

# LA VOCE



delle attività ferroviarie



Formazione per i delegati

Sicurezza e disciplina

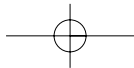
Diritto al pasto

Pensioni complementari

n° 1 Ottobre 2006

Mensile

di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie



## **LA VOCE del Personale delle Attività Ferroviarie**

Anno I - n. 1/2006

Mensile del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie  
PROPRIETA' del Sindacato  
Autonomo FAST-Ferrovie

Redazione, Direzione e Amministrazione:  
Via Varese, 34 - 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 Editoriale:  
Pietro Serbassi

Coordinamento Editoriale:  
Vincenzo Notarnicola

Segretario di Redazione:  
Massimiliano Pantanella

Comitato di Redazione:  
Angelo D'ambrosio, Aniello Carpenito,  
Carlo Nevi, 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, A. Di Sano,  
M. Colombera, S. Genovese

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 26/10/2006

## **SOMMARIO**

### **Editoriale**

di Pietro Serbassi ..... pag. 4

### **Serve quella "discontinuità" troppe volte annunciata e mai attuata nei fatti!**

di Pietro Serbassi ..... pag. 6

### **Piano formativo per i delegati della fast ferrovie**

di Carlo Nevi ..... pag. 10

### **Nuova scheda treno nel TMR Ricadute e perplessità**

di Aniello Carpenito ..... pag. 12

### **DLF timidi passi avanti**

di Carlo Nevi ..... pag. 14

### **Salsomaggiore Terme Tabiano Terme**

redazione ..... pag. 15

### **Accompagnamento notte.**

#### **Errori o orrori**

di Aniello Carpenito ..... pag. 16

### **A rischio gli interventi, per potenziare il servizio Ferroviario in Sicilia?**

di Salvatore Genovese ..... pag. 17

### **Sicurezza e Codice disciplinare**

di Aquilino Di Sano ..... pag. 18

### **Diritto al pasto aziendale per il P.d.M.**

di Mauro Colombera ..... pag. 20

### **Avviata la riforma del sistema pensionistico complementare!**

di Agostino Apadula ..... pag. 22

## SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

<b>SEDE</b>	<b>TEL.</b>	<b>INDIRIZZO</b>
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
CALTANISSETTA	0934-531435	(presso Dep. Loc.) Piazza Roma - 92100 CALTANISSETTA
FIRENZE	055-2353870/486515	Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE
FOGGIA	0881-703725/722160	P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA
FOLIGNO	0742-333236	Staz. FS Piazza Unità d'Italia - 06034 FOLIGNO
GENOVA	010-2742531	Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA
LECCO	912-821-339	Via Ferriera, 1 - 22053 Lecco
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
PISA	050-917692	(presso Staz. FS Pisa C.le) Via F. Corridoni - 56100 PISA
REGGIO C.	0965-56658/863200	Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA
ROMA	06-4871946/47307768	Via Marsala, 75 - 00185 ROMA
SIRACUSA	0931-406427	(presso Dep. Loc.) Via Brenta - 96100 SIRACUSA
TORINO	011-5097310/5098483	Via Sacchi, 45 - 10125 TORINO
TRIESTE	040-3794267	Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE
UDINE	0432-581517/592356	Via Giulia, 5 (presso Dep. Locomotive) - 33100 UDINE
VENEZIA	041-932558/784547	Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)
VERONA	045-8014050	Stazione FS Piazzale XXV Aprile - 37100 VERONA



## EDITORIALE

# Il Nostro Nuovo/Vecchio Giornale “La Voce” cambia pelle, ma non l’anima!

di Pietro SERBASSI

Questo che state sfogliando, cari amici, è la nostra storica “**la Voce**” che torna in stampa, dopo un periodo di fermo per ragioni non dipendenti dalla nostra volontà.

Come avrete certamente notato, la veste grafica è profondamente cambiata, mentre le sezioni interne e le rubriche sono state arricchite. Un progetto editoriale e una nuova grafica quindi che spero vivamente incontrino il vostro gradimento e che, soprattutto con il vostro aiuto e con i vostri suggerimenti, può essere migliorato nel continuo work in progress.

Il giornale, come ben sapete, ha accompagnato da sempre la vita del nostro sindacato, ne ha seguito il percorso politico, ne è stato lo strumento sia per la realizzazione delle battaglie sindacali, sia per garantire la dialettica interna. E’ stato quindi l’espressione mai banale, di un sindacato vero e vivo che con i propri iscritti ha voluto e saputo sempre mantenere un legame politico e culturale che andava oltre la semplice adesione.

Questo primo numero del “nuovo” giornale vuole, ovviamente, continuare in quella stessa direzione, ma, nel contempo, intende segnare una sorta di rinascita del nostro sindacato, che anch’esso ha cambiato pelle, rinnovandosi a sua volta per diventare più moderno e funzionale, **pur rimanendo espressione di una storia politica sindacale, iniziata oltre 50 anni fa, che ha sempre viva e indomita, la propria carica ideale.**

E’ questo il motivo per cui il mio editoriale, non avrà come oggetto il difficile momento politico sindacale che stiamo vivendo in senso lato, bensì vuole essere una riflessione a voce alta sul ruolo che il sindacato autonomo ha nel tempo attuale e, **soprattutto, su quali potranno essere le sue prospettive di ruolo.**

Su questo ultimo aspetto, non certo secondario, ci corre l’obbligo di rilevare come, sui più importanti quotidiani nazionali ed i mass media, si succedano interventi di esperti politologi o presunti tali, volti all’elogio del-

le politiche di concertazione ed alla critica feroce invece sui comportamenti dei sindacati autonomi e di categoria, strutture colpevoli, a loro dire, di non identificarsi nelle scelte politiche perseguite dalle grandi confederazioni sindacali; tale azione trova colpevole complicità, ci auguriamo del tutto involontaria, nella crescente conflittualità di particolari categorie di lavoratori rispetto a scelte di politica aziendale.

Il nostro mondo sindacale, che è fuori dalle tre Confederazioni, si trova, pertanto, ad essere etichettato, da “**questi moderni cantori**”, come “**corporativo**” e come mero “**portatore**” di azioni di politica sindacale volte alla difesa di “**privilegi**” settoriali, e nel far questo, non lesinano a definire, le nostre legittime azioni di sciopero, come “**inaccettabili**” per i disagi che provocano nella collettività.

Per accrescere e far lievitare il valore della concertazione, come metodo unico di confronto sindacale in quella che definiscono la società civile, preclusa, a loro giudizio, al sindacato autonomo, viene spesso menzionato l’accordo del 1993, sottoscritto con l’allora Presidente del Consiglio Amato, che permise all’Italia di uscire da una drammatica crisi finanziaria.

Noi non neghiamo che le politiche concertative tra le parti sociali possano essere un metodo di gestione dei problemi sociali condivisibile, ma non riteniamo che possano però diventare, il paravento della politica e dell’imprenditoria, all’ombra del quale poter operare scelte devastatrici in materia di diritto del lavoro e di rispetto alle norme democratiche regolatrici della contrattazione collettiva.

I sindacati autonomi in genere, ed il nostro in particolare, che rimangono, comunque, l’espressione di una larga fetta del mondo del lavoro, riteniamo, invece, che abbiano sempre dimostrato profondo senso di responsabilità nella gestione delle relazioni industriali, firmando spesso, **sceveri da condizionamenti ideologici**, accordi e contratti con le aziende di competen-



za; intese che hanno previsto e permesso, **nel rispetto intangibile dei diritti dei lavoratori**, flessibilità concrete nella gestione dei processi produttivi.

Anche nel 1993, pur se non coinvolti nella fase di definizione dell’accordo di concertazione su menzionato, i sindacati autonomi, con profondo senso di responsabilità, ne accettarono i termini ed i vincoli definiti, svolgendo in tal modo, un ruolo importante nell’opera di risanamento del paese, all’epoca perseguita dalle parti sociali tutte.

La situazione politica sociale di oggi, riteniamo che sia, purtroppo, profondamente diversa rispetto al 1993. Oggi, infatti, anche Confindustria fa fatica a rappresentare tutte le realtà industriali esistenti e questa sua difficoltà si rileva soprattutto nel settore dei trasporti, dove un’affrettata quanto improvvida politica di liberalizzazione delle regole di mobilità, una volta attuata nel nostro paese, ha creato un mercato del trasporto estremamente eterogeneo e, quindi, difficile da regolamentazione.

Sono sorte, infatti, una miriade di nuove aziende, spesso diramazioni più o meno occulte di compagnie pubbliche estere (SNCF, SBB, ecc.), che sfruttando la carente legislazione in materia, sono riuscite ad instaurare, con i propri dipendenti, rapporti di lavoro estremamente competitivi, che hanno permesso a queste aziende abbattimenti del costo del lavoro tali da

permettere loro di posizionarsi ben lontani dal quel CCNL delle Attività Ferroviarie che, nell'intenzione comune dei sottoscrittori, doveva rappresentare la base sociale di riferimento di questo processo di liberalizzazione del settore.

Le stesse Regioni, così come altri Enti Locali, grazie alle ferrovie ex concesse, hanno contribuito a creare piccoli e/o grandi monopoli regionali e locali dotati di proprie regole, sia normative che regolamentari, in sprezzo ed in dileggio all'occasione di legalità che il CCNL delle A.F. aveva loro fornito.

Le gare sul trasporto pubblico locale, che le regioni dovrebbero bandire a breve, sono l'ulteriore dimostrazione di questa contraddizione tutta Italiana.

Nella nostra strana Italia quindi, regno indiscusso della concertazione e del rispetto delle regole del diritto del lavoro, ci sono pertanto lavoratori, soprattutto nel settore trasporto, ai quali, pur nel rispetto della legge in senso lato, non è data alcuna garanzia contrattuale reale; constatazione che nasce dal fatto che, molto spesso, costoro si ritrovano a svolgere orari di lavoro ordinari di 11-13 ore programmati, che, in esercizio, superano quasi sistematicamente, godendo, tra l'altro, di riposi minimi giornalieri al di sotto delle 11 ore.

Il tutto mentre sono utilizzati in mansioni non certo prive di responsabilità, in una logica di impiego che credo non abbia eguali in Europa.

Nel nostro paese per fortuna però esiste anche un ampio movimento politico, culturale e di idee che rifiuta l'omologazione "alle nuove mode" ed "ai nuovi modernismi" che in materia di lavoro "il rampatismo imprenditoriale" sta cercando di imporre.

Esiste, per fortuna, ancora un'ampia fetta della nostra società, veramente civile, che rivendica con forza la difesa delle peculiarità e delle diversità, anche sul piano economico e **che rigetta ogni ipotesi di globalizzazione che non porti sviluppo e che non assicuri il rispetto delle regole.**

A questa parte importante della società civile, della quale noi ci onoriamo di far parte, risulta quindi molto paradossale che "nuovi cantori del diritto" tramite l'utilizzo sistematico "dei mass media" cerchino spudoratamente di omologare e standardizzare il patrimonio politico/culturale che il



sindacalismo autonomo porta con se.

Non possiamo permettere che si dimentichi "tout court", che la nascita del sindacalismo autonomo in Italia, è avvenuta proprio per contrapporsi ad una visione dogmatica ed ideologica delle politiche sociali e sindacali generali; politiche che si contrapponevano, mortificandoli, ai diritti individuali e alle specificità categoriali dei lavoratori più meritevoli e professionalizzati.

E' indubbio come ci sia stato e ci sia ancora, la necessità di truardare gli interessi generali che il mondo del lavoro porta con se, ma riteniamo che ciò possa farsi nel rispetto massimo delle peculiarità del ruolo professionale che il singolo lavoratore assume nei processi produttivi.

Questo compito non è certamente facile da svolgere, ma riteniamo che, soprattutto nella fase di definizione dei CCNL e della loro attuazione, sia un preciso obbligo morale da perseguire.

La trasformazione del nostro sindacato, da **SMA a FAST FERRO-**

**VIE**, vuole andare proprio, e con decisione, in questa direzione, ovvero: **mettere il lavoratore, l'uomo, la sua tipologia di lavoro al centro di qualsiasi azione politico sindacale.**

Questo è stato e sarà sempre un nostro preciso impegno. Un impegno che va oltre le ideologie politiche che ognuno di noi ha e deve poter mantenere e manifestare.

Non a caso, infatti, nel nostro sindacato convivono egregiamente diverse e a volte contrapposte identità ideologiche, politiche e culturali.

Riteniamo che questa nostra libertà di pensiero sia la nostra vera forza ed il nostro peculiare valore aggiunto, perché assicura a tutti i nostri iscritti ed attivisti, nonché ai nostri quadri dirigenti, la possibilità di partecipare alla definizione delle politiche e delle scelte del Sindacato stesso, ovviamente nel rispetto delle regole di democrazia e delle norme statutarie che liberamente ci siamo dati.

# Serve quella "discontinuità" troppe volte annunciata e mai attuata nei fatti!

di Pietro SERBASSI

Da più parti è stato chiesto il cambio del vertice del Gruppo FS per dare discontinuità con la fallimentare gestione che negli ultimi otto anni è stata fatta nelle Ferrovie dello Stato.

Il cambio del vertice dall'Ing. Cimoli all'Ing. Catania, è stato giustificato, dal Governo di allora, come una scelta dovuta al fatto che i cassetti del Gruppo FS erano vuoti di progetti di rilancio, e, l'ing. Catania, veniva considerato come il manager ideale per riempirli.



Ing. Elio Catania

Nel contempo, l'ing. Cimoli, come premio, veniva inviato ad Alitalia, a "controllare" ed a riempire gli stessi cassetti che non era stato capace di curare in FS.

A distanza di due anni, dopo un'interminabile sequela di annunci di discontinuità con il passato, l'ing. Catania, davanti ad un rendiconto che presentava, oltre che i cassetti vuoti di progetti, dei bilanci del Gruppo FS tinti di un rosso disperato, ha dovuto mestamente, ma comunque "lautamente", farsi da parte; mentre per quanto concerne l'esperienza dell'ing. Cimoli in Alitalia, basta sfogliare un qualunque quotidiano, per rendersi conto del livello di coerenza gestionale che ha saputo far trasmigrare tra le due aziende di Stato.

Una siffatta premessa, è necessa-

ria, per dare un'idea, in estrema sintesi, della crisi Finanziaria e industriale nella quale versano le due Compagnie di trasporto nazionali.

Non ci interessa, nel focalizzare le ragioni dell'ultimo cambiamento di vertice del Gruppo FS, trovare responsabili su cui "buttare la croce" o responsabilità da dividere tra chissà quale gruppo di potere, ne, tanto meno, ci appassiona fare dietrologia sulle scelte politiche di questo o quel Governo, riteniamo, invece, molto importante e, nel contempo, costruttivamente mirato ad una positiva svolta nella situazione gestionale, porre l'accento sul proficuo tentativo, fatto in quest'ultimi mesi, di separare alcune rilevanti responsabilità, da troppo tempo accorpate a poche persone.

Infatti, l'aver separato il Ministero dell'Infrastruttura da quello dei Trasporti e, nelle nuove nomine del Gruppo FS, l'aver separato l'incarico di Presidente da quello di Amministratore Delegato, sono, certamente, segnali positivi che obbligano ad un cauto ottimismo; scelte chiare, che potrebbero essere la premessa per una nuova stagione, dove almeno le responsabilità di ognuno sono ben identificabili.

In merito alle nomine del nuovo vertice del Gruppo FS già abbiamo avuto modo di pronunciarci e, con il ritiro dello sciopero programmato per il 26 ottobre 2006, abbiamo fornito una concreta dimostrazione dell'intenzione della FAST Ferrovie, di concedere un attestato di credito al nuovo management, anche se poi così nuovo non è.

Dopo due incontri con l'ing. Moretti, nuovo Amministratore del Gruppo FS, possiamo dire che le aspettative sul come

avrebbe approcciato al tavolo Sindacale non sono state deluse. La crudezza con la quale ha affrontato l'esposizione dei conti del Gruppo FS e la drammaticità della crisi industriale di Trenitalia, è precisamente quella che ci aspettavamo.



Ing. Giancarlo Cimoli

Le dichiarazioni di ricercare maniacalmente il taglio degli sprechi ci fanno sinceramente piacere, e ancora più piacere, ci farebbe, il riuscire a constatare direttamente qualche risultato positivo, magari nel giro di pochi mesi.

Apprezziamo, inoltre, il nuovo taglio che si vuole dare alle Relazioni Sindacali che, il neo Amministratore, ha testualmente affermato di volere impostare sulla base della:

- trasparenza;
- rispetto e lealtà;
- concertazione;

tre temi che non possono lasciarci indifferenti, considerando che, nella stagione appena trascorsa, il sindacato prima e il "ferroviero" poi, sono stati messi troppo spesso "alla gogna", dai "rampanti risanatori" che arrivavano a

frotte, con eccellenti curricoli ed esperienze probanti, da settori come idrocarburi, informatica, industria automobilistica, ecc., che nulla avevano a vedere con l'universo del trasporto su ferro.

### **Oggi possiamo dire che le ferrovie sono tornate in mano ai ferrovieri!**

La recente esperienza, ci impone di valutare con estrema soddisfazione questo importante stato di fatto, e, restando in tema, molto sentita, dalla FAST Ferrovie, è la speranza che tra i primi provvedimenti di questo nuovo gruppo dirigente e del neo Amministratore, vi sia qualcosa che dirimi in maniera definitiva le problematiche legate all'assunzione dei figli o dei parenti dei ferrovieri, in servizio o meno.



*Dott. Innocenzo Cipolletta*

Vedere penalizzato, addirittura escluso a priori dalla possibilità di accedere ad un rapporto di lavoro, qualcuno per motivazioni che nulla hanno a che vedere con i titoli, le capacità e l'individualità della persona, è un processo dal sapore arcaico, indisponente e contrario a tutte le regole della democrazia e del vivere civile, prima ancora di essere antitetico all'immagine di un'impresa efficiente e fondata sulla qualità.

Il fatto che, nel recente passato, tale preclusione non abbia trovato un'applicazione pedissequa e che, pertanto, e non sulla base di una pretta distinzione di merito, si siano consumate eccezioni al precetto in questione, non ha fat-

to altro che rendere questa discriminazione, laddove fosse possibile, ancora più incomprensibile e odiosa.

Tornando all'esposizione dello stato del Gruppo FS fattacci dall'Ing. Moretti, un altro passaggio foriero di importanti spunti di riflessione, è quello relativo alla sua intenzione dichiarata, dopo la chiusura della semestrale di cassa, di presentare, sia al sindacato ma soprattutto all'Azionista, quella che potremmo definire la sua cura, ovvero, il Piano d'Impresa, con il quale proverà a chiedere, al Ministero del Tesoro, la ricapitalizzazione di 1.100 milioni di euro per i prossimi 4 anni.

Due iniziative, queste, che riteniamo presentino oggettive difficoltà, sia nel merito della possibilità di coniugare, da parte dell'azionista di maggioranza, i labili equilibri interni in materia di finanziaria e bilancio con la richiesta di ricapitalizzazione, sia nel merito di quelle che presumibilmente potranno essere le richieste che egli vorrà fare al Sindacato.

"Il lavoro ha già dato!" E' questo il punto di partenza dal quale il Sindacato tutto, in maniera inequivocabile, si accinge al confronto con la dirigenza del Gruppo sul nuovo Piano d'Impresa. Troppo spesso, le amministrazioni precedenti, ci hanno presentato conti salati da pagare per i lavoratori, a fronte dei quali, non si sono sicuramente ridotte le diseconomie né, tanto meno, si sono riscontrate quelle ottimizzazioni sulle catene produttive, che dovevano essere il contro altare dei sacrifici richiesti e quindi proiettare l'azienda verso il risanamento.

Nonostante ciò, ed anche se la strada da percorrere prevede spazi di manovra molto limitati, l'incontro del 4 ottobre u.s., evidenziando nella drammaticità del quadro presentatoci, la necessità di agire in fretta, ha statuito l'avvio del tavolo negoziale, partendo dalla constatazione che, dopo anni, siamo riusciti almeno a

condividere con il management i problemi da porre sul tavolo, aiutati, ed è opportuno evidenziarlo, anche della chiarezza nel linguaggio che l'ing. Moretti ha usato nell'occasione.

Infatti, senza mezzi termini e senza i vecchi stressanti tatticismi, il neo Amministratore Delegato ha fatto una cruda e, per certi versi, violenta analisi dello stato di crisi in cui versa il Gruppo FS e, nel contempo, della propria volontà di ridurre tutti gli sprechi iniziando dalla gestione degli immobili, per proseguire fino alla gestione del personale, dichiarandosi deciso nel voler ottimizzare l'utilizzo delle risorse umane, a suo avviso spesso impossibilitate, in particolar modo in alcuni ambienti, ad esprimere una confacente produttività, anche a causa di alcune manifeste incapacità gestionali dei dirigenti.

Molto velatamente, ma in maniera inequivocabile, ha anche detto che nei suoi programmi potrebbe esserci anche un progetto di mobilità di personale fra le società del Gruppo, sempre, comunque, nel pieno rispetto delle attuali norme contrattuali e solo nella ricerca di più elevate sinergie di scala.

Come segnale di distensione e di ripresa del confronto con il Sindacato, l'Amministratore Delegato del Gruppo FS, ha espresso la volontà a:

- risolvere positivamente le note vicende dei licenziamenti, riconsiderando le singole posizioni nelle sedi competenti;
- eliminare definitivamente il dispositivo VACMA.

Per quanto riguarda il caso dei licenziamenti la parola passa necessariamente ai legali in modo che la querelle possa essere risolta senza trascinalamenti di sorta, invece, per quanto riguarda l'eliminazione del VACMA, i tecnici diretti responsabili, Ing. Emilio Maestrini e l'Ing. Michele Elia, hanno illustrato nel dettaglio quello che potrebbe essere il per-

corso che condurrà all'alienazione dell'odiato marchingegno. Innanzitutto, in attuazione dell'accordo del 19 aprile 2005, si avvia da subito la dissociazione del sistema VACMA dal sistema SCMT. Infatti, dopo aver richiamato le varie tappe della complessa vicenda e i vincoli che fino ad oggi l'avevano caratterizzata, la controparte, ha dichiarato che l'esperienza maturata sul campo e le verifiche realizzate sulla attuale tecnologia, hanno dato la certezza che il livello di protezione previsto con il Vacma, è assorbito dalla protezione offerta, in modo completo e sicuro, dalla moderna tecnologia di bordo e di terra (ERTMS-ETCS, SCMT, SSC).



Ing. Mauro Moretti

Attualmente FS ha attrezzato, con i sistemi di protezione e sicurezza suddetti, circa 7.500 Km di rete sui 10.500 previsti e 1.900 cabine di guida sulle 4.000 finali, nella riunione in questione, ci ha tenuto a confermare, che i lavori saranno terminati entro il 2008.

Visto che ancora tutti i passaggi normativi di certificazione e convalida non sono stati compiuti, anche se, a dire il vero, bisogna sottolineare come tutti gli orientamenti sembrano essere positivi, v'è, comunque, riconosciuto, al nuovo Amministratore Delegato, la capacità di sapersi assumere

responsabilità chiare, dando mostra di un'importante prerogativa, che nessun altro, fino ad oggi, ha dimostrato di avere.

L'eliminazione del Vacma, sarà concretamente realizzata, con l'installazione di un apposito interruttore che consente, su tutte le locomotive, la disgiunzione del Vacma dal Scmt.

Poiché la Dirigenza del Gruppo ha dichiarato una capacità di frequenza d'intervento specifico pari a circa 200 cabine di guida al mese, ne consegue che l'installazione, nei termini appena riportati, sarà conclusa entro il mese di luglio 2007.

E' opportuno precisare che le locomotive attualmente prive di Vacma e Scmt, saranno equipaggiate con apparecchiature senza Vacma.

Inoltre, con un processo che avrà scadenza immediata, si procederà alla disattivazione del Vacma su tutti i locomotori attrezzati unicamente con tale dispositivo, prevedendo, contestualmente, il vincolo alla sua attivazione limitatamente per le locomotive pesanti circolanti nelle ore notturne (0-5) e fino alla installazione del Scmt.

Sui mezzi leggeri attrezzati con il solo Vacma, nella attesa dell'equipaggiamento con Scmt, il Vacma sarà immediatamente disattivato.

E' evidente come, nonostante il vincolo obbligatorio di attivare il Vacma nelle ore notturne (0-5) sui locomotori pesanti nella attesa di completare i processi di attrezzaggio e dismissione, questa evoluzione di una vertenza che da parecchi mesi ha visto la FAST Ferrovie in prima linea nella difesa della salute e delle condizioni di lavoro del P.d.M., appare come un definitivo passo in avanti verso l'immediata e definitiva soluzione della complessa e improcrastinabile vertenza Vacma.

Come sindacato non potevamo che salutare positivamente una tale assunzione di responsabilità, che trova motivazione, nella ricerca della ricostruzione di quel-



Ing. Michele Elia

l'indispensabile rapporto fra Azienda, Parti Sociali e Lavoratori, lacerato ormai da tempo.

L'Azienda ha poi tenuto a precisare, evidenziare e ricordare i cospicui investimenti pubblici e l'importante autofinanziamento di Trenitalia per le nuove tecnologie, ed ha richiamato, inoltre, la particolare crisi economica di Trenitalia, illustrando, a questo punto, la conseguente esigenza di un cospicuo contenimento dei costi.

Rispetto a tali considerazioni, tenuto conto del cessato contributo dello Stato per la transizione (K2) e, soprattutto, verificato che le nuove tecnologie, sempre secondo la società FS, garantiscono livelli di sicurezza superiori a quelli attuali con il doppio agente e la RS continua, l'Azienda ha avanzato la richiesta di concordare con le OO.SS. l'adozione di una nuova organizzazione dell'equipaggio di condotta in specifici ambiti e in determinate condizioni.

In particolare, la controparte, ha avanzato la richiesta di prevedere, in occasione del prossimo cambio turno, l'introduzione sperimentale dell'equipaggio ad agente solo, nelle condizioni e con i livelli di Sicurezza garantiti dalle nuove caratteristiche del sistema SCMT.

Come FAST Ferrovie, ovviamente, non abbiamo condiviso né la proposta di sperimentazione, né la necessità dell'attivazione del VACMA nelle ore notturne.



ne, per le locomotive non dotate di SCMT.

Siamo convinti che tali argomenti possono essere affrontati solo dopo la presentazione del Piano d'Impresa e l'avvio della vertenza sul rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie.

Le implicazioni e le ricadute in materia non solo normativa, ma anche retributiva e, cosa ancora più importante, nell'ambito della sicurezza del lavoratore in caso di malessere improvviso e di necessità di soccorso tempestivo ed efficace, sono notevoli e di difficile soluzione, per questo motivo, riteniamo che necessitino di attenti approfondimenti che difficilmente sposano con le necessità temporali espresse dal Gruppo FS nella riunione in questione.

Il solo fatto che RFI o il Ministero dei Trasporti certifichi che una data apparecchiatura possa essere sufficiente per garantire adeguati standard di sicurezza della circolazione anche nel caso di guida con un unico agente in cabina, non vuol dire



Ing. Emilio Maestrini

assolutamente che, in automatismo, dove prima lavoravano due agenti ora si dimezza l'equipaggio macchina; si apre solo, e non è cosa da poco, un nuovo universo vertenziale con nuovi parametri, nuove ricadute e nuovi elementi di sicurezza per il lavoratore e per l'esercizio tutto, che non si possono immaginare slegati dalla definizione dalla condivisione dei degli obiettivi e del Piano di Impresa e, nel contem-

po, precursori della fase di costruzione del confronto per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie, ma, semmai, parte integrante e qualificante dello stesso.

Comunque, sia per quanto sopra esposto, sia per l'approccio costruttivo ed innovativo che l'Amministratore Delegato ha dato alla riunione, come OS FAST Ferrovie e ORSA Ferrovie abbiamo convenuto di ritirare l'azione di sciopero programmata per il 26 ottobre 2006, con l'intenzione di dare, anche da parte nostra, un necessario senso di distensione nei rapporti fra Azienda e Sindacato, e contestualmente, una tangibile dimostrazione del nostro apprezzamento per il nuovo approccio, leale e rispettoso dei ruoli, ricevuto dal nuovo vertice del Gruppo come ormai, da troppi anni, se n'era persa memoria.



# **CORSI DI FORMAZIONE PER QUADRI E DELEGATI SINDACALI**

*di Carlo NEVI*

La segreteria Nazionale Fast Ferrovie, eletta nel Congresso Nazionale del 15,16 e 17 Marzo 2005, come ricorderete aveva, tra l'altro, assunto l'impegno di dare vita a dei corsi di formazione per Dirigenti e Delegati Fast Ferrovie con il preciso intento di costruire e consolidare nella Categoria, un sistema interno di formazione permanente ed aggiornamento dei quadri, che coinvolga capillarmente tutta l'organizzazione.

Ebbene quello che ieri era un impegno oggi si sta finalmente concretizzando, infatti già per il mese di Ottobre è in programma un primo stage di 3 giorni dal titolo " Prenota il Futuro" rivolto ai Dirigenti Sindacali della Fast Ferrovie (principalmente Segretari Regionali) con la partecipazione della Segreteria Generale FAST Confasal e dei Dirigenti Aziendali del Gruppo FS, della RTC nonché di AGENS (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi) aderente a Confindustria.

A lo svolgimento dello stage e agli interventi dei partecipanti sarà dedicato un ampio servizio sul prossimo numero del giornale.

Tornando a noi, gli obiettivi che come Segreteria Nazionale ci proponiamo con il Programma di Formazione sono:

creare una struttura formativa interna, che risponda concretamente alle esigenze di formazione permanente ed aggiornamento dei quadri Fast Ferrovie; realizzare il concreto aggiornamento dei quadri, sulle materie individuate come prioritarie per la Categoria;

sperimentare un modello che, a lungo termine, faccia dell'aggiornamento e della formazione uno dei criteri vincolanti nella costruzione del gruppo dirigente.

Il Programma di Formazione è rivolto a due differenti tipi di destinatari:

- Dirigenti e Segreterie Territoriali Fast Ferrovie;
- delegati Fast Ferrovie RSA, RSU e RLS.

Il Programma definisce gli obiettivi formativi ed i contenuti della formazione specifici per il tipo di destinatari, tenendo conto delle concrete necessità di conoscenza ed aggiornamento, e con lo scopo di dare, attraverso la formazione, reali strumenti per il loro lavoro sindacale.

Responsabile del Programma è la Segreteria Nazionale che avrà il compito di:

- insediare ed organizzare il sistema formativo interno;
- presidiarne il funzionamento e la qualità dei corsi erogati.

Per quanto concerne il Piano formativo rivolto ai delegati, RSA, RSU e RLS della Fast Ferrovie, il piano prevede:

## **STORIA DELLA NOSTRA ORGANIZZAZIONE: DALLO SMA ALLA FAST FERROVIE**

Per trasferire ai delegati una adeguata conoscenza della storia della nostra organizzazione e creare la consapevolezza che i diritti di oggi sono opera di conquiste e dure lotte del passato.

## **IL SISTEMA CONTRATTUALE ED IL RUOLO DEL SINDACATO**

Per conoscere natura e regole dell'universo contrattuale e sindacale in cui il delegato si muove.

Contenuti di riferimento:

Il sistema contrattuale: le regole della contrattazione collettiva ed il Protocollo del 23 luglio 1993; cos'è cambiato rispetto al passato; i soggetti contrattuali.

Il sindacato: ruolo e compiti dei sindacati nazionali;

Le RSA/RSU: nomina; diritti, poteri e compiti delle RSU nei luoghi di lavoro; la funzione di rappresentanza ed il rapporto con i lavoratori.

## **I DIRITTI DEI LAVORATORI ED IL CCNL**

Per dare ai corsisti un quadro complessivo dei diritti dei lavoratori tutelati dai nostri CCNL e dei fondamenti istituzionali che li salvaguardano.

Contenuti di riferimento:

I principi fondamentali: la Costituzione della Repubblica, lo Statuto dei Lavoratori; legge e contratti; il CCNL e l'efficacia "erga omnes";

il diritto del lavoratore alla retribuzione prevista dal CCNL ;

I diritti dei lavoratori regolati dai nostri contratti; Diritti e poteri delle RSU sulle materie regolate dai nostri CCNL

## **LA RETRIBUZIONE E LA CONOSCENZA DELLA BUSTA PAGA**

Per ribadire il concetto che la retribuzione è un diritto, e per dare strumenti di conoscenza, comprensione e di primo controllo della busta paga.

**Per prenotare  
il futuro...**

**percorso formativo  
per i quadri dirigenti  
Fast Ferrovie**

Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti

**9.10.11 Ottobre 2006**  
Domus Unitatis - Grottaferrata - Roma

Contenuti di riferimento:

La retribuzione: che cos'è, le voci che riguardano la retribuzione nel CCNL;  
La busta paga: che cos'è, come è fatta; le voci della busta paga e da che cosa derivano;  
le modalità di calcolo e di controllo.

#### **CONTRATTO AZIENDALE E PREMIO DI RISULTATO**

Contenuti di riferimento:

La contrattazione di secondo livello;  
In che cosa consiste il contratto aziendale e di quali materie si occupa;  
Il premio di risultato ed i suoi indicatori;  
La piattaforma e la scelta degli obiettivi contrattuali;  
Fasi e modalità della contrattazione.

#### **SALUTE E SICUREZZA NEI LUOGHI DI LAVORO**

Per dare a tutti i delegati, e non solo agli RLS, una conoscenza delle norme relative alla sicurezza nei luoghi di lavoro e delle possibilità di intervento da parte delle rappresentanze sindacali.

Contenuti di riferimento:

Le leggi vigenti in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori;  
I soggetti preposti alla prevenzione e tutela della salute, nell'impresa e fuori dall'impresa, i loro obblighi e responsabilità;  
Rischi e malattie professionali più diffusi nei nostri settori;  
Compiti e poteri del RLS della RSU in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori:

#### **DIRITTO DI SCIOPERO**

Contenuti di riferimento:  
ex Legge 146/90 come modificata dalla Legge 83/2000;  
Come proclamare uno sciopero;  
Comportamento antisindacale;  
Norme e Procedure.

Questo in linea di massima il progetto formativo, un progetto forse ambizioso, tenuto conto anche del notevole sforzo organizzativo che comporta, ma necessario se si vuol far crescere e creare il nuovo gruppo dirigente della nostra organizzazione e dare finalmente corpo a quel progetto che nel lontano (ormai) 2001 ha sancito la svolta e portato una storica e gloriosa organizzazione sindacale/professionale a trasformarsi in un soggetto Sindacale nuovo e ambizioso quale è e vuole essere la Fast Ferrovie.

# *Nuova scheda treno nel TMR*

## *Ricadute e perplessità*

*di Aniello CARPENITO*

Il 3 Ottobre si è svolto un incontro tra la Società Trenitalia e le Seg. Nazionali di FILT, FIT, UILT, UGLAF, ORSA e FAST Ferrovie in merito alla sperimentazione ed alla messa in opera del processo di stampa e consegna delle Schede Treno, da parte dell'impresa di trasporto suddetta.

La decisione da parte di RFI di non provvedere più alla stampa ed alla consegna delle schede treno a partire dalla data del 30 Novembre p.v., mentre nella Cargo e nella Passeggeri non ha fatto emergere, per il momento, nessuna difficoltà, nella Regionale si va ad inserire in un processo d'innovazione tecnologica, ancora in fase di studio, che, per forza di cose, dovrà essere sperimentato proprio nel periodo ancora disponibile prima del cambio di modalità di gestione.

Un primo spunto di riflessione prende corpo proprio da questo stato di cose. La Pax e la Cargo non presentano criticità alcuna nell'affrontare questo cambiamento perchè le proprie UMR andranno a farsi carico, laddove non l'abbiano già fatto, dalle incombenze fin'ora a carico di RFI in merito alla tematica in oggetto. Un dubbio emerge in pregio alle difficoltà esterne dalla TMR, e nello specifico, se tali difficoltà, che si vogliono risolvere con la tecnologia ed i processi in via di sperimentazione, siano collegate alla sola necessità di rendere operative anche quelle stazioni d'inizio corsa del treno, che non siano sede o presidio UMRR, o ad un obiettivo a un più ampio respiro che preveda l'alienazione generalizzata dell'ufficio con tutte le ricadute occupazionali, funzionali ed organizzative che ne derivino.

La sperimentazione prenderà il via nelle Direzioni di Lombardia, Marche e Sicilia a seguito di appositi incontri con le Segreterie Regionali/RSU; dopo pochi giorni sarà estesa a

quasi tutte le altre Direzioni Regionali, preceduta comunque, ogni volta, da un incontro a hoc, con i rappresentanti dei lavoratori.

Fermo restando che la sperimentazione dovrà interessare solo stazioni che non sono né sedi, né presidi UMRR, la nostra speranza è che, negli incontri locali che la precederanno di volta in volta, si riesca a fare la massima chiarezza su tutti quegli aspetti tecnici che potrebbero rappresentare elementi di criticità nel passaggio tra i due sistemi e che, inoltre, si possano dirimere i dubbi relativi al futuro delle varie sedi e presidi UMRR, definendo, nel contempo, i possibili scenari che si potrebbero concretizzare a seguito di eventuali modifiche dell'attuale modello di organizzazione del lavoro.

Un ulteriore aspetto su cui la FAST Ferrovie cercherà di legittimare le plausibili aspettative del personale coinvolto, è sicuramente quello dell'opportuna rimodulazione dei tempi accessori del personale viaggiante.

Ancora una volta si cerca di incrementare il carico di lavoro dei dipendenti senza che a questo corrisponda il giusto riconoscimento di tempo necessario per svolgere le mansioni richieste.

I tempi accessori ascritti al P.d.B. e al P.d.M., non sono tempi morti nei quali il personale è a disposizione dell'azienda, ma hanno una casistica ben precisa e sono riconosciuti e quantificati in base a inequivocabili incarichi cui il personale è tenuto ad ottemperare. Ne consegue che, così come la riduzione di detti tempi deve essere consequenziale ad una corrispondente riduzione di compiti, all'incremento di questi deve corrispondere un proporzionale allargamento degli accessori.

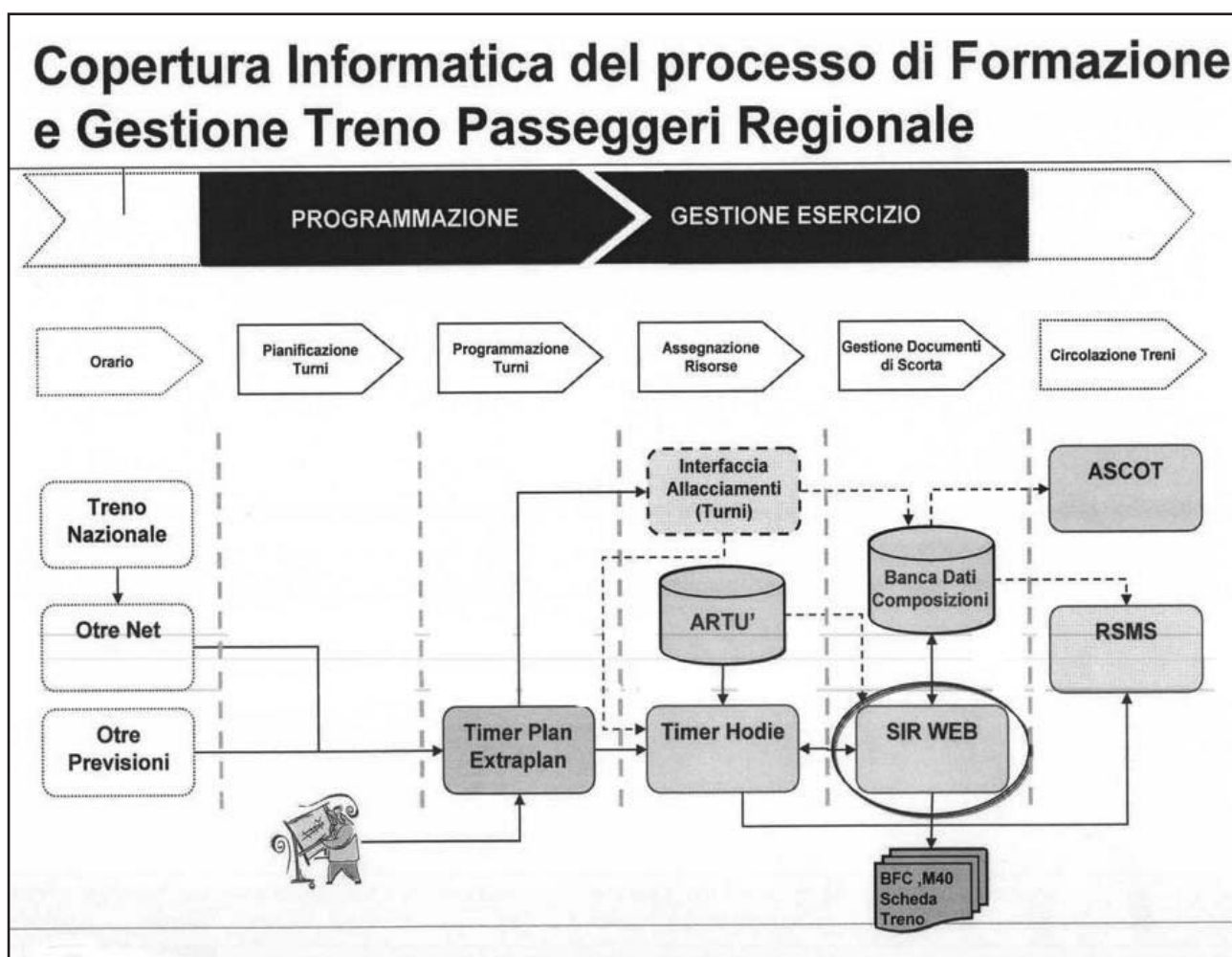
Questa operazione non ha potuto essere effettuata a livello Nazionale in quanto avrebbe ovviamente potuto presentare ricadute sulla turnazione concordata nel territorio, inoltre le speci-

ficità collegate alle varie condizioni operative dei singoli impianti, impongono una disamina decentrata con un'apposita differenziazione dell'entità dell'aumento dei tempi in questione. Un'esperienza da non ripetere è sicuramente quella successa in occasione del passaggio al P.d.V. dell'onere di ritiro delle prescrizioni e della scheda treno nelle stazioni prive di UMRR. L'estrema eterogeneità con la quale sono stati definite l'entità degli incrementi dei tempi accessori, determinati quasi sempre in base a quelle che erano le ricadute sui turni esistenti, ha presentato delle recrudescenze inaccettabili esemplificate da quei casi in cui, personale proveniente da diverse direzioni regionali, nella stessa stazione, si vedeva assegnati tempi diversi o addirittura nessuno.

Nel merito della tematica, urge affrontare e risolvere, la casistica inerente quei treni costituiti da materiale vuoto, per invio senza scorta movimento, che vedranno impegnato il P.d.M. in operazioni per le quali deve ancora ricevere l'indispensabile formazione.

E' opportuno precisare che la stampa delle schede treno da parte del Personale Viaggiante, non avverrà nei modi previsti dalle precedenti disposizioni e sperimentazioni locali. Infatti, dove, prima, l'operatore era tenuto ad inserire nell'elaboratore tutti gli elementi peculiari all'elaborazione ed alla compilazione della Scheda, oggi dovrà solo immettere il numero del treno, mentre la raccolta e l'elaborazione dati sarà effettuata, tramite l'utilizzo di nuovi software che si integreranno e, avvolte sostituiranno, gli attuali, attraverso un'azione condotta e coordinata da operatori della sala SOR.

Pertanto, sia il confronto Regionale, sia quello Nazionale, dovranno affrontare e dirimere le congruenti ricadute sul personale operante nelle sale che, spesso sottodimensionato, risulta oramai oberato da un tale carico di lavoro che già oggi rende, l'ottimale operatività e funzionalità della struttura, sempre più spesso una mera chimera.



# DLF: TIMIDI PASSI IN AVANTI



di Carlo NEVI

Dopo una lunga pausa, è finalmente ripreso il confronto con la Società FS sulla riforma del DLF. Attraverso la revisione dello statuto così come espressamente previsto dall'art. 24 del Contratto Aziendale di Gruppo FS.

Alla ripresa del confronto, avvenuta il 17 maggio u.s., ci siamo presentati con una posizione finalmente unitaria, costruita in questo periodo di standby e frutto di approfondite analisi tra noi, ricorrendo anche al supporto di esperti, sia tecnici che legali, nominati dall'associazione nazionale DLF.

Si tratta di una proposta basata essenzialmente sulla salvaguardia del **Patrimonio** utilizzato dal Dopolavoro e del mantenimento dell'attuale **assetto territoriale**.

Come ricorderete, infatti, (vedi articoli precedentemente pubblicati sul nostro giornale dal titolo "Dal Gruppo FS un duro attacco al DLF e DLF: Fumata Nera") era su questi due temi che l'Azienda, ha tenuto sin dall'inizio una posizione rigida ed un atteggiamento alquanto indisponente, procedendo, tra l'altro, tramite la Real Estate, anche a vendere a terzi alcuni immobili, limitandosi, solo a giochi fatti, alla pura e semplice comunicazione all'Associazione Nazionale DLF.

Per quanto concerne la salvaguardia del Patrimonio abbiamo illustrato all'azienda come la creazione di una Fondazione per il DLF, - che potrebbe essere composta oltre che dall'Associazione Nazionale DLF, dalla Società FS, e dalla fondazione BNC, vista la necessità di una partecipazione finanziaria -, sia l'unica via di uscita per mettere in sicurezza il patrimonio immobiliare, garantire l'inalienabilità dello stesso e mantenere inalterata la disponibilità di utilizzo così come è attualmente.

Per quanto riguarda invece l'assetto territoriale, si partiva dalla proposta Aziendale di una riduzione

delle associazioni territoriali su base regionale/ex compartimentale, portandole dalle attuali 111 a 15, e dalla possibilità richiestaci da FS di Audit e controllo così come convenuta nell'art. 24 del CCNL.

Abbiamo pertanto elaborato un'ipotesi che prevede, fermo restando il mantenimento della attuali 111 associazioni territoriali, l'istituzione di un organismo di controllo, con giurisdizione ex compartimentale e con compiti di controllo preventivo/autorizzativo (leggi spese/nuove società), di diretta emanazione dell'Associazione DLF, conferma e possibilità di una riduzione sempre in ambito ex compartimentale del collegio dei sindaci.

Questa in estrema sintesi la proposta presentata alla società il 17 maggio u.s., cui l'Azienda ha dato dimostrazione di interesse per la proposta Fondazione, pur riservandosi di fare alcune verifiche di tipo istituzionale con il Ministero dell'Economia in qualità di azionista unico della Società, per quanto concerne invece la struttura territoriale ha chiesto un'ulteriore approfondimento tecnico, riservandosi di sottoporre a tecnici di sua fiducia la nostra proposta, è evidente e ce ne eravamo accorti al momento dell'esposizione che non è ancora tramontata l'idea aziendale di avere un controllo gestionale sul DLF.

La risposta dei tecnici nominati dalla Società FS, da una prima analisi, appare compatibile con quella elaborata dai tecnici nominati dalla A.N. DLF, pertanto ci permettiamo di dire che siamo un po' più fiduciosi, ma il tempo stringe e non ci possiamo permettere di trascinare questa situazione, come si dice dalle mie parti per le "calende greche".

Occorre dare un'accelerata alla situazione, dopo tre anni di rinvii gli organismi direttivi vanno al più presto rinnovati, non possiamo permetterci ulteriori ritardi, dobbiamo dare certezze al futuro del DLF, quel DLF che come ho avuto già modo dire ciascun ferroviere sia esso in attività di servizio che in pensione sente un pò suo.



# ACCOMPAGNAMENTO NOTTE ERRORI o ORRORI

di Carlo NEVI

Nei primi giorni d'Ottobre si è tenuta presso Agens un incontro tra la FAST Ferrovie, le altre O.S. e la società WASTEELS, nel quale sono state affrontate, o per meglio dire, ci sono state illustrate, le problematiche che, la nuova offerta commerciale di Trenitalia, rifletterà su detta società.

Quello dell'accompagnamento notte è un segmento lavorativo nel quale anche le più piccole variazioni apportate all'offerta commerciale, hanno ricadute significative.

E' ancora ben vivo in noi, il ricordo dell'estenuante trattativa svoltasi contestualmente alla messa a gara dei due segmenti dell'accompagnamento notte: Nazionale ed Internazionale. Una trattativa che ha visto la nostra sigla, anche in questa occasione, impegnata in prima linea nella difesa dei diritti e nella tutela dei lavoratori del comparto.

La gara, come ovviamente ricorderete, si è conclusa con un lotto vinto dalla società CICLT e l'altro dalla WASTEELS; situazione che ha comportato, tra le altre, la spiacevolissima conseguenza, di sancire, di fatto, un esubero di personale nella Società (CICLT), non del tutto assorbito dall'altra società (WASTEELS).

La vicenda, si chiuse in maniera non del tutto indolore, nonostante che l'impegno profuso, sia da tutte le parti in causa, sia dal Ministero del Lavoro stesso, fosse stato imponente ed incondizionato e malgrado che tutti i tentativi risolutivi fossero stati ricercati, seppure con diverse fortune.

La trattativa si chiuse, purtroppo, con la messa in mobilità di molti lavoratori ed altri, addirittura, in Cassa Integrazione Straordinaria.

Oggi si corre il rischio di ritrovarci nelle medesime condizioni, anche se il fenomeno non è della stessa portata e riguarda esclusivamente una società: la WASTEELS.

Infatti, l'oggetto della convocazione riguardava le ricadute che, la nuova offerta commerciale di Trenitalia, avrà sui lavoratori di detta società.

L'elemento dal quale nascono le criticità più gravose, è sicuramente la programmazione dello spostamento della stazione d'origine per ben due relazioni notte: una da Milano a Venezia e l'altra da Napoli a Roma.

Trattandosi di un comparto con un fabbisogno decisamente modesto, tra l'altro, non concentrato geograficamente, ne consegue che una siffatta operazione, crea, in buona sostanza, un significativo esubero di risorse nelle realtà che, per così dire, cedono servizio, mentre, di contro, creano importanti difficoltà operative nelle realtà che acquistano servizio e che, di conseguenza, si vedono costrette a denunciare delle cospicue carenze di personale.

Dai dati consegnatici dalla Società, si evince, infatti, che, degli attuali 23 lavoratori utilizzati per la scorta e l'accompagnamento dei viaggiatori a Milano, ne occorrerebbero poco più che la metà, mentre, a Venezia, rispetto agli attuali 46 cuccettisti dell'impianto, la reale necessità di consistenza, sarebbe attestata a non meno di 63, corrispondente ad una carenza del 37%.

Un discorso analogo investe i lavoratori che si occupano

della pulizia delle carrozze, i quali, a Milano, risulterebbero essere addirittura più del doppio degli occorrenti, mentre, a Venezia, segnerebbero una carenza pari a circa il 35%. Ovviamente un analogo discorso si ripete nelle sedi di Napoli e Roma dove però, sempre in base ai dati forniti dalla Controparte, se le ricadute negative sull'occupazione hanno un'entità simile a quelle dell'impianto di Milano, per l'impianto di Napoli, il riscontro in positivo per l'impianto di Roma è sicuramente più contenuto rispetto all'impianto di Venezia.

Per completare il desolante quadro offertoci dalla Società, è doveroso riportare che, la stessa, quantifica come "lavoratori a rischio di posto di lavoro" ben otto accompagnatori servizio notte e tre operatori delle pulizie.

A prescindere che l'attendibilità dei dati forniti dalla Controparte, dovrà essere vagliata, accertata e verificata con la massima attenzione, resta il fatto che lo spostamento di produzione tra impianti così distanti tra loro, apre il varco a problematiche importanti e difficile risoluzione.

Rimane fuori discussione che la FAST Ferrovie, unitamente a tutte le altre sigle sindacali presenti al tavolo negoziale, sarà decisa nella difesa del lavoro per tutti i dipendenti coinvolti e, nel contempo, attenta affinché le ricadute sul personale, siano quanto più contenute possibili.

Persiste comunque l'obbligo, da parte Sindacale, di coinvolgere, in maniera significativa, il committente, ossia Trenitalia, affinché queste situazioni non abbiano più a ripetersi, quantomeno in riferimento alle loro modalità e tempistica, poiché, in caso contrario, il rischio di mettere in profonda crisi un settore già estremamente provato, da questa e dalle altre ben note vicissitudini del recente passato, sarebbe concreto e, plausibilmente, irreversibile.

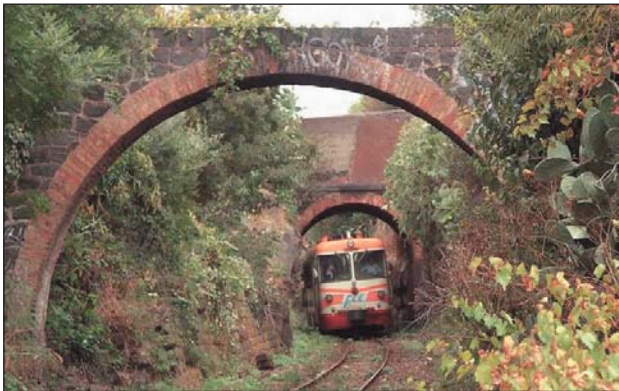




# A rischio gli interventi, per potenziare il servizio Ferroviario in Sicilia?

di Salvatore GENOVESE

Subito dopo il grave incidente Ferroviario di Rometta Messinese del luglio 2003, dove il collega macchinista Saverio Nania perse la vita, il Governo Nazionale decise di finanziare tutti gli interventi utili a potenziare il Servizio Ferroviario dell'isola.



In Sicilia giunsero, sulla carta, fiumi di milioni di euro, che sommati a quelli già precedentemente stanziati provenienti da fondi Regionali (APQ) e Europei, diedero l'avvio alla progettazione e all'apertura dei cantieri.

La Direzione Compartimentale Infrastruttura di Palermo, in seguito alle sollecitazioni del Sindacato Regionale, puntualmente ci aggiornava sullo stato dell'arte.

Nell'ultimo incontro avuto con la DCI, il 18 aprile 2006, la FAST Ferrovie, congiuntamente alle altre OO.SS., veniva informata che tutta la mole di lavoro predisposta poteva non essere realizzata a causa della mancanza dei finanziamenti e del taglio, ai pochi rimasti, che il nuovo Governo ipotizzava di fare.

Ancora una volta i Siciliani rischiano di essere trattati da cittadini di serie B, ed ancora una volta la volontà politica, se così sarà, non favorisce lo sviluppo dell'economia dell'isola che passa anche attraverso la realizzazione delle opere infrastrutturali delle Ferrovie.

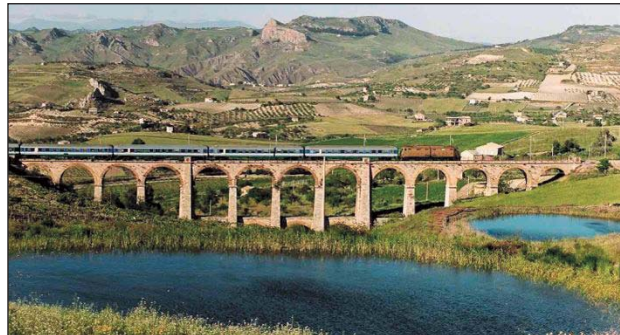
Ma vediamo di seguito, in maniera schematica, con riferimento ai Km di linea la rete siciliana oggi esistenti, le recenti attivazioni e quelle che si ipotizza saranno completate nel 2012, se tutti i progetti fossero regolarmente finanziati:

## La Rete Siciliana oggi:

Tratte a doppio binario elettrificato Km. 163  
Tratte a semplice binario elettrificato Km. 656  
Linee secondarie a semplice binario Km. 691

## Le recenti Attivazioni:

Nuove elettrificazioni: Palermo-Cinisi  
Nuove tratte a doppio binario (+ 61 Km):  
Carini-Punta Raisi,  
Giarre-Fiumefreddo,  
Villafranca-Messina Scalo,  
Novara-Terme Vigliatore,  
Targia-Siracusa,



S. Filippo-Pace del Mela,  
Patti-Terme Vigliatore.

## Lo scenario al 2012:

Tratte a Doppio Binario:  
Fiumetorto-Castelbuono (Km 32),  
Palermo-Carini ( Km 27),  
Catania C.le-Ognuna ( Km 2,5),  
Completamento Patti Messina C.le (Km 64)

Tratte velocizzate:  
Fiumetorto-Agrigento,  
Catania-Siracusa

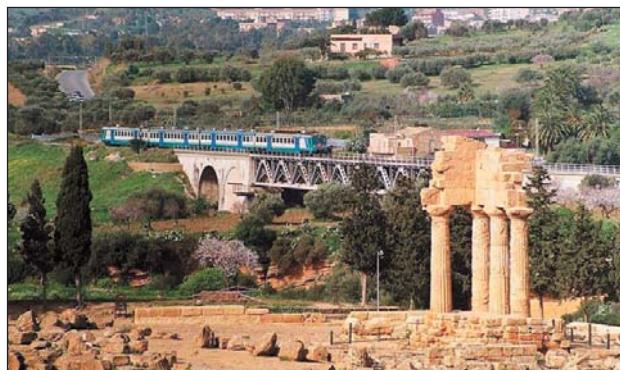
## Potenziamento dei Nodi (con finanziamenti Regionali e Comunali):

- Palermo (costo a vita intera è di 978 milioni di euro). Attivazione degli interventi è programmata entro il 2009. L'avvio dei lavori doveva avvenire entro gennaio 2006 ad oggi, però, a causa di imprevisti..., tutto è bloccato.
- Catania (costo attivazione, inserito in APQ, 29 milioni di euro). Attivazione prevista entro il 2007.
- Messina (il costo dell'intervento ammonta a 29 milioni di Euro). Attivazione entro luglio 2007.

Le potenzialità sono tante, la volontà anche, i soldi?

Ci saranno, o rimarranno le solite chimere?

Facciamo un appello a tutte le forze politiche affinché quanto promesso possa essere mantenuto, per il lavoro, per il futuro economico dell'Italia e della Sicilia che per la sua posizione, al centro del mediterraneo, con la futura apertura dei mercati Asiatici, sarà il crocevia per i mercati del Nord Europa e non solo.



# Sicurezza e Codice disciplinare

di Aquilino DI SANO



*Poco meno di sessanta giorni fa, a Pescara, ha avuto luogo un'importante manifestazione, che ha collaborato a costruire quelle condizioni che hanno portato, il neo Amministratore Delegato del Gruppo FS, a ritirare i provvedimenti di licenziamento inerenti le casistiche relative alla sicurezza ed a far abortire definitivamente il programma d'installazione ed utilizzazione del VACMA.*

*Ne riportiamo, di seguito, un dettagliato resoconto.*

L'Associazione Professionale Macchinisti SMA dell'Abruzzo, con il patrocinio del Comune di Pescara, ha organizzato, nella bellissima sala consiliare, un dibattito pubblico sul tema della sicurezza nel trasporto ferroviario e l'uso indiscriminato e fallimentare del codice disciplinare, dal titolo: **Licenziati per... SICUREZZA.**

Storie esemplari, casi emblematici di troppi lavoratori che denunciano le condizioni di insicurezza nei luoghi di lavoro; lavoratori che si espongono per affermare i propri ed altrui Diritti e che, per tanto, sono colpiti da sanzioni disciplinari che arrivano fino a provvedimenti assolutamente fuori misura: **"licenziato"**.

Il caso del Collega Dante De Angelis, presente al convegno, è stato **"un atto particolarmente grave perchè ha colpito un RLS impegnato con passione a contrastare l'introduzione del VACMA nella modalità giudicata dalle ASL nociva alla salute..."** (dal Comunicato Stampa delle OS Nazionali del 10 marzo 2006).

I lavori sono stati aperti dal Presidente del

Consiglio Comunale e Consigliere regionale **On. Gianni Melilla** (DS) che ha affrontato subito la questione del licenziamento del Macchinista De Angelis e della crisi produttiva del settore ferroviario in Abruzzo.

Il dibattito ha visto momenti di grande partecipazione soprattutto durante il racconto dettagliato che Dante De Angelis ha fatto delle vicende riguardanti il suo licenziamento.

Molti sono stati gli interventi di solidarietà nei confronti di De Angelis e dei tanti, troppi colleghi che chiedono rispetto delle norme di sicurezza e si ritrovano nelle Direzione Provinciale del Lavoro, nei Tribunali, o si ritrovano senza lavoro solo perchè non accettano passivamente di mettere a “bilancio” il costo della vita in favore del rendiconto economico e dei piani d’impresa.

Quale Segretario Regionale della FAST Ferrovie, essendo tra i promotori del convegno, mi sono fatto carico di esternare la solidarietà dei colleghi abruzzesi e non, che hanno sottoscritto la petizione: **“FS - Fiducia e Sicurezza - Uno slogan d’altri tempi, e non solo uno slogan”**.

**L’On. Maurizio Acerbo** (PRC) ha messo in evidenza l’elusione ormai costante da parte del Gruppo FS dalle sue responsabilità in termini di scelte gestionali ed ha denunciato in riferimento alle questioni della sicurezza ed ai licenziamenti *“la mancanza di responsabilità da parte dei dirigenti FS che oggi non rispondono più a nessuno delle loro azioni, paradossalmente neanche al Governo ed al Parlamento nonostante la proprietà delle FS sia ancora interamente pubblica”*.

L’Assessore Regionale al Lavoro della Regione Abruzzo **Fernando Fabbiani** ha provato per pochi minuti il pedale “Uomo Morto” durante il suo intervento e, dopo ripetuti interventi dell’allarme ha dichiarato: *“E’ come una punizione corporale. Non si può licenziare un lavoratore – ha proseguito Fabbiani – per aver rifiutato di utilizzare un meccanismo così umiliante che lega l’uomo alla macchina come la palla al piede dei condannati, ritengo sia una vera e propria ritorsione”*.

Messaggi di solidarietà sono pervenuti da Parlamentari impegnati proprio in quei giorni nelle Aule del Senato e Camera.

Citiamo la missiva del **Sen. Zanda** (Margherita) che, tra l’altro, ha scritto: *“... voi sapete con quale sentita adesione io abbia seguito la battaglia di Dante De Angelis a favore della sicurezza nel trasporto ferroviario, l’ho sostenuta in Parlamento*

*convinto delle buone ragioni di Dante. Voglio dire che non è con i licenziamenti che si risolvono i problemi. Le ferrovie soffrono di mali che hanno cause ben più profonde di quelle che, così strumentalmente, sono state contestate a Dante De Angelis”*.

**L’On. Costantini** (IdV) ha evidenziato che *“il tema della sicurezza nel trasporto ferroviario è troppo spesso trascurato da un sistema che tende a ritenere sempre sostituibile l’uomo con la macchina, in nome di una produttività che molto spesso si rivela dannosa e pericolosa per gli utenti, prima ancora che per i lavoratori”*.

Un particolare pensiero di gratitudine e ringraziamento al **Sen. Torlontano** che ancora una volta, con il suo sapere, ci ha dato opportunità di apprendere e capire quanto sottostimiamo i rischi indotti dall’utilizzo, sul lavoro, delle nuove vie di comunicazione (telefonini), quanto sottostimiamo il valore del pronto soccorso; quanto siamo ignoranti, per la non conoscenza scientifica e legislativa, in materia di tutela e prevenzione della salute, della vita.

Una bella giornata: sole, solidarietà, condivisione, rispetto, molta attenzione... ma, le soluzioni sono affidate al Governo della Nazione che deve istituire un organismo nazionale preposto alla sicurezza (Dir. CE 2004/49), non ancora recepita dall’Italia, ed all’attuale AD Ing. Moretti.

Noi, da quella sala consiliare di Pescara, abbiamo condiviso che le cause ed i fallimenti tecnici ed umani non sono i soli a generare insicurezza.

La sicurezza in ferrovia è l’interazione di più componenti: tecnologia, risorse umane, organizzazione.

Riteniamo che non è tecnologia: il VACMA.

Le risorse umane non si gestiscono con il licenziamento.

L’organizzazione se ambigua o inadatta favorisce la generazione di errori e incidenti.

Lo stesso pomeriggio del 28 il Consiglio Comunale di Pescara ha approvato all’unanimità un ordine del giorno per la riassunzione di Dante De Angelis e degli altri ferrovieri licenziati... per sicurezza.

# DIRITTO AL PASTO AZIENDALE PER IL PDM

di Mauro COLOMBERA

Dalla lettura della normativa contrattuale attualmente vigente, emerge che l'Azienda garantisce al lavoratore che si trova in determinate condizioni di fruire del pasto nelle mense aziendali o nei servizi sostitutivi o alternativi alle stesse.

Ne consegue che è a carico dell'Azienda l'individuazione del locale ove sia possibile esercitare tale diritto. In mancanza della mensa, si rende necessaria un'apposita convenzione in modo che, oltre a permettere di sostenere la spesa del così detto "*Prezzo politico*", siano definite le modalità di spostamento extra ferroviario garantendo la copertura assicurativa sull'infortunio.

La soluzione contemplata all'**art. 19 comma 3** del CCNL FS dovrebbe limitarsi a rari casi eccezionali, e, comunque, l'erogazione del *ticket restaurant* deve intendersi volta a sostenere le spese di quel pasto nell'esclusiva sostituzione del buono pasto (ex P70.s).

E' sempre più generalizzato, invece, il ricorso a tale istituto a fronte di nuove chiusure di mensa e a mancati rinnovi di convenzioni con esercizi sostitutivi, senza neanche assicurarsi della reale possibilità di fruibilità di tale ticket nei pressi di quella località.

A tal proposito, è stata data da parte datoriale una forzata interpretazione della norma equiparando il *ticket restaurant* ad una sorta di *benefit* da utilizzarsi in altra occasione più favorevole (anche come buono spesa nei supermercati!).

Il valore di **euro 6,20** è indiscutibilmente troppo irrisorio. Alcuni responsabili d'impianto, a fronte di numerose lamentele da parte del personale, hanno concesso l'utilizzo di 2 tickets derogando alla regola della non cumulabilità.

Molto più corretto è stato invece il comportamento di altri preposti che concedono il rimborso a piè

di lista, ma questa discrezionalità ha dato luogo a troppe disparità di trattamento, anche nel medesimo territorio.

D'altronde esiste una palese discrepanza a riguardo del trattamento economico nei confronti del PDM. Questi, svolgendo il proprio servizio quasi esclusivamente al di fuori della propria residenza



di lavoro, a parte l'inflazionata competenza della *ex diaria*, quando non è fruibile il servizio di mensa, dovrebbero percepire un rimborso delle spese di vitto estendibile fino al limite di **euro 15,00** (più del doppio!!); inoltre non c'è un limite minimo per il quale è rigettabile il rimborso, come è sovente capitato in altri impianti.

Ulteriore discrasia si rileva nell'ammettere che l'unico caso in cui si può consumare il pasto sia a pranzo che a cena, è in occasione del riposo di servizio fuori residenza (a prescindere dagli orari); al secondo alinea del punto 1.2 del già citato art. 19, la congiunzione casistica non può limitarsi all'alternativo "o", visto il limite della prestazione giornaliera di 10 ore.

Similmente è condannabile la discriminazione che viene fatta rispetto agli altri ferrovieri turnisti per quanto riguarda la fruibilità del pasto al di fuori dei nastri lavorativi.

A tal proposito, si esprime un forte disappunto anche sugli intervalli temporali. Le fasce 11÷15 e 18÷22 corrispondono ad una flessibilità implicita che contribuisce ad aggravare le condizioni di lavoro del macchinista, già costretto a adeguare il proprio metabolismo ai ritmi sregolati dei turni esasperanti in cui, sempre più spesso, il giorno è scambiato con la notte.

Nonostante l'ampia estensione di queste fasce, a causa della sempre più estesa desertificazione delle linee e della concomitante riduzione dei binari atti al ricovero dei treni, molto spesso risulta pregiudicato l'esercizio del diritto al pasto.



Paradossalmente, anche alcune delle poche mense aziendali rimaste rispettano tali orari, provocando l'impossibilità di mangiare.

L'intervallo di 30' va inteso al netto dei tempi di spostamento e sarebbe opportuno che non fosse conglobato nel riposo di servizio fuori residenza (già gravosamente ridotto rispetto ai limiti imposti per legge).

Nei turni di lavoro, invece, avviene sistematicamente il contrario, scaricando sul PdM l'ennesima conseguenza di carenza logistica.

Considerata la grande trasformazione che ha investito quest'Azienda, risulta superficiale ed inadeguato l'aver trascritto vecchie norme di regolamentazione dell'istituto in oggetto, lasciando troppa discrezionalità datoriale nella gestione dei casi non solo specifici.

Si ritiene opportuno, come per tutto il resto dell'impianto normativo, di riformare in un unico e completo testo (capitolato contrattuale) caratterizzato da regole chiare, attuabili, efficaci e congrue per le parti.

## COMMIATO

di Gigi Artusi

*Alla Grande Famiglia, così umana e mai così unita,  
addio, tra di noi la storia è finita.  
Giunto è il momento di salutare, di ringraziare, di riverire,  
tutti coloro che questo amore han fatto vivere, han fatto morire.  
I miei complimenti ai Capi, ai Managers e alla Direzione  
per la loro fantastica opera di demolizione.  
Lasciatemi una lacrima per l'Amministratore, appena depresso,  
che ora dovrà viver in miseria e fors'anche nascosto.  
Un bacione sonoro al Trecentotre  
che, si sa, lavora alacremente solo per te.  
Ringrazio di cuore i Sindacati  
che, mai, con l'Azienda, son scesi a patti.  
Alla Psicologa, tanto carina, che ne sa di crude e di cotte  
son grato, per avermi insegnato come vegliare tutta la notte.  
Al V.A.C.M.A. poi una speciale menzione,  
per esser stato così eccelsa invenzione.  
Addio per sempre Tartaruga, Caimano, Seiventisei,  
silenziose, pulite, compagne affidabili di molti anni miei.  
Mense, Ticket, Aggiornamenti mi mancheran tanto  
dei Ferrotel e delle Sveglie ardite avrò un bel rimpianto.  
Gli attivi Depositi, le Stazioni frenetiche, gli operosi Scali  
resteranno nei miei sogni dei luoghi ideali.  
Per la graziosa Divisa da elegantoni  
terrò un posto in armadio per le grandi occasioni.  
Va un dolce pensiero alla Disponibilità  
che, alla mia vita, ha dato, un ottimo grado di qualità.  
Per il Turno mutevole mese per mese  
pretendo l'Oscar per le migliori sorprese.  
Un Nobel, invece, ai fautori della Divisione  
che, come maghi, dei capi han fatto la moltiplicazione.  
Un omaggio sentito alla Gastrite, al Mal di schiena e alla Sordità,  
ai Campi magnetici, all'Amianto e allo Stress da velocità.  
Un evviva entusiasta al buon Corridore  
che tanto ha fatto per legittimare le undici ore.  
Un superbravo a chi, col Superbonus, è ancora operante,  
perché dimostra che far il macchinista non è certo usurante.  
Ai giovani, che ora, si senton forti, pari a leoni,  
attenti a non farvi spremere come limoni.  
A quelli che, pochi, lottano per un lavoro più umano  
un augurio sincero e una forte stretta di mano.  
Un abbraccio fraterno a colleghi ed amici  
con i quali ho passato tante ore felici.  
Ciò detto è arrivata l'ora agognata di andarmene via  
senza rancor e senza alcuna nostalgia.*

# Avviata la riforma del sistema pensionistico complementare!

di Agostino APADULA

**Dal 1° gennaio 2007 l'inizio dei sei mesi previsti dalla normativa sul silenzio/assenso... i riflessi sul TFR.**

Con la presentazione della legge di bilancio 2007 il Consiglio dei Ministri ha deciso di anticipare al 1° gennaio 2007 la riforma del sistema pensionistico complementare, che per effetto del Testo Unico della Previdenza Complementare, d'attuazione della delega conferita al Governo dalla Legge 243 del 23 agosto 2004, doveva andare in vigore a partire dal 1° gennaio 2008. Si è dato così il via alla riforma del secondo pilastro previdenziale, fermo restando che il provvedimento dovrà passare al vaglio ed all'approvazione del Parlamento.


Si da corso quindi, in anticipo di un anno, alla legge denominata anche "di riforma del TFR" che aveva avuto un "parto travagliato" perché, su di essa si era aperto uno scontro molto acceso, sia all'interno del Consiglio dei Ministri che soprattutto tra le parti sociali ed il sistema creditizio/assicurativo, in quanto quest'ultimo puntava a realizzare la **parificazione tra i Fondi pensione chiusi**, che sono fondi recepiti negozialmente nei CCNL, che prevedono il contributo dell'1% delle voci stipendiali fisse, del datore di lavoro sulle posizioni assicurative dei singoli lavoratori aderenti **ed i Fondi pensione aperti**, che sono invece prodotti finanziari offerti dal sistema delle banche/assicurazioni. Per quest'ultimi non è previsto, non essendo pattizi, il contributo del datore di lavoro sulle posizioni creditizie individuali, accese dai singoli aderenti. Alla fine, come si ricorderà, l'offensiva del sistema creditizio privato, **che aveva trovato stranamente importanti terminali nel Governo**, fu respinta per l'aspetto legato al versamento nei fondi aperti del contributo del datore di lavoro. In Consiglio di Ministri però, soprattutto per l'impegno dei Ministri che difendevano le richieste degli istituti di credito, ricordiamo che si trattava di una legge delega, fu deciso appunto di rinviare l'entrata in vigore "della riforma del

TFR" al 1° gennaio 2008.

u questo rinvio la FASTferrovie ha assunto una dura posizione, in ragione della necessità e dell'urgenza dell'avvio della riforma pensionistica complementare, **attese le falcidie sul sistema previdenziale pubblico attuate negli ultimi sedici anni** dai Governi succedutisi alla guida del nostro paese.

Con le decisioni assunte dal nuovo Governo si anticiperà pertanto al 1° gennaio 2007, anche il **computo dei sei mesi** nei quali i lavoratori dovranno decidere se:

– **far convogliare le quote di TFR**, che matureranno dal momento della scelta, nei fondi pensione


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

**SEGRETERIA NAZIONALE**  
Roma li, 05 Ottobre 2006  
Prot. 792/8

Ing. Mauro Moretti  
Amministratore Delegato  
FS S.p.a.

Dott. Francesco Forlenza  
Direttore Generale di Gruppo  
Risorse Umane FS S.p.a.

Ing. Vincenzo Soprano  
Amministratore Delegato Trenitalia

Ing. Michele Elia  
Amministratore delegato RFI

Dott. Giovanni D'Ambros  
Presidente Eurofer

p.c. Consiglio D'amministrazione Eurofer

Oggetto: **accantonamenti delle quote retroattive di "Eurofer"**

Ci è pervenuta notizia, dalle nostre strutture territoriali Fast-Ferrovie, che allo stato non sono stati completati, per gli aderenti al Fondo pensionistico complementare denominato "Eurofer", gli adempimenti per l'accantonamento delle "cosiddette quote retroattive", così come definito nell'accordo istitutivo del 3 marzo 1999 ripreso poi nel verbale d'intesa, redatto tra le parti stesse, del 20 dicembre 2002.


In detti accordi, come è noto, si era stabilito, al fine di permettere ai Ferrovieri interessati di usufruire al massimo dei limiti della deducibilità fiscale previsti dalle leggi in materia, di prevedere la ripartizione delle somme arretrate in tre annualità.


I ritardi segnalatici, che devono essere rimossi con sollecitudine, rischiano di vanificare i vantaggi fiscali che sono invece alla base della filosofia del sistema pensionistico complementare; come, ad esempio, per gli aderenti ad "Eurofer" pensionandi o magari, per tutti gli iscritti Eurofer, in presenza di regolarizzazione tout cour delle quote arretrate.

Si chiede quindi un riscontro nei termini suesposti, significando che in assenza i Ferrovieri verranno invitati, tramite la nostra organizzazione territoriale, a produrre documenti di messa in mora per la salvaguardia dei contenuti degli accordi sulle "cosiddette quote retroattive".


Si coglie l'occasione propizia per inviare i saluti più distinti.

Il Segretario Nazionale FAST-Ferrovie  
Pietro Serbassi





FEDERAZIONE AUTONOMA DEI SINDACATI DEI TRASPORTI - FERROVIE  
Via Albano n° 1 - 00177 - ROMA  
Tel: 06 64829000 - 64829001 - 47307666 FAX: 06 47307556  
TEL. FS: 970 67666 FAX FS: 970 67556 E-MAIL: sm@fastferrovie.it



complementari, Eurofer nel caso delle società del gruppo F.S., come hanno già fatto circa 30.000 ferrovieri ed usufruire delle fiscalità agevolate dei Fondi stessi e dei rendimenti conseguiti sui loro investimenti;

- **comunicare di non voler aderire** al sistema pensionistico complementare ed in questo caso il loro TFR maturando sarà destinato ad un Fondo residuale costituito presso l'INPS. **Quest'ultima normativa sul TFR è la vera novità della legge Finanziaria 2007.** Ovviamente anche al TFR, accantonato presso l'INPS, continueranno ad essere garantite le rivalutazioni di legge;
- **non esprimere alcuna scelta** e conseguentemente, dopo i sei mesi dell'entrata in vigore della legge Finanziaria, scatterà l'assegnazione delle quote di TFR ai fondi pensione complementari, **con il meccanismo del silenzio-assenso.**

#### Quali le implicazioni per i Fondi chiusi già esistenti!

E' bene ricordare intanto che in tema di Pensione Complementare i ferrovieri, gli autoferrottranti, i dipendenti metalmeccanici, i chimici ed altre categorie di lavoratori possono già vantare la costituzione di appositi Fondi chiusi. Il Fondo chiuso dei Ferrovieri come è noto è denominato **"Eurofer"** che, così come sta avvenendo per tutti gli altri Fondi negoziali, per i quali è già partita "la gestione finanziaria", sta registrando ottimi risultati sul piano dei rendimenti sugli investimenti. Con la legge finanziaria, che anticipa la decorrenza della riforma del TFR, **fermo restando ovviamente le necessarie verifiche che si dovranno fare sul testo definitivo**, possiamo affermare che non cambierà niente sul piano della gestione dei Fondi già esistenti e quindi anche per Eurofer. La legge di bilancio in via di approvazione infatti, così come il Testo unico approvato dal precedente Governo, **non ha modificato l'impianto della fiscalità di vantaggio** prevista oggi per i Fondi pensionistici Complementari, che tra l'altro pur se apprezzabile non è, a giudizio del nostro sindacato, **sufficiente a far decollare veramente il secondo pilastro pensionistico.** Dovrebbero però logicamente venir meno con la nuova normativa le disposizioni di legge e gli accordi che permettevano ai Ferrovieri assunti prima del 28 aprile 1994, che aderivano ad "Eurofer", di destinare solo una quota del TFR maturando su detto Fondo. Sicuramente invece non cambierà assolutamente niente per i Ferrovieri assunti dopo l'entrata in vigore del D.lgs. 124/93, quindi a partire dal 28 aprile 1994, che già versavano il 100% del TFR che maturavano dall'atto della loro adesione al Fondo Eurofer.

#### Quale il destino del TFR per i non aderenti/aderenti ai Fondi Complementari.

##### **Non aderenti:**

La nuova normativa sulla riforma del TFR prevede

che **per coloro che dichiareranno esplicitamente di non voler aderire al sistema pensionistico complementare** il 50% del TFR, ovviamente vale per le quote in accantonamento a partire dalla modifica della legge, continuerà ad essere trattenuto presso il datore di lavoro, mentre il restante 50% finirà presso un Fondo INPS. Per il lavoratore di cui trattasi non ci sarà ovviamente, **a rigor di legge**, nessuna conseguenza negativa a seguito di questa nuova ripartizione introdotta dalla legge Finanziaria, in quanto le quote di TFR continueranno ad essere rivalutate, sia presso il datore di lavoro, che presso l'INPS, così come prevedono le norme oggi in vigore: **un punto e mezzo + lo 0,75 dell'inflazione reale registrata su base annua.**

##### **Aderenti:**

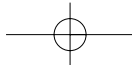
Le quote di TFR che maturano dal momento dell'adesione al Fondo pensione, Eurofer nel caso dei Ferrovieri, unite al contributo del datore di lavoro ed a quello del lavoratore verranno registrate su una posizione individuale, sulla quale finiranno per conseguenza anche i risultati di gestione.

All'atto della quiescenza, il lavoratore potrà scegliere di:

- costituirsi una pensione complementare utilizzando l'intero importo;
- riscattare il 50% della somma e con il resto realizzare la pensione complementare;
- incassare subito l'intera posizione se, per l'esiguità dei contributi, non potrà costituirsi una pensione pari all'assegno minimo INPS del momento. (quello attuale è di Euro 427,58 mensili)

##### Quote retroattive di "Eurofer".

Su questa problematica, che ricordiamo è riferita agli accantonamenti delle quote arretrate maturate tra la data dell'accordo istitutivo di "Eurofer" e la sua costituzione temporale reale, si era raggiunto l'intesa tra FASTferrovie (ex SMA) e le altre O.S. con il Gruppo F.S. per far sì che le stesse fossero versate, **sulle posizioni individuali degli aderenti ad "Eurofer"**, tra gennaio 2004 e dicembre 2006, per complessive 36 rate mensili e 3 annualità fiscali, per garantire che la globalità delle somme stesse restasse nei limiti delle norme di deducibilità, per assicurare così il massimo dei vantaggi fiscali agli aderenti al Fondo. Allo stato dei fatti abbiamo invece riscontrato che, gli adempimenti previsti non sono andati in porto e che quindi si potrebbe abbattere il vantaggio fiscale ipotizzato per i soci di "Eurofer". Su questa questione fiscale abbiamo pertanto assunto come Fastferrovie una posizione immediata per il ripristino delle condizioni che assicurino i vantaggi fiscali previsti, **fermo restando che non esistono problemi di prescrizione dei crediti alla luce delle comunicazioni fatteci in merito dal Consiglio di Amministrazione di Eurofer.**



# La nostra tradizione, il tuo futuro

DAL  
1881

*La nostra competenza  
al servizio della tua fiducia. Ieri, oggi, domani.*



Treno Eurostar ETR 500 decorato da HDI Assicurazioni

IWF/Milano

Dal 1881, quando eravamo ancora la **Società di Mutuo Soccorso tra gli agenti delle strade ferrate italiane**, a oggi, che facciamo parte del grande gruppo assicurativo internazionale HDI, è trascorso più di un secolo.

Nel segno di una tradizione che permane, rinnoviamo ogni giorno il nostro cammino con il costante obiettivo di soddisfare le esigenze e le aspettative dei **dipendenti e dei pensionati delle Ferrovie dello Stato**, realizzando prodotti e servizi **su misura ed esclusivi**.

Proprio perché con i ferrovieri abbiamo costruito la nostra storia, tutti i giorni lavoriamo per **assistervi nel presente** e per **proteggere il loro futuro**.

# HDI

## ASSICURAZIONI

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

**Al tuo fianco, ogni giorno**

