autostrada



Cambi Merce Auto  
Sconti fino al 24%



FINANZIAMENTI a TASSI AGEVOLATI



SPESE DENTARIE  
L'unica polizza che permette di non pagare più il dentista



Coperture Professionali per i Medici  
Risparmi sicuri sulla polizza professionale fino al 55%



AMPLIFON sc.10%



SHOP on LINE Acquisti sul Web a prezzi scontati



H3G - TELEFONIA  
30€ di Ricarica ulteriore



TELEPASS  
Prossimamente



Sconti su LINEE AEREE LOW COST



HOTELS e B&B Villaggi Turistici  
Sconti fino al 50%



TOURING CLUB  
Tariffe agevolate



PARCHI GIOCHI e attrazioni



MEDICI SPECIALISTI Ist. di Analisi



Ristoranti in tutta Italia

**...a conti fatti con la Asso Card si risparmiano più di 1.500 €/anno**

**ASSO City**  
La fidelity Card per il tuo cliente

**ASSO CRAL**



## -----Vetrina ASSO CRAL-----

**TELEPASS<sup>®</sup> Family TELEPASS<sup>®</sup> Premium** VIAGGIARE A CINQUE STELLE

Asso Cral Italia ha realizzato per i tesserati una Convenzione con AUTOSTRADE PER L'ITALIA spa per la sottoscrizione di contratti Telepass a condizioni agevolate. L'agevolazione prevede (per le nuove richieste) l'**esenzione per 6 mesi del pagamento del canone Telepass Family**. Per coloro già titolari di Telepass "Family" si può attivare l'opzione Premium alle stesse condizioni agevolate



L'opzione Premium, (proposta al costo di €0,76/mese) abbina alla possibilità di risparmiare tempo al casello utilizzando le porte dedicate, un pacchetto di servizi ed agevolazioni estremamente vantaggiose legate al mondo dell'auto e dei viaggi.



Un risparmio di 2 € cent per ogni litro di carburante acquistato, non solo in autostrada ma anche sulla rete ordinaria. Basta un pieno di carburante (40 litri) al mese per ripagarsi del canone dell'Opzione Premium



Soccorso meccanico gratuito in autostrada, trasporto dei passeggeri in albergo e rimborso delle spese di pernottamento fino a 500 euro. In caso di guasto al veicolo, già il soccorso meccanico permette di risparmiare circa 100 euro (pari al costo medio per il traino in autostrada)



Sconti fino al 30% su polizze auto, casa e infortuni. Basta stipulare una polizza RC Auto per ripagarsi, come minimo, del canone annuale del Telepass e dell'Opzione Premium



Telepass Family è riservato alle sole persone fisiche per autoveicoli o motoveicoli ad uso privato - Validità della convenzione: 01-02-07 / 31-07-07

I tesserati Asso Cral Italia potranno accedere alla promozione con le seguenti modalità :

**Sottoscrivere il contratto Telepass Family o Telepass Family con opzione PREMIUM, recandosi presso la propria banca e compilando l'apposito modulo di adesione e richiesta del servizio, disponibile presso l'istituto bancario.**

**Inviare il modulo di adesione validato dalla banca ad : Autostrade per l'Italia - reparto "Grandi Aziende"- Via Bergamini, 5 - 00159 ROMA", insieme alla copia di un documento di riconoscimento ed alla copia della tessera Asso Cral Italia.**

Il personale preposto "Grandi Aziende" provvederà alla attivazione del contratto ed alla successiva spedizione dell'apparato.

I referenti del reparto "Grandi Aziende" sono:

Salvatore de Mercurio : Tel. 06 4363 2839

Susanna Castellani : Tel. 06 4363 4350

Sergio Ranno : Tel. 06 4363 2109

Alessandro Ruggieri : Tel. 06 43632158

*autostrade // per l'Italia*

**Convenzione  
Asso Cral Italia:  
Esenzione dal canone  
Telepass per 6 mesi**

[www.telepass.it](http://www.telepass.it)



**AIG** **OSTELLI ON LINE**  
Guida ASSOCIAZIONE ITALIANA ALBERGHI PER LA GIOVENTU'

**>>> OSTELLI per la gioventu' <<<** [www.ostellionline.org](http://www.ostellionline.org)

**AIG - Via CAVOUR , 44 - ROMA - TEL. 06.4871152 - fax. 06.4880492 - info@ostellionline.org**

**Con la tessera Asso Cral potrai accedere agli Ostelli senza obbligo di tessera AIG e potrai comunque acquistarla per accedere agli Ostelli esteri, al prezzo agevolato di 10 € ( Acquisto consentito solo presso la sede AIG di Via Farini, 48/50 a Roma - Tel. 06.48907740 )**

**TI RICORDIAMO CHE L' ACCESSO  
NEGLI OSTELLI E' CONSENTITO  
SENZA LIMITI DI ETA'**

**RECATI IN UN OSTELLO  
nella città della tua  
destinazione preferita ed  
ottiene l'accesso semplice-  
mente esibendo la tessera  
ASSO CRAL ITALIA**



L'AIG - Associazione Italiana Alberghi per la Gioventù - ha per scopo istituzionale la promozione del turismo giovanile, attraverso la realizzazione e la gestione degli Ostelli per la Gioventù, e l'attuazione di ogni altra iniziativa idonea a favorire il miglioramento morale, culturale e fisico della gioventù, mediante la pratica del turismo, considerato mezzo insostituibile per la promozione sociale dei giovani e per favorirne la reciproca conoscenza e quindi l'affermazione dei sentimenti universali di pace e di fraterna solidarietà affinché i diversi popoli del mondo siano un'unica famiglia. L'AIG ha struttura e organizzazione rigorosamente democratica: negli Ostelli per la Gioventù da essa gestiti non viene fatta alcuna distinzione di razza, nazionalità, colore, religione, sesso, classe sociale o opinione politica. L'AIG è membro ed unico rappresentante per l'Italia della Federazione Internazionale degli Ostelli per la Gioventù (IYHF, International Youth Hostel Federation), massimo organismo mondiale competente per la ricettività dei giovani, con status consultivo presso l'UNESCO. Confluiscono nell'IYHF 59 Associazioni Nazionali, 31 Organizzazioni associate o accreditate, complessivamente quindi 90 Enti presenti in ogni parte del mondo. Ciascuno di essi è competente per il funzionamento degli Ostelli territorialmente dipendenti (oltre 5.000 con circa 35 milioni di pernottamenti) e per le connesse attività sociali e culturali. L'AIG è presente con le proprie articolazioni periferiche, regionali e provinciali, su tutto il territorio nazionale, dove gestisce attualmente oltre 100 Ostelli e conta circa 50.000 soci. Nel 2006 si sono registrate complessivamente circa un milione di presenze, il 65% delle quali si riferisce ad ospiti stranieri, provenienti da tutte le parti del mondo.

**Entra a far parte del movimento di turismo giovanile più vasto del mondo. 5 milioni di soci, 5.000 Ostelli per la Gioventù con 34 milioni di pernottamenti ogni anno**



# Previdenza... le regole per l'accesso alla pensione e i sistemi di calcolo!

di Agostino Apadula

**Il T.U. 1092/73, cioè la regolamentazione complessiva del sistema pensionistico pubblico, è ormai in frantumi e con esso quasi tutti gli istituti che garantivano le tutele previdenziali/assicurative ai Ferrovieri.**

Le condizioni di minor tutela previdenziale che i Ferrovieri, unitamente a tutti i lavoratori, registrano oggi sono dovute alle decisioni in tema di riforma del sistema di calcolo delle pensioni assunte dai governi, che si sono succeduti negli ultimi quindici anni.

Con il Dlgs 503/92 e successivamente con la legge 335/95, sono state infatti deliberate modifiche ai criteri di calcolo dei trattamenti pensionistici che hanno alterato profondamente il cosiddetto il valore dei trattamenti previdenziali.

Con questi provvedimenti legislativi si è modificato il cosiddetto "tasso di rimpiazzo", cioè il rapporto tra il valore percentuale numerico della prima pensione percepita, rispetto all'ultima retribuzione ottenuta in attività di servizio.

Fino al 1992 infatti i sistemi di calcolo del trattamento previdenziale in auge, previsti dal T.U. n. 1092 del 1973, insistendo sulle ultime retribuzioni e prevedendo una maggiorazione del 18% da ascrivere alle competenze accessorie, garantivano ai lavoratori pubblici in quiescenza "un tasso di rimpiazzo" molto elevato che era pari al 94% circa.

In questa condizione di tutela previdenziale elevata i lavoratori, soprattutto come già detto i dipendenti pubblici, non avvertivano, sul piano economico, il passaggio dallo stipendio al trattamento pre-

videnziale, proprio perché esso era tale da permettere il mantenimento dello stesso tenore di vita acquisito con la retribuzione ordinaria.

Con il Dlgs 503/92, il governo Amato, pur salvaguardando il sistema di calcolo retributivo, cominciava ad apportare le prime modifiche sull'entità delle pensioni, mediante la previsione delle medie quinquennale/decennale sugli stipendi percepiti dai lavoratori, nella definizione dei loro trattamenti pensionistici.

Ma è soprattutto la legge 335/95, cosiddetta riforma Dini, a costituire la vera novità negativa in tema previdenziale, perché introduce il sistema contributivo come base di calcolo per la pensione dei lavoratori più giovani e lascia il sistema retributivo, evidentemente più tutelante, ad esaurimento per quelli più anziani.

Oggi alla luce degli interventi legislativi attuati dobbiamo purtroppo registrare che poco resta anche ai Ferrovieri delle loro prerogative previdenziali che erano previste nel succitato T.U. 1092 del 1973.

Nonostante infatti con l'art. 43 della legge 27.12.1999, n. 488 i sindacati dei ferrovieri erano riusciti a far costituire presso l'INPS un Fondo Speciale per la determinazione e la liquidazione delle pensioni dei Ferrovieri, di fatti prima il Ministero del lavoro e poi l'INPS stesso con atti unilaterali ne stanno compromettendo le regole e le tutele.

Intanto cominciamo a vedere quando si può andare in pensione alla luce delle regole di oggi.



Due sono i metodi per accedere ai trattamenti pensionistici: per anzianità e per vecchiaia.

## **LA PENSIONE D'ANZIANITA'**

Tale diritto si può ottenere, prima di aver compiuto l'età prevista per la pensione di vecchiaia, a condizione però di aver maturato **35 anni di contributi e 57 anni di età per i lavoratori dipendenti.**

Si può prescindere dall'età, se si ha una maggiore anzianità contributiva, in tal caso servono **almeno 39 anni di contributi per i lavoratori dipendenti.**

Il requisito della maggiore anzianità contributiva salirà gradualmente, **fino ad arrivare a 40 anni nel 2008**, anche per i lavoratori dipendenti.

**Per avere la pensione di anzianità i lavoratori dipendenti devono dimettersi dal lavoro.**

La recente legge di riforma del sistema previdenziale ha introdotto l'incentivo al posticipo della pensione, il cosiddetto "superbonus" un particolare beneficio per i lavoratori del settore privato che hanno maturato o matureranno il diritto alla pensione di anzianità entro il 31 dicembre 2007, ma decidono di continuare a lavorare.

Coloro che scelgono di rimanere

al lavoro possono rinunciare all'accredito dei contributi ottenendo un aumento esentasse in busta paga pari alla contribuzione previdenziale.

Il pagamento della pensione decorre a partire dall'apertura della finestra, a condizione che la domanda sia stata presentata prima di quella data.

#### **I requisiti per l'accesso alla pensione di anzianità**

Lavoratori dipendenti, operai e precoci		Lavoratori autonomi
57 anni di età e 35 di contributi		58 anni di età e 35 di contributi
Lavoratori dipendenti, operai e precoci		Lavoratori autonomi
2007	39	40 anni di contributi
2008	40	

#### **A partire dal 2008 il requisito dell'età si modifica poi come segue**

Età Anagrafica		
Anno	Lavoratori dipendenti Pubblici e Privati	Lavoratori autonomi iscritti all'INPS
2008	60	61
2009	60	61
2010	61	62
2011	61	62
2012	61	62
2013	61	62

**Per i lavoratori dipendenti "le finestre" sono indicate nella tabella che segue:**

Se i requisiti sono raggiunti entro il	La prima finestra utile è quella del
1° trimestre dell'anno	1° luglio dello stesso anno
2° trimestre dell'anno	1° ottobre dello stesso anno
3° trimestre dell'anno	1° gennaio dell'anno successivo
4° trimestre dell'anno	1° aprile dell'anno successivo

#### **TABELLA A**

**Legge 234/2004 (Articolo 1, Commi 6 E 7)**

#### **Quando si ottiene il pagamento della pensione**

Una volta in possesso dei requisiti occorre attendere la "finestra d'uscita" che fissa la decorrenza della pensione.

#### **Pensione di vecchiaia**

Il trattamento di vecchiaia si ottiene quando si verificano tre condizioni essenziali:

- età;
- contribuzione minima;
- cessazione del rapporto di lavoro.

In caso contrario, decorre dal primo giorno del mese successivo alla presentazione della domanda.

#### **La domanda**

La domanda di pensione di anzianità può essere presentata direttamente alla sede

Inps o tramite i Patronati, che per legge offrono assistenza gratuita, oppure inviata per posta.

Il terzo requisito non è richiesto per i lavoratori autonomi, i quali possono chiedere la pensione e continuare la loro attività.

Gli altri due variano a seconda che il sistema di calcolo sia retributivo o contributivo.

#### **SISTEMA DI CALCOLO CONTRIBUTIVO**

Con il sistema di calcolo, attualmente in vigore, legato alla totalità dei contributi versati, rivalutati in base all'andamento del prodotto interno lordo.

#### **Età**

Variabile da 57 a 65 anni, sia per gli uomini che per le donne.

Prima dei 65 anni la pensione si ottiene a condizione che risulti superiore del 20% all'importo dell'assegno sociale.

#### **Contributi**

Sono richiesti almeno 5 anni di contribuzione legati ad una effettiva attività lavorativa.

#### **SISTEMA DI CALCOLO RETRIBUTIVO**

È il sistema di calcolo legato alle retribuzioni degli ultimi anni di attività lavorativa (10 anni per i lavoratori dipendenti e 15 per i lavoratori autonomi). E' ancora valido per chi al 31 dicembre 1995 aveva almeno 18 anni di contribuzione.

#### **Età**

Si va in pensione a:

- 65 anni per gli uomini;
- 60 per le donne.

Gli invalidi all'80% e i lavoratori non vedenti possono andare in pensione di vecchiaia a 60 anni se uomini e a 55 se donne.

#### **Contributi**

Sono richiesti almeno 20 anni di contribuzione comunque accreditata (da attività lavorativa, da riscatto, figurativa ecc.).

Bastano 15 anni di contributi per quei lavoratori che al 31 dicembre 1992:

- avevano già tale anzianità;
- avevano già compiuto l'età pensionabile prevista all'epoca (55 anni per le donne e 60 per gli uomini);
- erano stati autorizzati ai versamenti volontari.

### CON IL SISTEMA MISTO

Per coloro che al 31 dicembre 1995 avevano un'anzianità contributiva inferiore ai 18 anni si applica il sistema misto: l'importo della pensione viene calcolato sulla base sia del sistema contributivo sia di quello retributivo.

#### La domanda

La domanda di pensione di vecchiaia può essere presentata direttamente alla sede Inps o tramite i Patronati, oppure inviati per posta.

#### Regole per il calcolo retributivo/contributivo delle pensioni

Per effetto delle nuove legislazioni si sono venuti a formare quindi **due tipologie di calcolo previdenziale per i lavoratori già in attività di servizio al 31/12/1995 e una per quelli assunti successivamente a tale data.**

- Dipendenti che alla data del 31/12/1995 hanno almeno 18 anni di servizio effettivo:

Per "servizio effettivo", ai sensi dell'articolo 40 del citato T.U., si intende il complesso dei servizi e periodi comunque computabili a carico del Fondo. Sono pertanto utili ai fini del computo del servizio effettivo e, nella generalità dei casi, ai fini dell'acquisizione del diritto a pensione:

- il periodo di servizio ferroviario reso con iscrizione al Fondo dalla decorrenza dell'assunzione fino all'atto della risoluzione del rapporto di lavoro con esclusione, secondo quanto precisato dall'art. 212 del T.U., dei periodi di aspettativa per motivi di carattere privato e dei periodi di detenzione per condanna penale;

- il servizio militare;
- il servizio non di ruolo reso alle dipendenze delle Ferrovie dello Stato o delle Amministrazioni dello Stato;
- i servizi riunibili o ricongiungibili, d'ufficio o a domanda, in base a particolari disposizioni del T.U.;
- tutti i periodi comunque computabili mediante riscatto e mediante ricongiunzione secondo le norme della legge n. 29/1979 e/o della legge n. 45/1990;
- i periodi di contribuzione figurativa e volontaria.
- I trattamenti previdenziali per questi lavoratori verranno calcolati interamente con il sistema retributivo. Da segnalare, come sopra riportato, che gli anni lavoro-

Divisori	Età	Valori
21,1869	57	4,720%
20,5769	58	4,860%
19,9769	59	5,006%
19,3669	60	5,163%
18,7469	61	5,334%

rativi resi prima del 1992 hanno un valore contabile più alto di quelli successivi, perché su questi ultimi insistono gli effetti della riforma Amato;

- Dipendenti che alla data del 31/12/1995 hanno meno di 18 anni di servizio, compreso le contribuzioni figurative: In questa condizione invece i trattamenti previdenziali dei lavoratori interessati saranno calcolati con il sistema misto. Quindi l'anzianità maturata al 31 dicembre 1995 verrà trattata con il sistema di calcolo retributivo per gli anni di servizio effettivo, determinato come sopra, mentre gli anni a far tempo dal 1° gennaio 1996 verranno definiti con il sistema

contributivo. Nel sistema misto, qualora in possesso, sempre al 31/12/95, di una età contributiva pari o superiore a 10 anni è possibile fare l'opzione per avere tutta la pensione con il sistema contributivo. Ovviamente bisogna calcolare bene le convenienze di una tale scelta;

- Dipendenti senza anzianità contributiva al 31/12/1995 La pensione per questi lavoratori verrà calcolata per intero con il sistema contributivo introdotto dalla 335/95 (legge Dini) mediante i valori fissati nella Tabella A sottoriportata. In base all'art. 1, comma 6, della legge n. 335/1995, la pensione si calcola applicando al montante individuale dei contributi il coefficiente di trasformazione relativo all'età dell'iscritto al momento del pensionamento e rilevabile dalla tabella A allegata alla stessa legge.

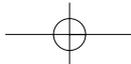
Divisori	Età	Valori
18,1369	62	5,514%
17,5269	63	5,706%
16,9169	64	5,911%
16,2969	65	5,136%

Da un esame sia pur distratto alla tabella si comprende come sulla determinazione del valore della pensione con il sistema contributivo diventa determinante anche l'età oltre che i contributi del pensionando. Pertanto due lavoratori con 40 anni di contributi ed età diversa usufruiranno di due trattamenti pensionistici diversi.

Ovviamente più ci si avvicinerà ai 65 anni è più favorevole (o meglio meno decurtato) sarà il valore dell'assegno della pensione.

#### Aumenti di valutazione ai fini previdenziali (cosiddetto scivolo, un anno ogni dieci).

Di seguito riportiamo l'articolo 217 del l.T.U. 1092 del 29 dicem-



bre 1973, che regolava tale prestazione pensionistica.

*Aumenti di valutazione del servizio ferroviario e di altri servizi.*

*Il servizio ferroviario effettivamente prestato, coperto da iscrizione al Fondo pensioni o comunque computato ovvero riscattato ai fini del trattamento di quiescenza a carico del predetto Fondo, è valutato con l'aumento di un decimo o di un dodicesimo, secondo che esso sia stato reso con qualifiche per le quali il limite di età per il collocamento a riposo d'ufficio sia fissato, dall'ordinamento vigente alla data di cessazione dal servizio, rispettivamente in cinquantotto e sessanta anni.*

*Gli aumenti per servizi speciali di cui alla parte I, titolo II, capo III del presente testo unico sono valutabili ai fini del trattamento di quiescenza a carico del Fondo pensioni solo se ineriscono a servizi computati o riscattati ai fini della predetta pensione ferroviaria.*

Come si può vedere questo istituto era legato solo alla condizione del diritto all'accesso alla pensione a 58 anni/60 anni. A partire dal 1° gennaio 1994, per effetto della riforma Amato (Dl.g.vo 503/92) pochi profili professionali presenti nel Gruppo F.S. hanno diritto alla pensione di vecchiaia a 60 anni e pertanto lo scivolo di un anno ogni dodici è limitato a detti profili.

Dal 1° gennaio 1994, infatti in base al medesimo **art. 5 del DLgs 30 dicembre 1992, n. 503**, restano altresì fermi i limiti di età previsti al 31 dicembre 1992 per alcune categorie di personale, tra le quali quella del personale viaggiante iscritto al Fondo pensioni FS.

I profili professionali, che rientrano nella categoria del personale viaggiante – compresi quelli individuati anche a seguito di accordi

intercorsi tra le FS e le OO.SS. – e la corrispondente età di pensionamento, sono quelli appresso indicati:

*Devono essere attribuiti, nei confronti degli iscritti aventi diritto alla pensione calcolata con il sistema misto, soltanto ai fini*

<b>Profili Professionali</b>	<b>Limiti di età per il pensionamento di vecchiaia</b>
Macchinista, primo tecnico della condotta, macchinista Tm, aiuto macchinista Tm r.e., aiuto macchinista r.e.; capo treno, capo servizio treno, conduttore, ausiliario viaggiante, assistente viaggiante r.e.; nostromo, capo motorista, capo elettricista, carpentiere, motorista, elettricista, operaio di coperta, marinaio, ingrassatore, carbonaio; 1° tecnico della manovra, manovratore capo, manovratore, assistente di deposito.	58 anni
Controllore viaggiante sovrintendente, controllore viaggiante superiore; ufficiale navale, ufficiale di macchina, ufficiale marconista.	60 anni
Comandante; direttore di macchina; primo ufficiale navale, primo ufficiale di macchina e primo ufficiale marconista.	62 anni

Continua invece ad essere previsto lo scivolo di un anno ogni dieci, con le limitazioni appresso indicate, solo per il P.d.M., P.V., Personale Navigante, personale di Manovra.

La prestazione pensionistica del “cosiddetto scivolo” è infatti destinata a venir meno per le strumentali e cervelotiche posizioni assunte in merito **dall'INPS che la nega già per i periodi lavorativi che ricadono nel sistema di calcolo contributivo**. Ciò significa che nel tempo, **quando tutti i lavoratori con diritto al sistema di calcolo retributivo saranno in pensione**, con l'estensione del sistema contributivo l'aumento di valutazione di un anno ogni dieci è destinato a scomparire, pur in presenza di profili professionali con diritto a pensione di vecchiaia a 58 anni.

*Questa di seguito riportata è infatti l'assurda posizione assunta dall'INPS che è oggetto di studio dei legali della Fastferrovie.*

*E' opportuno precisare che gli aumenti di valutazione, ove spettanti:*

*della liquidazione della quota di pensione retributiva e, quindi, limitatamente ai periodi compresi fino al 31 dicembre 1995 e non spettano, invece, per la liquidazione della quota di pensione contributiva.*

Le riforme delle pensioni attuate nel recente passato e quelle annunciate oggi a più voci ed in modo disarticolato hanno in comune un solo obiettivo: **fare cassa nel modo più semplice falcidiando le pensioni future** per continuare ad alimentare un pletorico e sempre più vorace sistema di partiti ed una gestione della cosa pubblica allegra e dispendiosa.

Unitamente a queste deprecabili scelte di politica economica, che attentano complessivamente al sistema previdenziale pubblicistico, si aggiungono creando ulteriori danni alla previdenza dei Ferrovieri, con le loro interpretazioni cervelotiche, l'INPS ed il Ministero del lavoro. A ciò si deve aggiungere anche, a creare ulteriori problemi, il Gruppo F.S. spa, che sfuggendo al confronto con le O.S., rischia di far saltare anche



le regole sul riconoscimento di Equo indennizzo, Pensione privilegiata e malattia per causa di servizio. **Come si suol dire, continua a piovere sul bagnato.** E' fuor di dubbio che si debba correre ai ripari e per quanto possibile aprire l'ombrello.

Ovviamente se niente potrà essere fatto, almeno allo stato delle cose, sugli effetti delle riforme pensionistiche del passato, **si può sicuramente invece alzare la guardia sulle ipotesi di riforma ulteriori delle pensioni paventate da governi ed esperti**, ma soprattutto si possono con il nostro impegno e dei ferrovieri modificare gli atteggiamenti e le pretestuose interpretazioni date dall'INPS e/o Ministero del lavoro e/o INAIL che puntano a far venire meno una serie di istituti, di seguito elencati, che hanno una incidenza notevole sui trattamenti previdenziali:

1) **la prima questione** alla quale si fa riferimento è la ormai pubblicizzata problematica dei Ferrovieri, dipendenti di Trenitalia, assunti a far data dal 1° aprile 2000 e dei dipendenti di RFI a loro volta assunti dal 1° luglio 2001, ai quali, a seguito di un gioco delle parti a dir poco scorretto, tentato dal Ministero del lavoro e dall'INPS, vengono negati gli oltre agli aumenti di valutazione, anche il diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni.

**Per questa importante capitolo previdenziale che crea disparità tra lavoratori di pari profilo è in fase di definizione avanzata il ricorso agli organi giudiziari competenti** approntato dalla Fastferrovie.

2) **altro problema** di rilevante importanza è il mancato riconoscimento del decimo pensionabile ai Ferrovieri (P.d.M., P.V., Personale navigante, Manovratori, Operatori della circolazione), anche se assunti prima del 1° aprile 2000, per la quota di pensione calcolata con il sistema contributivo, quella quindi a partire dal 1° gennaio 1996.

Interessa quasi tutti i Ferrovieri quindi di pari qualifica che sono in servizio, considerato che coloro che

godono del sistema pensionistico retributivo intero sono ormai una quota ridotta;

3) altra questione scottante sono gli aumenti di valutazione ai fini previdenziali per l'esposizione all'amianto e la posizione strumentale assunta dall'INAIL, deputata per legge a verificare i tempi e i modi di esposizione dei ferrovieri alle fibre di amianto, che già a priori ha avvisato le O.S. tutte che a suo giudizio detta esposizione, per la quasi totalità dei ferrovieri in quiescenza e non, è avvenuta per tempi e quantità irrilevanti. La Direzione generale dell'INAIL ha affermato ciò, nonostante le documentazioni copiose prodotte da Fastferrovie, che attestano presenza di amianto, nelle infrastrutture e sui rotabili, ben oltre i tempi di attuazione del piano di deicombentazione degli stessi, attuato evidentemente con molta superficialità da F.S.spa. e aggiungiamo con rammarico gli innumerevoli eventi tragici da noi richiamati, che, per l'esposizione all'amianto sminuita dall'INAIL, hanno interessato molti ferrovieri e le loro famiglie. **Anche su questa questione sono in atto procedure legali** che quanto prima, se non ci saranno "interventi sui gradi superiori della Magistratura" da parte dello Stato che sono da temere, andranno a risoluzione;

4) **ci sono ancora iniziative, per adesso sindacali**, d'intesa con le altre O.S., sulle questioni legate agli istituti della Pensione privilegiata, dell'Equo indennizzo, della Causa di servizio che rischiano di venir meno per una posizione inconciliabile con i diritti e gli interessi dei Ferrovieri, assunta da F.S.spa dopo la stesura del CCNL delle attività ferroviarie. Allo stato delle cose, nonostante le pressioni assunte unitariamente su questi importati aspetti della previdenza dei

Ferrovieri non si è avuto riscontro da parte dell' Holding F.S. spa.

**Sulle problematiche previdenziali** lo scontro che si profila quindi è di notevole dimensione in quanto i Ferrovieri sono interessati sia per gli effetti delle riforme più complessive, **che per le posizioni di F.S. spa, del Ministero del lavoro e dell'INPS, che a diversa ragione sono impegnati a negare diritti**, quali quelli su elencati, che non sono il frutto di privilegi pubblicistici atavici, come qualche imbecille funzionario ministeriale afferma, ma bensì il riconoscimento sui trattamenti previdenziali degli effetti distorti legati ai ritmi ed agli orari di lavoro che sono propri di alcuni profili professionali.

Per difendere queste specificità legate all'organizzazione del lavoro del servizio ferroviario, la FASTferrovie sta dispiegando il suo massimo impegno riscontrando un consenso tra i suoi associati e gli altri Ferrovieri che era in verità atteso, data l'importanza dei temi sollevati e posti sul tappeto. La loro risoluzione ovviamente dipende dal consenso che i Ferrovieri interessati sapranno riconoscerci. Da parte nostra garantiamo il massimo dell'impegno, sia dal punto di vista politico-sindacale che è già in atto, che in termini di assistenza legale qualora, come è prevedibile, gli enti pubblici citati ed F.S.spa continuino nel loro immotivato atteggiamento di disconoscimento di diritti previdenziali questi ed irrinunciabili.

#### *Calcolo della pensione con il sistema retributivo intero e problematiche previdenziali*

Tutti i Ferrovieri interessati ad ulteriori chiarimenti o integrazioni sull'argomento, possono rivolgersi presso le strutture territoriali della FAST Ferrovie che avranno cura d'inoltrare i quesiti alla Segreteria Nazionale.

Per richiedere, invece, il calcolo della pensione sulla delle regole previdenziali attuali, ovviamente fattibile per i pensionandi, è necessario l'inoltro della busta paga e l'indicazione degli imponibili fiscali degli ultimi dieci anni.

Le risposte saranno date: in forma anonima sul mensile della FAST Ferrovie, in forma privata per casi particolari.

# È ARRIVATO CONTO BANCOM.

Piccolo o grande che sia,  
il tuo capitale vola libero e sicuro.

Nel 2006  
il rendimento  
è stato  
del 4,64%.



Prima della sottoscrizione leggere la Nota Informativa e le Condizioni di polizza

**Finalmente buone notizie per i tuoi risparmi.**

**Sicurezza** - Il capitale può solo aumentare, mai diminuire.

**Redditività** - La media dei rendimenti degli ultimi 5 anni è del 4,76%.

**Garanzia** - Alla stipula del contratto il rendimento minimo garantito è già del 2,00%.

**Accessibilità** - Investimento minimo di soli 3.000 euro.

**Convenienza** - Commissione ai livelli più bassi di mercato.

**Liquidabilità** - Possibilità di effettuare prelievi totali o parziali già dopo 12 mesi.

## Conto Bancom

La Soluzione che accresce i tuoi risparmi

**InLinea**

La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri

DAL  
1881

## HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.