

LAVORO

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie



Autonome Lokomotivführer Gewerkschaften Europas



FAST Ferrovie



GDL



VSLF



VVMC



P.E.P.E.



SMAQ



FML



FS SR



SEMAF



VVMC



FS SR



ULDD



SSH



MOSZ



ZZM



FS CR

Obiettivi del Gruppo FS

V° Congresso ALE

Fondo speciale pensioni F.S.

Primo soccorso per il P.d.M.

**FAST
Ferrovie**



n° 2
Novembre 2006



Cap.Ital.Fin.

FINANZIARIA S.p.A.

U.I.C. 35105 - ABI 3284419

Il Prestito Bancario

Riservato agli iscritti Fast-Ferrovie

erogato dalla Banca Popolare di Lanciano e Sulmona
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

Fast-Ferrovie tel 0664829001 fax 0647307556 Mail 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. Offerta valida fino al 31/12/2006

LA VOCE delle Attività Ferroviarie

SOMMARIO

Anno I - n. 2/2006

Mensile del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie
Proprietà 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 Responsabile:

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, R. Favretto, P. Foti, E. Rogolino,

A. Scalise, M. Sole, G. Veneziani.

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 4/12/2006

Editoriale

I nuovi obiettivi strutturali del Gruppo FS

di *Pietro Serbassi* pag. 4

Resoconto e riflessioni emerse dagli incontri con il nuovo Amministratore Delegato di FS

Redazione pag. 6

Rinnovo del CCNL A.F. Settore Uffici considerazioni e proposte

di *Carlo Nevi* pag. 9

V° Congresso ALE

di *Mario Sole* pag. 12

Primo soccorso per il P.d.M.

Abbiamo voluto credere nelle leggi!

di *Roberto Favretto* pag. 16

Cenni sulla tecnica della comunicazione

di *Sergio Vecchione* pag. 19

R.T.C. Prima Battaglia ...

Ma la guerra non è ancora vinta!

di *Gerry Veneziani* pag. 20

Per Prenotare il Futuro

Primo corso formativo per

quadri dirigenti della Fast Ferrovie

Redazione pag. 22

Il perché di un ritorno

di *Antonio Scalise* pag. 26

Reggio Calabria

Metropolitana di superficie e raddoppio

di *Enzo Rogolino* pag. 28

Si inaugura la tratta ferroviaria Reggio-Melito

Pasquale Foti pag. 28

Fondo speciale pensioni F.S.

... in via di chiusura!

di *Agostino Apadula* pag. 29

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 Baldinucci, 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)



*Sono sempre vive e nei nostri ricordi
le persone che ci sono state vicine.
Il 2 novembre, anche in occasione della ricorrenza dei
defunti, ricordiamo con un fiore tutti quei colleghi
ferrovieri che abbiamo conosciuto e che non ci sono più.*

I nuovi obiettivi strutturali Del Gruppo FS

L'editoriale di Pietro Serbassi

Si poteva sicuramente evitare di portare Trenitalia a questa drammatica situazione di crisi industriale e finanziaria, ma certamente recriminare ora, non serve a nessuno, tanto meno servono revisionismi storici che non portano, quasi mai, da nessuna parte.

Pertanto come FAST Ferrovie stiamo cercando d'interpretare tutti i segnali di cambiamento, che riusciamo a intravedere in questa fase d'avvio della nuova amministrazione del Gruppo FS, come indicatori positivi, pur senza rinunciare al nostro sacrosanto diritto di critica.

È bene mettere subito in chiaro, i rapporti che intendiamo intraprendere in questa che noi definiamo una nuova stagione di relazioni industriali, nella quale auspichiamo che il confronto, la trasparenza e il rispetto dei ruoli siano le pietre miliari che dovranno segnare il cammino di rilancio dell'Azienda, della società Trenitalia e, conseguentemente, di tutto il trasporto ferroviario che, non ci stancheremo mai di dire, riteniamo sia il volano principale per la ripresa economica e lo sviluppo del nostro Paese.

Quindi, senza essere gravati da timori reverenziali o dalla preoccupazione di disturbare il "manovratore", diventa necessario avviare seriamente la vertenza contrattuale.

Come FAST Ferrovie il nostro percorso l'abbiamo iniziato fin dalla primavera scorsa e, dopo una serie di assemblee fra il personale e l'avvio dei gruppi tecnici di lavoro, stiamo varando il nostro progetto di piattaforma di proposta contrattuale, che, nel Direttivo Nazionale che si terrà nel prossimo mese di dicembre, acquisterà la sua determinazione definitiva.

Nella fase che potremmo definire "istruttoria", è stato certamente rilevante il fatto che il nuovo A.D. Ing. Moretti abbia dichiarato la propria volontà di non modificare gli assetti societari del Gruppo FS e, nel contempo, di voler affrontare seriamente, ed in palese controtendenza con quanto fatto nelle passate gestioni, una risoluta politica di rigore, avente, come principale obiettivo, l'ottimizzazione di quelle che avremmo potuto denominare: "Sinergie di scala".

Finalmente abbiamo potuto vedere nuovamente l'Amministratore Delegato del Gruppo FS battersi a difesa dell'Impresa, con una risonanza tale, da parte dei mass media, da essere paragonabile soltanto a quella riservatoci nel malaugurato caso di incidenti ferroviari.

Basti ricordare che il taglio di ben 560 mln di euro della legge finanziaria 2006 non ha visto un solo grido di allarme da parte dell'ex Amministratore Delegato, un fatto da noi ritenuto gravissimo e denunciato in più di un'occasione.

Oggi sembrerebbe, il condizionale è d'obbligo, che la considerazione o l'attenzione del Paese nei riguardi del trasporto ferroviario, e quindi del Gruppo FS, siano cambiate, la nostra attesa è quella di averne certezza al termine del

percorso legislativo della legge Finanziaria per il 2007.

Dalle notizie in nostro possesso, sembra che quest'ultima preveda al suo interno, il riequilibrio dei tagli effettuati nella finanziaria 2006 per il settore, congiuntamente alla possibilità di una ricapitalizzazione di Trenitalia (con

una quota prevista che non sembrerebbe sufficiente, ma che è certamente importante), ed alla possibilità di rivedere le tariffe dei treni non attinenti al trasporto pubblico locale.

A quanto pare, quindi, la direzione intrapresa sembra essere quella giusta, ora diventa congruente attendersi da parte del nuovo management, che si dia corso alle buone intenzioni dichiarate più volte, avviando, dal 30 novembre 2006, una serie di confronti che permettano anche al sindacato di dire la sua in merito ai Piani Industriali che si stanno mettendo in atto.

Diventa opportuno segnalare, con estrema soddisfazione, come, nei primi ordini di servizio usciti in questi giorni, inerenti alla riorganizzazione di Trenitalia ed, in particolare, la modifica della macrostruttura, si evinca un significativo passo indietro, rispetto al nefasto progetto di divisionalizzazione che per troppo tempo ha aleggiato nei programmi del Gruppo FS..

Il nostro Sindacato, prima come SMA e poi come FAST Ferrovie, ha sempre avversato questo disegno, ritenendolo diseconomico ed inadeguato alle esigenze di un'Impresa di Trasporto che voglia aggredire il mercato del trasporto ferroviario nella fase di liberalizzazione.

Anche perché, in questo particolare momento dell'Attività Economica del Paese, tutti i competitor, troppo spesso assimilabili, malauguratamente, a dei veri e propri "imprenditori avventurieri", piuttosto di ricercare l'allargamento del mercato, preferiscono cimentarsi tra loro, confrontandosi sul terreno più semplice: rosicchiare fette di trasporto facenti capo oggi a Trenitalia. Il tutto senza alcun progetto e senza avere obiettivi miranti al miglioramento del rapporto di merci e persone trasportate su ferro rispetto a quelle trasportate su gomma.

E' proprio grazie a questo tipo di politica se, fino ad oggi, a fronte di un'eccessiva e prolungata litigiosità all'interno del mondo dei trasporti in genere, ha fatto riscontro un pre-



occupante abbassamento del livello delle tutele per i lavoratori, accompagnato da uno scarso, quando non addirittura insignificante, miglioramento del trasporto, rispetto allo sviluppo economico del Paese.

Senza scendere troppo nel dettaglio di questa nuova organizzazione interna che sta venendo avanti, e rimanendo nella attesa che la stessa si completi con i successivi e necessari Ordini di Servizio, possiamo azzardare l'ardire di affermare che Trenitalia si sta organizzando per far veramente trasporto ferroviario, oppure, per dirla come la direbbe qualche vecchio ferroviere, "per far girare i treni!".

Appare palese, infatti, l'intenzione, da parte del nuovo gruppo dirigente, di individuare in modo inequivocabile, le diverse e precise responsabilità, attraverso un'organizzazione delle tre divisioni dedicate al trasporto (Merci, Passeggeri Nazionale/Internazionale e Passeggeri Regionale), che, già territorialmente, nelle tre filiere produttive, ha il compito di perseguire l'obiettivo secondo il quale, la partenza in orario del treno e la regolarità della marcia, siano lo scopo di tutte le attività.

Per essere più chiari, possiamo sostenere che, finalmente, sembra si sia assimilato il concetto secondo il quale: affinché un treno possa dare un buon servizio, sia il cliente, sia il materiale rotabile, sia il personale, necessita che s'incontrino, nelle migliori condizioni, all'appuntamento.

Inoltre, riteniamo che, l'aver individuato specifiche Direzioni aventi il fine di pianificare e organizzare i processi produttivi, faccia trasparire l'intenzione di un'opportuna ricerca della massima efficienza del servizio svolto, attraverso l'individuazione e l'eliminazione di tutte quelle diseconomie che sono diventate, oggi, incontrollabili, anche a causa della scarsa, per non dire inesistente, comunicazione presente fra le diverse linee di produzione.

Nella nuova organizzazione, purtroppo, ci sembra d'individuare ancora, un'attenzione veramente irrisoria alla formazione del personale dell'esercizio ed al mantenimento delle competenze di condotta.

Questa affermazione trae spunto dalle dichiarazioni rese, dall'Amministratore Delegato di Trenitalia, in fase di presentazione del nuovo progetto, asserzioni nelle quali, traspariva la volontà di mantenere la linea qualità alle dirette dipendenze della produzione. Un simile intendimento determina l'impossibilità di fare l'audit sulla formazione del personale e, di conseguenza, di poter programmare i necessari corsi di formazione continua, indubbiamente necessari per gli aggiornamenti e il mantenimento delle competenze professionali.

Proprio dall'intenzione di evidenziare e tutelare l'importanza della qualità della formazione del personale dell'esercizio, nasce la richiesta, sempre più pressante, di costituire l'Authority per la sicurezza ferroviaria.

Anche l'Amministratore Delegato del gruppo FS, Ing. Mauro Moretti, ha evidenziato una tale necessità, ma rimane, in noi, la forte perplessità conseguente al trascorrere di tutti gli anni precedenti, dove, ad una serie continua di progetti o proponimenti in materia, non ha fatto riscontro nes-

sun atto concreto.

Comunque, anche in questo caso, riteniamo che sia necessario guardare avanti e contribuire affinché i tempi d'attuazione siano i più rapidi possibili; anche perché reputiamo che oggi, il sistema di garanzia della professionalizzazione del personale dell'esercizio ferroviario, ed in particolar modo quello del personale di macchina, sia davvero carente.

È nostra impressione è quella che, la discrezionalità che RFI, nella sua articolazione della Direzione Tecnica, ha lasciato alle Imprese ferroviarie, sia decisamente eccessiva. Riteniamo, altresì, che oggi nessuno sia in grado di garantire che tutte le Imprese ferroviarie sottopongano i loro macchinisti, sia ai medesimi percorsi formativi, sia alla stessa formazione continua per il mantenimento delle competenze.

Per quanto ci riguarda, riteniamo che sia giunto il momento in cui sia aperto un confronto con RFI, per condividere con il sindacato il perimetro delle strutture che devono essere trasferite, contestualmente, definire quali sono le tutele che deve avere il personale preposto a garantire il mantenimento degli standard di sicurezza, avendo ben presente l'obiettivo di ricercare un continuo miglioramento degli stessi.

Ne consegue, il nostro convincimento, che oggi è un impegno improcrastinabile, per il Governo, quello d'istituire l'Authority della sicurezza ferroviaria, anche in considerazione del fatto che, il processo di liberalizzazione del comparto, è certamente ad un punto irreversibile, e pertanto non possiamo permetterci di lasciare margini discrezionali, a chi deve soprattutto aggredire un mercato dove già i capitali da investire rendono molto alte le barriere all'ingresso.

Non vorremmo dare l'impressione di essere contro la liberalizzazione, saremmo anacronistici, però riteniamo che prima di andare avanti, magari a colpi di direttive che favoriscono solo la costituzione di nuove imprese ferroviarie, è necessario fare delle regole chiare che diano garanzia alla sicurezza del trasporto ferroviario passando, indiscutibilmente, attraverso, sia la costituzione dell'Authority della sicurezza ferroviaria, sia la stipula di un rinnovo del CCNL delle A.F. che consenta allo stesso di diventare il contratto di riferimento di tutte le imprese ferroviarie.



Resoconto e riflessioni emerse dagli incontri con il nuovo Amministratore Delegato di FS

Se c'è una cosa che, come sindacato, ci fa percepire con maggiore attenzione il clima diverso che si respira nel gruppo FS dopo il cambiamento al vertice, è sicuramente la gestione delle relazioni industriali.

La nuova metodologia imposta dal neo Amministratore Delegato, sta finalmente mettendo in ombra chi, fino a poco fa, ha gestito la materia con ben poco rispetto nei riguardi di coloro i quali rappresentavano i lavoratori, alimentando, ad arte, le incomprensioni tra le parti, attraverso l'uso costante di finalizzate ambiguità comportamentali e dialettiche.

Il periodo buio caratterizzato da un confronto con la dirigenza del gruppo che, almeno negli ultimi anni, ha visto le parti protagoniste di trattative lunghe ed estenuanti che avevano la caratteristica di approdare, nei rari casi in cui si era in grado di sottoscrivere un'intesa, ad accordi così contortamente fumosi, da prestare immediatamente sponda alla Società per perseguirne, con costanza, il mancato rispetto, sembra quindi terminato.

L'intesa, la risoluzione dei problemi, il buon accordo, non si possono fare da soli, e il tempismo e la determinazione con cui l'Ing. Moretti ha tenuto a precisare la sua intenzione di intraprendere un percorso che porti ad un sistema di Relazioni Industriali, caratterizzate da senso della lealtà e rispettose dei ruoli di ognuno, ci mostra una strada che forse sarà

ancora più impegnativa della preesistente, ma sicuramente, nello stesso tempo, proficua e foriera di un'azione costruttiva da ambo le parti.

In ogni caso, valutando con preoccupata attenzione lo stato di grave crisi industriale e finanziaria in cui versa Trenitalia in primis, e, con essa, il Gruppo FS intero, è doveroso essere tutti convinti, dai lavoratori al Sindacato tutto, che oggi, più che mai, non servi ricercare colpe e/o alimentare polemiche, adesso, l'unica cosa da fare è guardare avanti ed agire in fretta.

Gli stessi obiettivi e le stesse necessità traspaiono dalle dichiarazioni e dalle risoluzioni, prese, illustrate o programmate dal nuovo Amministratore Delegato, quando, senza mezzi termini e senza i vecchi e stressanti tatticismi, ha fatto una cruda ana-

lisi dello stato di crisi in cui versa il Gruppo FS.

Nell'occasione ci ha anticipato la sua volontà di ridurre tutti gli sprechi, partendo dalla gestione degli immobili per proseguire con la gestione del personale finalizzata all'ottimizzarne d'utilizzo, precisando, comunque, la ferma intenzione di garantire il rispetto delle regole contrattualmente previste, e dichiarandosi intenzionato anche a rimuovere, dove esistenti, le anomalie dovute ad incapacità gestionale dei dirigenti.

Altro punto importante, è sicuramente il fatto che, anche se in maniera piuttosto velata ed in via ancora ipotetica, sono giunti segnali di decisa attenzione progettuale verso, non meglio specificati, processi di mobilità di personale fra le società, in linea con le attuali norme contrattuali, al fine di ricercare più elevate sinergie di scala.

Un argomento, questo che, ovviamente, ci ha posto in condizione di moderato allarme e che, pertanto,

come FAST Ferrovie, unitamente alle altre OO. SS., ci ha portato a riaffermare, con determinazione, il nostro ruolo nell'ambito di una materia così delicata e, nello stesso tempo, ed a ricordare l'esistenza, nel Gruppo F.S., di strumenti di politiche attive, quale il Fondo bilaterale che riteniamo, ormai, sufficientemente maturo, per trovare una sua

dimensione ed un utilizzo pregnante per la tutela dei Ferrovieri.

Sulla descrizione della situazione finanziaria del Gruppo FS, l'Amministratore Delegato ha voluto, innanzi tutto, far partecipe, il Sindacato, delle notevoli criticità che, a suo avviso, presenta il DPEF per il 2007.

Egli ritiene, infatti, che gli stanziamenti previsti nel documento, sono ancora sicuramente inadeguati, pur riconoscendo i trasferimenti economici che la finanziaria 2006 aveva tolto al Gruppo FS in merito ai contratti di Programma e di Cessione.

Infatti, è palese che, le previsioni presenti nel DPEF, annuncianti una ricapitalizzazione di Trenitalia per un valore di 400 miliardi di euro, sono certamente insufficienti per far fronte ad una necessità di 1.100 miliardi di euro l'anno per 4 anni, pre-



Il Ministero dei Trasporti

viste dal Piano Industriale dell'ex A.D. Ing Catania. E' fuori discussione che, rispetto alle premesse basate su un naturale pessimismo figlio dell'esperienza passate, queste prime modifiche in corso sul DPEF per il 2007 possono e devono essere valutate come un passo in avanti ed un indicativo momento d'attenzione verso il trasporto ferroviario, ma è anche vero che, nella quantificazione, esse denunciano una significativa insufficienza, specialmente se l'obiettivo comune tra tutte le parti, sociali, imprenditoriali e di Governo, è quello di dare finalmente corpo, ad una lungimirante politica dei trasporti, la quale non può che passare attraverso il rilancio del Gruppo FS.

Non nascondiamoci, comunque, che sulla ricapitalizzazione, esistono più di qualche perplessità in merito alla sua approvazione. Questo scetticismo fa riferimento, in maniera predominante, a quando l'operazione finanziaria in questione, sarà chiamata al delicato quanto problematico passaggio presso la commissione UE, per ottenerne il beneplacito.

E' anche vero però, che un'eventuale bocciatura, cozzerebbe contro quei principi di reciprocità e d'equità tanto cari alle strutture deliberanti della Comunità Europea, così come dimostra, tra l'altro, l'approvazione, da parte della stessa commissione, di una precedente di ricapitalizzazione Francese, approvata in conformità ad una liberalizzazione del 50% del trasporto merci della SNCF.

Oggettivamente è legittimo valutare, la richiesta fatta dall'Italia, al passo con le direttive UE in materia di liberalizzazione ferroviaria, sia per la cifra di ricapitalizzazione prevista, sia per la condizione legislativa in merito; ecco perché, un'eventuale bocciatura, sarebbe difficilmente spiegabile, anche in considerazione del fatto che la Francia persegue, da sempre, un forte protezionismo, avversato dalla UE con estrema determinazione.

“ Il Gruppo FS non fa più niente gratis per nessuno”! Con questa frase, l'Ing. Moretti, ha sintetizzato l'intenzione di imprimere un'ulteriore svolta ai rapporti del Gruppo con chicchessia, ma in particolar modo con l'azionista.

La sua intenzione dichiarata è quella di impersonare, nel concreto, il ruolo d'Amministratore Delegato di un'azienda a diritto privato, che ha quindi il dovere di pretendere da tutti, il rispetto dei contratti sottoscritti.

Il Gruppo FS vanta, ad oggi, crediti dallo Stato Italiano per circa 1,500 miliardi di euro.

Non è cosa verso la quale è possibile continuare un atteggiamento di fatalistica impotenza; troppi hanno imparato a scaricare addosso alle ferrovie le responsabilità dei disservizi e delle inefficienze del trasporto ferroviario, ma non sempre con lo stesso rigore si è provveduto al pagamento degli impegni economici sottoscritti.

Ecco perché, se è giusto pretendere, è altrettanto giusto, prima, onorare gli obblighi assunti. Purtroppo questa non è certo la linea comportamentale tenuta della politica, sia Nazionale, sia Regionale in Italia, specialmente per quanto concerne il trasporto su ferro delle persone e delle merci.

Troppo spesso e senza giusta causa si registrano tagli al trasporto ferroviario e, nel frattempo, direttamente o indirettamente, sostentamenti, anche significativi, al trasporto su gomma.

L'obbrobrio sta nel fatto che tutto ciò avviene senza creare, contemporaneamente, forme di concorrenza o competitività, e, come se non bastasse, senza emanare ed applicare un'attenta politica d'integrazione dei vettori di trasporto. Tutto ciò si traduce, specialmente nel trasposto regionale, in un decadimento qualitativo l'offerta, nella perdita di clienti per tutti i vettori, in un'inadempienza degli obblighi d'offerta di servizio sociale ed in un aggravio, sostanziale, del già pesante bilancio del Gruppo FS.

E' fuori discussione che, prima di dare un nostro giudizio, dobbiamo attendere che le dichiarazioni di principio del nuovo management del Gruppo FS, si trasformino in atti concreti; però, è anche vero, che, da quando siamo riusciti a condividere con questa dirigenza le difficoltà e le problematiche inerenti alla gestione e la crescita del Gruppo, ci sentiamo più ottimisti per la risoluzione dei problemi dei lavoratori.

Altro aspetto programmatico illustrato dall'Amministratore Delegato, è quello che prevede, in base alle disponibilità economiche che gli saranno assegnate dai Ministri competenti, l'intenzione di portare a termine i cantieri esistenti: sia sulla linea tradizionale, sia su quella ad Alta Velocità/Alta Capacità.

Una determinazione che nasce dalla valutazione che, un improvvido blocco dei lavori dell'A.V., avrebbe come conseguenza lo slittamento dei tempi di concretizzazione delle opere oltre il 2009, e, pertanto, un maggiore aggravio per le casse del Gruppo quantificabile in circa 700 milioni di euro, derivante dall'applicazione di penali e di quant'altro sia col-



L'A.D. del Gruppo FS, ing. M. Moretti

legato all'inadempienza contrattuale. Nel contempo, il blocco dei cantieri della linea tradizionale, avrebbe come conseguenza, l'arresto dei lavori per decongestionare il traffico nei grandi nodi cosiddetti "colli di bottiglia".

Per quanto concerne le Linee guida del Piano Industriale su Trenitalia, l'unica cosa certa al momento, è che questo si baserà essenzialmente su quattro punti, che sono:

o Rigore o Priorità o Efficacia o Efficienza

Ovviamente, corre l'obbligo d'attesa della futura esplicitazione ed illustrazione del piano nella sua interezza, per esser in condizione di esprimere le valutazioni e i giudizi di merito, ma, nel frattempo, quello che si evince dai capitoli illustrativi, è sicuramente l'intenzione di mirare, con estrema convinzione, all'eliminazione di tutti gli sprechi, a qualunque livello questi fossero individuati; dalla gestione degli immobili, ai processi d'esternalizzazione, fino alla gestione del personale.

Nello stesso tempo, sembra trasparire con notevole decisione, l'intenzione di migliorare la qualità della prestazione d'opera, attraverso la ricerca della puntualità come elemento distintivo del servizio reso dal Gruppo alla clientela; ma ciò che rappresenta una svolta importante nel rapporto della Dirigenza con i rappresentanti dei lavoratori, è l'intenzione dichiarata, che questa volta sembra reale, di condividere con il sindacato, i parametri di riferimento per una corretta verifica dell'efficientamento del sistema, termini di valutazione, che si spera, saranno chiari e irreprensibili.

Con grande sollievo abbiamo appreso la decisione, da parte dell'Amministratore Delegato, di non modificare l'assetto societario del gruppo. Dopo tante voci che si sono rincorse, creando scenari che facevano scaturire una naturale apprensione sul futuro di tutta l'impresa, l'Ing. Moretti, nell'illustrare quello che sarà il suo futuro impegno riguardo all'assetto del gruppo, ha tenuto a precisare che Trenitalia resterà una società a struttura divisionale ma, e questo raccoglie, seppur in parte, le costanti e convinte critiche mosse dalla FAST Ferrovie fin dagli albori del processo di Divisionalizzazione, senza le barriere di comunicazione fra divisioni e reparti, insomma l'abbattimento di quegli steccati, che fino ad oggi l'hanno contraddistinta e, a nostro avviso, portata all'attuale crisi industriale.

Entrando poi un po' più nel dettaglio di quelle che sono le linee guida delle strategie societarie, sulle cui basi dovrebbero trovare concretizzazione i programmi di riorganizzazione aziendale, vediamo ora come queste intendano interessare le divisioni che compongono Trenitalia.

Per quanto concerne Passeggeri Nazionali e

Internazionali, la preoccupazione maggiore è quella di fronteggiare adeguatamente, la prevista invasione, nel 2011, delle società di trasporto estere di Germania, Francia e Spagna. Le prime iniziative che s'intende mettere in azione riguardano la stesura di nuovi accordi commerciali mirati e, di conseguenza, la pianificazione dell'acquisto di nuovi mezzi di trazione per i servizi internazionali, ne consegue che sarà indispensabile rinnovare il parco degli Eurostar entro il 2011.

Riguardo alla TPL, vi è l'intenzione di potenziare, sia in termini quantitativi che qualitativi, i servizi dove la richiesta è rilevante, mentre, per quanto concerne le linee a scarso traffico, esiste l'intenzione di trovare anche forme di trasporto alternativo che in ogni caso risultino interne al Gruppo FS.

Nel Trasporto Merci, infine, appare forte la necessità di creare, con una certa solerzia, il primo vero, grande polo logistico italiano, mantenendo sempre la trazione del trasporto merci internalizzata in Trenitalia.

Un forte segnale di cambiamento giunge anche dalla programmazione di gestione delle tariffe per la clientela, in particolar modo per il servizio di qualità,

come l'Alta Velocità e i treni business, i progetti illustrativi prevedono che le tariffe siano imposte dal mercato e non più dallo Stato, trovando quantificazione sulla base della soddisfazione del cliente, e del giusto rapporto qualità/prezzo.

L'incontro con L'ing. Moretti non poteva finire senza affrontare il tema del rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, anche perché, a fronte di tante nuove strategie annunciate, ci saranno, presumibilmente, rilevanti ricadute sul lavoro, ed è quindi, ancora più necessariamente importante, ricercare regole comuni per tutte le aziende, tenendo presente l'avanzamento tecnologico e quindi le nuove professioni che da esso ne derivano.

È innegabile che momentaneamente, il nuovo Amministratore Delegato, avrebbe preferito aspettare il trascorrere dei naturali tempi d'assestamento del Gruppo, prima di avviare la fase di rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, ma, di fronte all'univoca posizione del Sindacato, che ricerca, nel rinnovo del Contratto, quella "clausola Sociale" che consenta di mettere ordine nel mondo del trasporto su ferro, si è dichiarato disponibile, insieme alle Associazioni Imprenditoriali, ad affrontare in tempi brevi quest'importante fase negoziale.



L'A.D. del Gruppo FS,
ing. M. Moretti

Rinnovo del CCNL A.F.

Settore Uffici considerazioni e proposte

di Carlo Nevi

Premessa

Il 31 dicembre 2006 viene a scadere la parte normativa del CCNL AF sottoscritto il 16 aprile 2003 e contestualmente viene a scadere anche il secondo biennio economico. Per prepararci al meglio a questo appuntamento, come Segreteria Nazionale abbiamo organizzato al nostro interno dei gruppi tecnici di lavoro per analizzare dettagliatamente le problematiche riscontrate nella gestione di questo contratto e avanzare nuove proposte.

Abbiamo altresì svolto (e stiamo ancora svolgendo) assemblee/incontri su tutto il territorio nazionale, con il preciso intento di rapportarci e confrontarci direttamente con tutti i lavoratori dei vari settori e non solo con le nostre RSU/RLS, con lo scopo di conoscere, capire e approfondire i numerosi problemi quotidiani che gravano sui colleghi, sia quelli dovuti dalle (troppe) cavillose interpretazioni contrattuali da parte dell'Azienda, sia quelli dovuti a norme contrattuali che dovremo cercare di correggere nel corso del prossimo rinnovo contrattuale.

Certo è che la scadenza del CCNL cade in un momento di particolare interesse sia politico che aziendale, politico per via dell'accelerazione delle liberalizzazioni da parte del Governo Prodi che potrebbero interessare, prima o poi, ma più prima che poi, anche il trasporto pubblico locale, ed aziendale per effetto del cambio dei vertici, che ereditano una azienda allo sbando.

Le FS ormai versano in una situazione purtroppo drammatica, infatti mai prima d'ora le ferrovie erano giunte ad un punto tale di degrado. I ritardi sono ormai regolari, i treni sono soppressi quasi in modo programmatico, il trasporto merci annaspa per non parlare poi delle pulizie.

Con i tagli attuati dalla precedente finanziaria (finanziaria 2005) e i mancati finanziamenti di questa attualmente in discussione (finanziaria 2006), le FS sono in una crisi industriale e finanziaria senza precedenti, diciamo pure che rischiano **il collasso**.

Con questi presupposti, appare evidente che ci troviamo nella situazione di dover costruire un CCNL che sia in grado di governare le continue trasformazioni e che se applicato a tutte le imprese ferroviarie presenti sul territorio nazionale, (obbligandole di fatto ad operare nel rispetto dei vincoli e dei parametri di sicurezza) non consenta loro di fare dumping.

In questo triennio dei piccoli passi in tal senso sono stati fatti, alcune imprese hanno già aderito a questo tipo di contratto come la Wasteels, la CICTL, Serfer e FISE, altre sono in procinto di farlo, ma non basta.

Con la piattaforma Unitaria presentata nei primi mesi del 2005 chiedevamo al Governo, al Gruppo FS ad Agens e Confindustria risposte e azioni finalizzate allo sviluppo del trasporto ferroviario al miglioramento della qualità del ser-

vizio nonché della sicurezza.

In sintesi, chiedevamo:

al Governo

di delineare regole certe sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario specialmente laddove mancava quella reciprocità con altri paesi/ferrovie europee
l'applicazione della clausola sociale inerente il CCNL A.F.

al Gruppo FS

il mantenimento dell'attuale assetto societario del gruppo di ripensare alle scelte fatte in modo unilaterale su alcuni istituti (ferie, legge 104, diritto pasto, VACMA ecc)
la presentazione di un piano di sviluppo ed il ripristino di corrette relazioni industriali.

A seguito di ciò, e dopo i primi accordi sottoscritti nel mese di giugno 2005 e quelli successivi, abbiamo creduto o meglio sperato che le cose si mettessero per il verso giusto, invece, nostro malgrado, dovemmo riscontrare che eccetto che per la L.104 non vi era traccia di ciò che ci eravamo prefissati.

Nel mese di luglio u.s. sono state istituite le famose **"cabine di regia"** relative ai vari segmenti del trasporto con ben due accordi separati, uno firmato il 14 luglio con CGIL, CISL, UIL e UGL, e un altro il **17 luglio con noi della FAST Ferrovie e l'Orsa dai contenuti di diverso tenore e spessore**.

Infatti, pur condividendo ed esprimendo un giudizio positivo sull'istituzione di una cabina di regia purchè

"UNICA", abbiamo ottenuto dal Ministro, su materie di sua diretta competenza, l'impegno scritto, sulla sicurezza e la dissociazione del VACMA dal sistema SCMT, sulla strategia da adottare nell'ambito della attuale assetto societario, sul rilancio degli investimenti per la sicurezza, le relazioni industriali, la gestione della rete, la partecipazione alla cabina di regia di tutte le organizzazioni sindacali e di vigilare circa il rispetto di Trenitalia dell'atto di indirizzo della IX commissione trasporti della camera e delle indicazioni delle OS sulla revoca del provvedimento di licenziamento.

A settembre poi, la nomina del nuovo vertice Aziendale con l'insediamento al timone del Gruppo FS dell' Ing.



Villa Patrizi

Moretti, già AD di RFI S.p.A. che già nel corso dei primi incontri ha definito prima superabile e poi superato il problema VACMA (prima non lo sapeva??) e garantito l'impegno di FS per la riassunzione dei licenziati (il solo **Dante De Angelis** a tutt'oggi è stato effettivamente riassunto come macchinista).

Negli incontri avuti con l'ing. Moretti, anche alla luce delle strategie annunciate che avranno pesanti ricadute sul lavoro (gli uffici sono nel mirino), non poteva certo non essere affrontato il tema del rinnovo contrattuale, anche se lui, molto probabilmente avrebbe preferito aspettare prima di avviare la fase del rinnovo del CCNL AF, ma non ha potuto esimersi di fronte all'univoca posizione del sindacato, che confida nel rinnovo del CCNL AF per mettere ordine nel mondo del trasporto su ferro.

Pertanto, anche a fronte della disponibilità che imprese ferroviarie come RTC hanno dato per il rinnovo contrattuale, diventa sempre più importante preparare la nostra proposta di piattaforma contrattuale.

Ciò premesso, andiamo quindi ad analizzare cosa è emerso dalle varie assemblee, quali sono state le criticità riscontrate e quali le proposte avanzate che **verranno poi consegnate e quindi dibattute ed integrate dai gruppi tecnici di lavoro, per la stesura della nostra piattaforma**, che sarà oggetto di confronto con le altre O.S. per la stesura della piattaforma UNITARIA.

Criticità e Proposte

Sin dall'entrata in vigore dell'attuale Contratto, abbiamo assistito alla più ampia discrezionalità delle Società del Gruppo FS su numerosissimi provvedimenti relativi agli sviluppi di carriera (passaggi area), specialmente per quanto attiene all'accesso all'area quadri nonché della mancanza di trasparenza con cui hanno gestito le immissioni dall'esterno, con ricadute dagli effetti nefasti sul personale già ferroviere, in particolare quello degli uffici che si è visto scavalcato e messo da parte come un ferro vecchio, nonostante l'esperienza maturata in 25 o 30 anni di servizio, ma con purtroppo un'età (per FS) troppo avanzata 45/50 anni, ma buoni e in grado di lavorare fino a 65 anni per il Governo (misteri della Fede???)

Tutto ciò ha logicamente determinato situazioni di frustrazione personale che hanno spinto i colleghi ad attivare da un lato numerosi contenziosi per vedere riconosciuti i propri compiti e/o meriti e dall'altro lato un crescente aumento del "virus" della disaffezione e demotivazione al lavoro (per chi ancora viene utilizzato) quotidiano.

Negli uffici assistiamo ormai in maniera quotidiana ad uno sfioramento, quasi mai retribuito, dell'orario giornaliero e quindi settimanale, sfioramento necessario per sperare di fare un minimo di carriera o non essere preso di mira dal Quadro troppo zelante o dal Dirigente, e per non rischiare di vedersi defraudato del proprio lavoro e magari incorrere nell'effetto **mobbing**.

Una soluzione a questo problema passa sicuramente nella contrattazione preventiva dell'organizzazione del lavoro e dei carichi di lavoro a livello di microstruttura cosa che è

sempre stata richiesta ma quasi mai attuata.

Nel tour di assemblee sin qui svolte, abbiamo potuto riscontrare come alcune criticità siano a fattori comuni tra i vari settori, come le Relazioni Industriali, gli Assetti Societari, la Clausola Sociale, il comporta per malattia, la Scala Classificatoria e Avanzamenti di carriera, il Pasto Aziendale, le Assunzioni etc.

Ma andiamo con ordine:

Relazioni industriali

Le norme apportate dal CCNL del 16 aprile 2003 in ambito relazioni industriali, sono di quanto meglio c'è nel panorama contrattuale generale, il problema è che quanto convenuto non viene rispettato.



Attraverso l'interpretazione forzata e opportunistica della fase "informativa", l'azienda opera in maniera unilaterale in merito a innovazioni produttive ed organizzative, con conseguenze di facile percezione.

Anche a livello territoriale è ormai consuetudine che l'Azienda riunisca le parti sociali solo a "giochi fatti" o paradossalmente solo previa richiesta delle stesse.

Capitolo a parte merita la condizione delle RSU, ormai relegate nel ruolo di "portavoce" delle iniziative aziendali, nonostante questi ultimi siano l'espressione della volontà e fiducia dei lavoratori;

Assetti Societari

Vanno confermati gli attuali assetti societari per il gruppo FS evitando insensate Divisionalizzazioni o, peggio, ulteriori societizzazioni che porterebbero forte instabilità contrattuale per i lavoratori (leggi contratti merceologici);

Clausola Sociale

L'introduzione della clausola sociale nel nuovo CCNL, si rende necessaria per dare maggiori tutele ai lavoratori e rendere impossibile le forzature di interpretazione (in particolare nei punti non graditi);

Scala Classificatoria

Necessita rivedere l'attuale scala classificatoria, anche alla luce delle nuove tecnologie intervenute e delle nuove professionalità (vedi ad esempio la Protezione Aziendale), inoltre il livello C, che doveva essere di solo ingresso dall'esterno specialmente per personale laureato, ha visto un uso improprio tanto che quasi tutto il personale per transi-

tare all'area quadri (livello B) deve obbligatoriamente permanere alcuni anni nel livello C;

Assunzioni

Va data trasparenza alle procedure di assunzione e va eliminata la mal celata discriminazione in atto sui figli dei ferrovieri;

Comporto per malattia

Riteniamo necessario ampliare l'attuale comporto per malattia grave e di aggiungere alle patologie indicate per il comporto eventuali ulteriori patologie che comportino inabilità al servizio;

Pasto Aziendale

Va rivisto il valore del ticket restaurant, quello attuale risale al 1998 e va garantita la sua effettiva spendibilità (ditte affidabili)

Vanno ricercate convenzioni con esercizi che garantiscano il servizio anche nei giorni festivi (purtroppo all'esercizio si lavora anche il sabato, la domenica e i festivi e di conseguenza anche i treni circolano tutti i giorni) possibilmente nei pressi della stazione e/o della sede di lavoro, facilmente raggiungibili, e che consentano la consumazione del pasto e il rientro in sede nei tempi previsti della pausa.

Ove non prevista la pausa pranzo, vedi personale addetto ai turni, lo stesso ha diritto a consumare il pasto (avendo lavorato nelle fasce 12,00/14,00 e/o 19,00/21,00) al termine del turno;

Inidonei

Vanno tutelati tutti i lavoratori meno fortunati che per motivi diversi hanno perso l'idoneità al profilo di esercizio ed utilizzati in altri settori/attività, che ci rimettono, oltre che sotto il profilo psicologico. Anche economicamente, infatti non percepiscono più le indennità di esercizio e non possono sperare in un profilo adeguato e al conseguente sviluppo di carriera fino all'area quadri.



In particolare per il settore UFFICI:

Orario di Lavoro

Può essere mantenuto l'attuale orario di lavoro, impostato su due rientri pomeridiani vanno però istituiti e/o ripristinati alcuni istituti come l'istituzione di un meccanismo compensativo delle maggiori/minori prestazioni rese dal personale non Quadro (brevi permessi e fascia rigida) e le 4 ore di permesso;

Riposo settimanale

Va ripristinato il Sabato come riposo;

Diritto al Pasto

Oltre alla già citata rivalutazione del ticket restaurant

da usufruire nei giorni di "lunga" riteniamo che debba essere assicurato il pasto anche nelle giornate di "corta" per quel personale costretto a fermarsi oltre l'orario di lavoro per disposizione del Dirigente Aziendale;

Indennità Uffici

Va rivalutata l'indennità uffici ferma al 1997/98;

Premi vari

Va fatta chiarezza sull'utilizzo degli strumenti economici come premi ed assegni ad Personam E rigettati gli attuali metodi tra

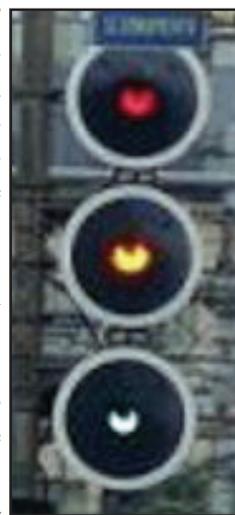
l'altro non dichiarati, dei premi per il raggiungimento degli MBO che vedono l'esclusione della maggioranza dei Professional nonostante il loro coinvolgimento;

Rivalutazione professionale

Va eliminata la discriminazione e la emarginazione in atto dal ciclo produttivo/formativo del personale FS ritenuto ormai "vecchio ed obsoleto" dalla Dirigenza Aziendale.

Inoltre:

Va fatta una equa rivisitazione delle IUP;



Vanno individuate specifiche indennità per l'introduzione di nuove tecnologie;

Vanno rivedute le attuali Indennità di trasferta e relativi rimborsi;

Va rivisto l'istituto del salario professionale;

O c c o r r e
Rimodulare le indennità dell'area quadri.

Questo in sintesi quanto emerso dagli incontri con il personale nelle assemblee tenute su tutto il territorio nazionale, le abbiamo fatte nostre e come già detto in precedenza le sottoporremo all'attenzione dei nostri gruppi tecnici di lavoro per la stesura della Piattaforma Contrattuale.

Ferma restando la persecuzione degli obiettivi su esposti, la FAST, sarà sempre in prima linea e farà la sua battaglia per la conquista del Contratto Unico per tutte le imprese operanti in ambito FS e quindi per l'ottenimento della " **clausola sociale** ", obiettivi questi che riteniamo fondamentali e vitali per la risoluzione delle vertenze oggi in atto.

V° Congresso ALE

di Mario Sole

Nei giorni 26 e 27 ottobre 2006 si è svolto nella Moravia del Sud a Brno (Repubblica Ceca) il V° congresso ALE. All'apertura dei lavori congressuali hanno portato i saluti esponenti delle istituzioni della Repubblica Ceca, quali: il Vice Ministro dei Trasporti, il Presidente della Moravia del Sud, il sindaco di Brno e il Direttore Generale delle Ferrovie Ceche (CD); inoltre ha presieduto i lavori il Segretario Generale della CESI Helmut Müllers.

Come si potrà vedere dallo stralcio della relazione fatta dal Presidente Manfred Schell, uno degli argomenti congressuali affrontati è stato quello sul "Dialogo Sociale in Europa".

Infatti l'ALE - Associazione dei Macchinisti Europei - nonostante rappresenti ben 100.000 macchinisti di 15 diversi Paesi del vecchio continente, non viene coinvolta nel Dialogo Sociale perché non rappresenta i macchinisti di tutti i Paesi dell'Unione Europea.

Superare l'evidente strumentalità della motivazione che ci esclude, è diventato il mandato principale per il nuovo Comitato di Gestione così composto:

Presidente **Manfred Schell** (GDL - Germania);

Vice Pres. **Juan Jesus Garcìa Fraile** (SEMAF - Spagna)

Vice Presidente **Leszek Mietek** (ZZN - Polonia).

Tesoriere **Herbert Nezosi** (VSLF - Svizzera)

1° Revisore **Mario Sole** (FAST Ferrovie - Italia)

2° Revisore **Jan Altena** (VVMC - Olanda).

A tutti gli amici eletti, vanno i più sinceri auguri della Segreteria Nazionale FAST Ferrovie per un proficuo lavoro che porti nei prossimi anni l'ALE a ricoprire quel ruolo che gli compete in questa fase di integrazione internazionale del sistema ferroviario Europeo.

Fino ad oggi l'ALE è stato, per i sindacati dei Macchinisti, un coordinamento di scambio di informazioni, ora deve assumersi la responsabilità di rappresentare i macchinisti, prevaricando ormai fragili confini, nelle



I Segretari nazionali dei Sindacati aderenti al A.L.E.

loro garanzie inalienabili, come:

I carichi di lavoro,

la tutela delle inidoneità,

la certezza di una formazione continua che porti a normative sempre più omogenee,

la salvaguardia della sicurezza dell'esercizio ferroviario e del lavoro.

Tutele elencate per macroargomenti, che anche in Italia sono al centro della dialettica Politico/Sindacale e che, come FAST Ferrovie, riteniamo debbano trovare spunto dai sistemi di sicurezza e dai modelli organizzativi propri della circolazione su rotaia in Italia, che, essendo riconosciuti come i più elevati, sono il fiore all'occhiello del trasporto ferroviario europeo.

Proprio in merito a tale argomenti, abbiamo portato all'attenzione dei colleghi europei la nostra vittoria rispetto all'esecrato VACMA.

Abbiamo anche puntualizzato che, solo quando avremo la definitiva certezza che i tempi di dismissione dell'apparecchiatura VACMA e di installazione, sia a terra sia a bordo treno, dell'apparecchiatura SCMT, daremo la nostra disponibilità a discutere ed a avviare sperimentazioni in merito a un diverso equipaggio treno che sia, comunque, in provate condizioni atte a garantire gli attuali standard di sicurezza che, come abbiamo appena detto, nonostante alcune nostre perplessità in merito ad alcune nuove normative, possiamo ancora condividere come i più alti d'Europa.

Proprio in merito a temi come quelli su elencati, riteniamo auspicabile che un sindacato Europeo, come vuole e ha il dovere di essere l'ALE, non può esimersi dal proporre una normativa comunitaria specifica per il personale addetto al trasporto ferroviario, che indichi i livelli massimi dei carichi di lavoro e la formazione minima per il mantenimento delle competenze di condotta e di circolazione ferroviaria.

Questo congresso è stato caratterizzato inoltre dal primo accordo europeo fra una Impresa Ferroviaria di trazione Cargo e tutti i sindacati dell'ALE.

Conseguentemente, come ALE, abbiamo firmato un accordo di mutualità fra i diversi Sindacati, che garantisce, ai macchinisti iscritti ad un qualsiasi Sindacato aderente all'ALE, di avere assistenza nel caso incorressero in un qualsiasi imprevisto di esercizio quando operano in un Paese straniero.

L'accordo di mutualità, che ci impone di organizzarci adeguatamente per dare assistenza ai colleghi stranieri come se fossero nostri iscritti nazionali, è un passaggio importante.

Siamo convinti, infatti, che, per certi versi, precorre i tempi, prendendo



Foto di gruppo al Congresso A.L.E.

d'anticipo le stesse Imprese Ferroviarie.

Accordi di questo tipo permettono di aumentare la comunicazione fra i macchinisti dei diversi Paesi e quindi di condividere le tutele da garantire e da pretendere a riferimento negli accordi e nei contratti collettivi di lavoro nazionali con l'obiettivo di non rendere più possibile, almeno in questo settore, l'odioso "Doping Sociale" (Sistema molto diffuso in fasi di liberalizzazione e che è diventata la carta vincente di molte imprese che accedono al mercato ferroviario che non competono sulla capacità manageriale ma solo agendo sul costo del lavoro e limitando i diritti dei lavoratori interessati).

È evidente che da questo congresso in poi, il passo cambi ed acceleri.

Il processo di liberalizzazione è ormai ad un livello di non ritorno per tutti i Paesi della comunità Europea, ed ALE non può **"rimanere solo luogo di scambio di informazioni"** e, come si evince dal discorso del Presidente Schell del quale di seguito riportiamo uno stralcio, **questo è obiettivo di tutti.**

.....continueremo a perseguire con tenacia il nostro obiettivo di allargamento dell'ALE, stimolati dai fini comuni e ben sapendo che le decisioni nazionali – in tutti i campi e quindi anche nel settore dei trasposti – vengono sempre più discusse e prese nell'ambito delle istituzioni europee e sono sempre meno influenzate dalle leggi e dagli ordinamenti nazionali.

Accompagnare in maniera costruttiva questo processo decisionale e prendervene parte corrisponde ad uno degli obiettivi statutari dell'ALE.

Nostro fine è quello di esercitare la nostra forza contrattuale, tramite la federazione europea, sui parlamenti nazionali e sui datori di lavoro per venire coinvolti nel dialogo sociale dell'EU.

Uno dei compiti principali è quello di sviluppare una politica dei trasporti europea che garantisca pari opportunità concorrenziali ai diversi operatori attivi nel settore dei trasporti e che porti ad un adeguamento europeo delle condizioni sociali, professionali e materiali dei lavoratori che rappresentiamo.

Nostro compito è e rimane quello di supportare e sostenere i sindacati aderenti ad ALE nell'esercizio dei loro compiti a livello nazionale.

Oggi in Europa, la libertà di circolazione è tale come non era mai stata prima. I confini sono aperti per il trasporto di persone e di merci, le distan-

ze tra i centri europei si possono coprire in poche ore tuttavia, vi sono ancora numerose discrepanze in molti settori, soprattutto per quanto riguarda i diritti dei lavoratori e dei loro sindacati.

All'interno dell'ALE, un esempio particolarmente significativo – in negati-



Mario Sole e Manfred Schell

vo – è la Romania, per quanto concerne l'approvazione delle basi fondamentali dell'organizzazione internazionale del lavoro.....

.....Un altro problema che trova spazio sia nell'opinione pubblica che nella politica per la lotta contro l'occupazione è la riduzione dei salari.....

.....e fatto lampante che purtroppo dobbiamo deplorare è che presso i datori di lavoro dei nostri 15 Paesi aderenti ad ALE, neanche i sindacati, ovvero sia le parti contrattuali, hanno potuto evitare che vengano tagliati centinaia di migliaia di posti di lavoro nelle ferrovie.

Flessibilità, differenziazione salariale o limitazione dei salari non avrebbero e non hanno potuto fermare questo processo. Né le parti contrat-

tuali né la politica fiscale da sole possono ovviare alla perdurante disoccupazione.

Di fronte alla complessità e alla diversità dei mercati del lavoro europei la lotta contro la disoccupazione rimane un compito importante che richiede molta creatività e collaborazione da parte di tutti coloro che vi sono coinvolti.

E quali sono le sfide per noi?

Bisogna prendere atto che una politica salariale ancor più moderata non avrebbe potuto salvare nemmeno uno dei posti di lavoro che sono stati soppressi negli scorsi anni.

Una ragione fondamentale di questa perdita di posti di lavoro nelle ferrovie è da cercarsi nei responsabili politici, sia in quelli che hanno responsabilità a livello nazionale che in quelli che hanno responsabilità nella politica europea dei trasporti.

Nel settore dei trasporti vi è una concorrenza spietata. Sulla strada, soprattutto nel trasporto merci, vengono pagati salari dumping, vengono ignorati regolamenti di tutela fondamentali per la sicurezza e costi ecologici.

Il trasporto su rotaia è in ritardo rispetto alle esigenze dell'internazionalizzazione. I diversi sistemi operativi, a differenza del trasporto aereo e stradale, non vengono adeguati nella misura e nei tempi necessari.

I sindacati aderenti ad ALE non hanno bisogno della limitazione salariale né della differenziazione dei salari, ciò di cui abbiamo bisogno è un reddito adeguato alle prestazioni che forniamo.

Dobbiamo aumentare, noi, cioè ogni sindacato membro dell'ALE, il numero dei nostri iscritti in modo che la nostra posizione nei confronti dei datori di lavoro venga rafforzata ed avviato il dialogo sociale europeo di settore.

Noi come ALE ci riconosciamo nel pluralismo sindacale. Siamo pronti a perseguire interessi comuni, a discutere e a decidere su questi insieme ad ETF.

Siamo partner affidabili nelle trattative con i datori di lavoro nazionali. Tuttavia non saremo mai complici nella realizzazione dei loro scopi.

Mi auguro che, nei prossimi quattro anni, possiamo organizzare con successo il nostro lavoro per il bene dei macchinisti europei....



Angelo D'Ambrosio e Pietro Serbassi

Accordo tra i Paesi confinanti per il Sostegno dei Colleghi stranieri che sono coinvolti in incidenti Ferroviari od in altre emergenze

tra

**Il Sindacato Autonomo
dei Macchinisti Europei (ALE),**
Baumweg 45, D-60316 Francoforte sul Meno

ed i singoli
Sindacati aderenti ad ALE



FAST Ferrovie – Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti,
Via Albona 1, 00177 Roma

FML – Federatia Sindicatelor Mecanicilor de Locomotiva din Romania,
Stefan Stoica Straße 27, RU - Bukarest



FS CR – Federace strojvedcu Ceske republiky,
Hybernska 5, CR - 110 00 Praha 1

FS SR – Federacia Strojvodcov Slovenskej,
Klemensová 8, SK - 813 61 Bratislava



GDL – Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer,
Baumweg 45, D - 60316 Frankfurt



MOSZ – Mozdonyvezetők Szakszervezete, Bácskai u. 11, HU - 1145 Budapest

NSSMS – Nezavisni Strukovni Sindikat Masinovoda Srbije, Nemanjina 6, YU -11000 Beograd Srbija SCG

P.E.P.E. – Panelinia.Enossi.Prosopikou.Elxis, Kyrimi 1-3 Menemeni, GR – 54628 Thessaloniki

SEMAF – Sindicato Espanol de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios,
C/Delicias, 8 Local 2, E - 28045 Madrid



SMAQ – Sindicato Nacional dos Maquinistas dos Caminhos de Ferro Portugueses,
Av. Duque de Loule, 104 – 4º, P - 1050 Lisboa

SSH – Sindikat Strojovoda Hrvatske, Railroad Engineer Trade Union of Croatia, Kresimirov trg 2, 10000 Zagreb

ULDB – Union of Locomotive Drivers in Bulgaria, 106, Maria Luiza Blvd. 1233 Sofia

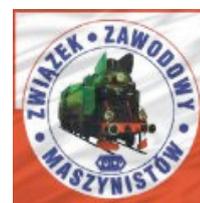
VSLF – Verband Schweizer Lokomotivführer und Anwärter,
Hardhof 38, CH - 8064 Zürich



VVMC – Vakbond Voor Rijdend Personeel,
Stadhuisplein 344 A, NL –5038 TH Tilburg



ZZM – Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych W Polsce,
Ul. Grojecka 17, PL - 02-021 Warszawa



PREAMBOLO

Le ferrovie sono europeizzate. I Macchinisti ed altro personale viaggiante sono utilizzati sempre di più in ambito internazionale. Nell'impresa estera, si può essere coinvolti sempre di più in incidenti ferroviari o emergenze. In tali casi, l'informazione in una lingua straniera, la posizione giuridica sconosciuta, così come la situazione eccezionale può rappresentare un serio rilevante peso. Questo accordo serve per creare i presupposti per poter ricevere in modo rapido un sostegno, in modo non burocratico, da parte di colleghi che appartenenti a Sindacati Aderenti ad ALE si prestino volontariamente.

§ 1

Il collega straniero sa che all'estero in questa situazione di „pronto soccorso“ può rivolgersi fiduciosamente per avere un aiuto. Egli può conoscere da chi potrà avere un aiuto attraverso un elenco di emergenza consegnatogli da ALE. Questo accordo consentirà ad un collega in necessità di ricevere, per mezzo di una telefonata, l'aiuto di cui potrebbe aver bisogno. L'aiuto potrebbe essere quello della sua Presenza, la conoscenza della Lingua, la conoscenza del Sistema Ferroviario Locale e delle Persone Responsabili delle Strutture. Nel caso in cui l'aiuto non potrebbe venire immediatamente, questo potrebbe contattare il Sindacato Membro di ALE interessato informandolo dell'avvenimento. Costoro in seguito decideranno assieme al collega in difficoltà le eventuali azioni da sostenere.

§ 2

Nell'Emergenza un aiuto rapido e non convenzionale fa bisogno della comunicazione. Per questo è necessario che ogni Paese Membro di ALE, impegnato nel traffico internazionale abbia:

- a. Un elenco di numeri Telefonici di Personale Esperto Rappresentante del rispettivo Sindacato Membro di ALE.
- b. Numeri di Telefono Portatile di Colleghi Esperti possibilmente bilingue, che possono fare „pronto soccorso“ sul posto.
- c. Una Breve Descrizione dove siano riportati i metodi e i comportamenti giuridici prescritti, su scala nazionale, in caso di incidenti ferroviari.

§ 3

Il sostegno reciproco dovrà essere garantito solamente con una selezione di colleghi appropriati. Questo collega deve essere volontariamente pronto per un tale servizio e in caso di emergenza deve stare il più vicino possibile al collega coinvolto. Il Collega interessato può essere utile dando l'aiuto appropriato. I Sindacati che volontariamente firmeranno questo accordo devono mettersi a disposizione di questi colleghi e prepararli bene per questo compito. Dopo tali aggiunte, dovranno essere compilati dei verbali (eventualmente anonimi) dove si dimostra il soccorso e il concreto sostegno dato. Questi verbali dovrebbero essere spediti ad entrambi i Sindacati coinvolti che inoltreranno al Consiglio di Amministrazione ALE. Essi verrebbero valutati con attenzione per migliorarne la Forma e l'Utilizzazione.

§ 4

L'Elenco di Emergenza di ALE deve essere prodotto accuratamente e riportato in una Forma maneggevole per poter essere portato durante i viaggi di servizi. L'Elenco di Emergenza deve essere sempre aggiornato. In anticipo dovranno essere prodotte in base alle informazioni fornite dai Sindacati Membri. I Sindacati aderenti ad ALE dovrebbero istituire dei corsi di addestramento in relazione ai compiti ed alle conoscenze che devono possedere i colleghi coinvolti. Inoltre occorre considerare la possibilità di un risarcimento concreto in aggiunta allo stipendio per questi colleghi interessati. In relazione a tutto questo è necessario l'allestimento di un gruppo di lavoro che studierà tutti i miglioramenti necessari.

§ 5

Se vi saranno nuovi Sindacati che aderiranno ad ALE, essi potranno unirsi a questo accordo. La Bontà dell'Accordo si dimostra nella Pratica, mentre gli Accordi sono vissuti e sono modificabili. I Sindacati Aderenti si impegnano fin d'adesso a partecipare nel miglior modo possibile e secondo le loro possibilità. Tutti gli aiuti sono volontari ed onorifici ed avvengono nella cornice di uno scambio reciproco e fedele. Per questo motivo nessuna richiesta deve essere inoltrata. Tutti dovranno svolgere il proprio Lavoro secondo Conoscenza e Coscienza.



Primo soccorso per il P.d.M.

Abbiamo voluto credere nelle leggi!

di Roberto Favretto

L'ordinamento giuridico vigente prevede diritti minimi per il lavoratore infortunato o colto da malore.

Secondo noi R.L.S., il datore di lavoro non aveva ancora applicato queste norme.

Per questo, ne abbiamo richiesto il rispetto seguendo l'iter che il dlgs 626/94 prevede, e, in una lettera del 28 Agosto 2005, ho elevato formale richiesta alle strutture ed agli organismi preposti all'applicazione delle normative inerenti il primo soccorso ai macchinisti dei treni merci della società TRENITALIA.

La richiesta è stata supportata dalle seguenti motivazioni: Noi macchinisti, durante la corsa, siamo le uniche due persone presenti sul treno;

Nessuno di noi ha finora ricevuto formazione di primo soccorso per imparare cosa fare, cosa non fare e come utilizzare il materiale sanitario.

Il datore di lavoro ha individuato gli "addetti" da formare escludendo i macchinisti e senza consultazione del rappresentante per la sicurezza dei lavoratori.

L'organizzazione del lavoro comporta che, per lunghi periodi, siamo molto lontani dal personale formato al primo soccorso, il quale spesso non lavora nemmeno nelle nostre fasce orarie.

Nell'ultima riunione annua, alla mia richiesta di formazione dei macchinisti sulle modalità di utilizzo del materiale contenuto nella cassetta di pronto soccorso, RSPP e datore di lavoro hanno risposto che vista la tipologia di materiale contenuto nella cassetta stessa ravvisano la cosa non necessaria.

Ritengo che, in caso di infortuni, incidenti o malore del lavoratore, queste condizioni non garantiscano il primo soccorso al macchinista per la maggior parte del suo tempo lavorativo.

Al fine di:

Non iminuire le sicurezze oggi esistenti con l'organizzazione attuale (cassette a bordo delle locomotive e due macchinisti su ogni convoglio),

Eliminare o ridurre al minimo i rischi,

Adottare tutte le misure necessarie per la salute e la sicurezza dei lavoratori,

Consentire l'immediatezza delle cure al ferito (art. 27 DPR 303/56) in caso infortunio/incidente/malore di un macchinista durante la corsa del treno,

chiedo agli organi di vigilanza:

Di chiarire al datore di lavoro che la cassetta di pronto soccorso deve essere presente sulla locomotiva, la quale è da ritenere luogo di lavoro a tale fine. Tutti i colleghi macchinisti condividono pienamente l'indicazione data dal "Coordinamento tecnico interregionale della prevenzione nei luoghi di lavoro" il 10 gennaio 2005 nelle linee

guida applicative del DM 388/2003, ove si stabilisce che: "il personale dei treni (macchina e viaggiante) e degli aerei non è da considerare come lavoratore in luogo isolato.

Di prevedere la formazione dei due macchinisti del treno merci al primo soccorso poiché sono spesso gli unici presenti per poterlo erogare.

In caso di malore del macchi-

nista, di prescrivere la presenza a fianco del guidatore di una persona abilitata al soccorso, alla richiesta di aiuto ed in grado di portare il convoglio in luogo agevole per consentire l'intervento dei mezzi del Servizio Sanitario Nazionale, dei VVFF e quant'altro necessario nei trasporti di merci pericolose che effettuiamo.

Di richiedere al datore di lavoro l'inserimento nel Documento di Valutazione dei Rischi di procedure che "garantiscono il raccordo tra il servizio di pronto soccorso interno ed il sistema di emergenza sanitaria di cui al DPR 27 marzo 1992 e successive modifiche". Ad oggi ai macchinisti che rappresento, non è stata fornita alcuna istruzione su chi chiamare in caso di necessità di primo soccorso.

Di redigere un elenco dei tratti di linea non raggiunti da rete GSM-R e definire procedure alternative al cellulare per la richiesta di soccorso.

Il risultato a cui siamo arrivati, sono le linee guida redatte dal coordinamento nazionale delle ASL per l'applicazione del D.M. 388 in Trenitalia, che vedete nelle pagine successive, obbligatorio per tutte le imprese ferroviarie. Valutiamo molto importante questo documento; esso svincola l'organizzazione del lavoro dal solo costo del prodotto, imponendo, invece, che essa sia compatibile con i diritti tutelati dalle norme di sicurezza sul lavoro.

Anche stavolta la sicurezza antinfortunistica ha trascinato la sicurezza dei posti di lavoro!

Noi R.L.S. crediamo che le leggi e gli organi istituzionali sono gli strumenti migliori per tutelare il lavoratore e la pari concorrenza sul lavoro.

Continueremo così il nostro impegno certi di poter conseguire miglioramenti importanti. Non crediamo nelle scorciatoie che eludono il diritto e le regole.



Coordinamento Tecnico delle Regioni e delle Province Autonome di Prevenzione nei luoghi di lavoro

Gruppo di Lavoro "TRENITALIA"

Linee Guida per l'applicazione del Decreto 15 LUGLIO 2003 N. 388

Per Trenitalia e per le Imprese Ferroviarie in genere

Le presenti Linee guida Sono state redatte a seguito di sollecitazioni fatte da alcuni RLS di Trenitalia i quali lamentavano diversi aspetti applicativi del Decreto 15 luglio 2003 n. 388. Gli RLS lamentano in particolare le seguenti problematiche: Classificazione dell'Unità Locale con particolare riferimento all'aspetto che il treno possa intendersi quale luogo isolato. Quali siano i requisiti minimi per garantire un'adeguata comunicazione treno/treno e treno/terra; Quale sia il presidio sanitario minimo da detenere su un convoglio ferroviario.

Se sia necessario o meno che vi siano lavoratori designati quali addetti al pronto soccorso e se questi debbano ricevere la prevista formazione.

In via preliminare si fa presente che, per gli aspetti di carattere generale, rimangono valide a tutti gli effetti le considerazioni già espresse nel documento "Primi indirizzi applicativi" redatto dal Comitato Tecnico in data 10 gennaio 2005.

Punto 1

Per quanto riguarda la classificazione dell'Unità Locale ed in particolare se un convoglio ferroviario, sia esso passeggeri o trasporto merci, possa essere identificato come una unità locale o meglio ancora quale luogo di lavoro isolato, si rammenta quanto già riportato nel documento "Primi indirizzi applicativi" che a tal proposito recita: "Una tale classificazione porta le aziende suddivise in più unità produttive a poter classificare in maniera differente (e dunque a darsi differenti organizzazioni nella gestione del pronto soccorso) le singole unità produttive. **Riteniamo che risulti assimilabile ad unità produttiva ogni sede dell'azienda**



da con diversa ubicazione territoriale.

Stante quanto sopra si ritiene di non poter ritenere un convoglio ferroviario quale unità locale né di ritenere lo stesso un luogo di lavoro isolato in analogia con altre tipologie di mezzi di trasporto quali ad esempio gli autocarri per i quali non è mai stato ipotizzato che potessero considerarsi quali luogo isolato.

Punto 2

Anche per l'aspetto relativo alla comunicazione si richiama quanto già esplicitato dal precitato documento che sostiene che in "Tutte le aziende/unità produttive, indipendentemente dalla loro classificazione (Gruppo A, B o C) devono inoltre possedere un idoneo mezzo di comunicazione in grado di attivare rapidamente il sistema di emergenza del SSR. E' previsto che il datore di lavoro fornisca ai lavoratori che prestano la propria attività in luoghi isolati diversi dalla sede aziendale o unità produttiva (ivi compresi i mezzi di trasporto aziendali) il pacchetto di medicazione e un mezzo di comunicazione idoneo per raccordarsi con l'azienda al fine di attivare rapidamente il sistema di emergenza del SSN.



A tal proposito si evidenzia che dovrà essere garantita costantemente una comunicazione treno/terra e treno/treno, nel caso in cui il locomotore sia separato fisicamente dal resto del convoglio.

A titolo di esempio sono mezzi di comunicazione i cellulari aziendali le ricetrasmittenti collegate con l'azienda e in casi specifici i sistemi di allarme azionati dai lavoratori.

Qualunque sia il sistema di comunicazione adottato questo dovrà comunque garantire il pieno e sicuro funzionamento del sistema in tutte le possibili situazioni (infrastrutturali, ambientali, meteorologiche ecc.) evitando in ogni modo deficit di comunicazione; dovrà essere prevista un'adeguata possibilità di comunicazione che sia in grado di garantire non solo l'attivazione del sistema di allarme ma anche la gestione dell'intera fase dell'emergenza, Dove essere quindi implementato il sistema denominato ST2 che dovrebbe garantire appunto l'effettiva e costante comunicazione fra treno/treno e treno/terra.

Punto 3

Le valutazioni per definire quale presidio sanitario sia idoneo (pacchetto di medicazione ovvero cassetta di pronto soccorso) non possono prescindere dalla considerazione che il convoglio passeggeri sia un mezzo di trasporto che vede la presenza, oltre che di alcuni lavoratori, anche di passeggeri, talora in numero considerevole.

Numerose espressioni giurisprudenziali hanno ribadito che, in presenza oltre che di lavoratori anche di cittadini, i livelli di garanzia devono essere assicurati nel loro massimo grado assommando, nel computo delle presenze dei lavoratori, anche quelle degli utenti.

Equiparando, limitatamente a questo aspetto, il convoglio passeggeri ad un'attività produttiva di gruppo A, in relazione al numero così determinate di lavoratori ed all'appartenenza al gruppo tariffario INAIL, si ritiene che sia ragionevole interpretare la norma nel senso di prevedere l'obbligo della Cassetta di pronto soccorso.

Su ogni convoglio ferroviario passeggeri dovrà essere presente almeno una cassetta di medicazione e, nel caso in cui il locomotore non sia direttamente comunicante con quella porzione di convoglio nel quale è allocata la cassetta, anche almeno il

pacchetto di medicazione posto sullo stesso locomotore. Nel caso di convogli merci; dove sono presenti normalmente solamente i due agenti, dovrà essere presente almeno il pacchetto di medicazione.

La cassetta dovrà essere accessibile da ogni porzione del convoglio. Qualora esigenze tecniche o particolari circostanze, riconducibili a malfunzionamenti nella composizione del convoglio, non consentano di raggiungere la parte di convoglio ove è conservata la cassetta, dovrà essere prevista l'ubicazione di più di una cassetta per ovviare l'inconveniente e per garantire l'accessibilità ai presidi medici. Nel documento di valutazione del rischio questo aspetto dovrà essere adeguatamente valutato.

In ogni caso il documento di valutazione dovrà essere corredato di istruzioni esplicite, chiare e facilmente accessibili,



li, circa le modalità di raggiungere la cassetta di medicazione. Si rimandano ad altra parte del documento le considerazioni relative alla formazione del personale in ordine al corretto uso del presidio sanitario.

Punto 4

In ordine alla necessità che alcuni dei lavoratori presenti sui convogli ferroviari siano designati quali addetti al pronto soccorso e di conseguenza siano adeguatamente formati si ricorda quanto previsto dall'art. 15, D.Lgs 1.9.1994 n. 626 il quale recita:

Il datore di lavoro, tenendo conto della natura dell'attività e delle dimensioni dell'azienda ovvero dell'unità produttiva, sentito il medico competente ove previsto, prende i provvedimenti necessari in materia di pronto soccorso e di assistenza medico di emergenza, tenendo conto delle altre eventuali persone presenti sui luoghi di lavoro e stabilendo i necessari rapporti con i servizi esterni anche per il trasporto dei lavoratori infortunati.

Il datore di lavoro, qualora non vi provveda direttamente, designa uno o più lavoratori incaricati dell'attuazione dei provvedimenti di cui al comma 1.

E ancora l'art. 12, D.Lgs 1.9.1994 n. 626 il quale recita:

Ai fini degli adempimenti di cui all'art. 4, comma 5, lettera q), il datore di lavoro:omissis ...

Designa preventivamente i lavoratori incaricati di attuare le misure di cui all'art. 4, comma 5 lettera a) (24);omissis ...

Ai fini delle designazioni di cui al comma 1, lettera b), il datore di lavoro tiene conto delle dimensioni dell'azienda ovvero dei rischi specifici dell'azienda ovvero dell'unità produttiva.

I lavoratori non possono, se non per giustificato motivo, rifiutare la designazione. Essi devono essere formati, esse-

re in numero sufficiente e disporre di attrezzature adeguate, tenendo conto delle dimensioni ovvero dei rischi specifici dell'azienda ovvero dell'unità produttiva.omissis ...

Stante quanto sopra esposto pare evidente che la norma imponga al datore di lavoro di prevedere che su ogni convoglio vi siano dei lavoratori incaricati all'attuazione delle misure di pronto soccorso. La norma prevede inoltre che il datore di lavoro deve designare un **numero sufficiente** di lavoratori incaricati dell'effettuazione delle misure di pronto soccorso, nel valutare il numero dei lavoratori incaricati si dovrà tenere in considerazione, oltre dei lavoratori dell'impresa ferroviaria, delle altre persone presenti nel luogo di lavoro (come riportato all'art 15, comma 1, D.Lgs n. 626/94) e quindi, nel caso di convogli passeggeri, anche dei viaggiatori, come già peraltro ribadito al **punto 3** del presente documento.

Il numero dei lavoratori incaricati dovrà tenere inoltre in considerazione la tipologia del convoglio ed in particolare se questi è un convoglio passeggeri o merci, se il locomotore comunica direttamente o no con il resto del convoglio in maniera tale che il numero di lavoratori incaricati garantisca l'effettiva efficienza e funzionalità del/a gestione del pronto soccorso.

Per quanto riguarda la formazione specifica dei lavoratori incaricati si ribadisce quanto già riportato all'art. 22, D.Lgs n. 626/94 e all'art. 3, Decreto n. 388/03 e nel già citato documento "Primi indirizzi applicativi". Con ciò si evidenzia che i lavoratori incaricati dovranno essere oggetto di una adeguata formazione con i contenuti previsti indicati dal Decreto n. 388/03; la formazione dovrà essere modulata in funzione del gruppo di appartenenza dell'azienda o dell'unità produttiva.

Per ultimo, ma non per importanza, si ribadisce che non risulta esaustivo incaricare e formare i lavoratori per la gestione del pronto soccorso, ma occorre che nell'organizzazione delle azioni siano definite le procedure comportamentali per assicurare l'intervento più efficace ed in modo che sia previsto "chi" "cosa" "come" deve effettuare la gestione dell'emergenza. Tali misure procedurali dovranno essere previste all'interno del più vasto programma di gestione dei rischi previsto dal documento di valutazione dei rischi prescritto dall'art 4, D.L. vo 626/94 e rese note al personale.

Il datore di lavoro nell'elaborare le procedure da attuare per la gestione delle emergenze dovrà tenere in considerazione la peculiarità della tipologia lavorativa e la sua continua mobilità.

Nell'organizzare il servizio di primo soccorso si dovrà tenere conto, oltre che della tipologia e dei rischi propri dell'attività, delle caratteristiche dell'attività e della sua continua mobilità lungo la rete ferroviaria, in modo da poter anche predisporre punti di "rendez vous" con i mezzi di soccorso pubblici.

Le presenti linee di indirizzo sono frutto di contributo di operatori dei servizi delle ASL, delle Regioni e delle Province Autonome ed in particolare di Cantoni Susanna, Canciani Norberto, Roffin Agostino, Cavazzin Pierluigi, Chinaglia Alberto, Formici Carlo, Petrioli Giuseppe, Lombardi Massimo.



Cenni sulla tecnica della comunicazione

di Sergio Vecchione

I gruppi di lavoro e le proprie esperienze di formazione fanno parte di quelle tecniche d'intervento tra le più diffuse, con l'obiettivo di sostenere e far crescere ancor più il sindacato, diventando parte integrante ed essenziale della funzionalità della comunicazione interna ed esterna all'organizzazione.

Il proprio linguaggio, l'uso delle parole, il silenzio, i toni della voce, il gesticolare, tutto ciò fa parte della tecnica comunicativa. E' importante, durante una trattativa, saper gestire il proprio stress, dominare l'ansia ricordando che il nostro modo d'essere dà una percezione comunicativa d'informazioni agli altri, ben più di quanto possiamo immaginare.

Nella nostra quotidianità siamo portati ad essere con gli altri: o aggressivi o remissivi, senza a volte trovare una via tra le due, la comunicazione serve a stabilire un punto in noi stessi dove il nostro atteggiamento con gli altri, deve dare una propria stabilità nel farsi rispettare e nello spiegare le proprie ragioni.

E' anche vero che quando si parla di comunicazione, si pensa che la cosa più importante sia sapersi esprimere, ma non è così. L'arte più preziosa è saper ascoltare.

Naturalmente ascoltare non significa usare solo l'udito, ma capire ciò che gli altri dicono e quali sono le loro intenzioni. La formazione sindacale, tra personalità e cultura, è tutto l'insieme delle caratteristiche del lavoratore dei suoi modi di fare e di agire, è l'insieme delle motivazioni psicologiche e sociali che spingono il lavoratore ad operare in un certo modo, ed è lui il protagonista di tutti i giorni con i problemi lavorativi e le conflittualità interne.



La Comunicazione

La tecnica comunicativa, applicata ad un'organizzazione sindacale, ha il suo fine ultimo nel migliorare il modo di essere, di porsi e di determinare una trattativa, nello stesso tempo, si occupa della creazione di un futuro nel quale

siano presenti tanti nuovi e altrettanto bravi dirigenti sindacali. Soffermandoci ora, per un attimo, sui requisiti della comunicazione, esplicitando quella che è la sequenza alla base della tecnica comunicativa: saper comunicare significa sapersi esprimere, sapersi esprimere significa farsi capire, per farsi capire occorre suscitare interesse in chi ascolta le nostre parole o legge i nostri scritti.

Tutto ciò ci porta a riassumere che, per ben comunicare, occorre conoscere il destinatario, bisogna saper scegliere i più appropriati sistemi comunicativi, utilizzare informazioni esaurienti, ascoltando e valutando, di volta in volta, le reazioni del destinatario; dopo di che migliorare se necessario il contenuto dell'informazione trasmessa ed infine riascoltare e valutare di nuovo le reazioni del destinatario.

Come si vede, per comunicare, non basta di aver trasmesso ciò che volevamo, dobbiamo aver cura che il destinatario capisca veramente ciò che noi gli abbiamo comunicato valutando anche le sue reazioni.

Alla base delle comunicazioni vi è sempre un codice convenzionale che regola un messaggio in tutte le sue forme e contenuti.

La Semantica è la scienza del significato e dello studio delle parole; lo studio delle reazioni e degli effetti che ogni parola provoca

nell'uomo.

Non si possono comunque, tralasciare le segnalazioni auditive e visive. Le statistiche dimostrano che il destinatario ricorda dal 30 al 35% di ciò che vede, dal 10 al 15% di ciò che sente e il 50% di



La Comunicazione

una conferenza effettuata con mezzi didattici.

Ciò significa che l'udito non completa la nostra ricezione di un messaggio mentre udito e vista ci aiutano molto di più a ricordarlo.

Una domanda molto comune è quella sull'ordine della presentazione di un discorso, in altre parole, il problema di qual è l'ordine migliore da dare ai propri argomenti:

E' meglio presentare gli argomenti positivi prima di quelli negativi?

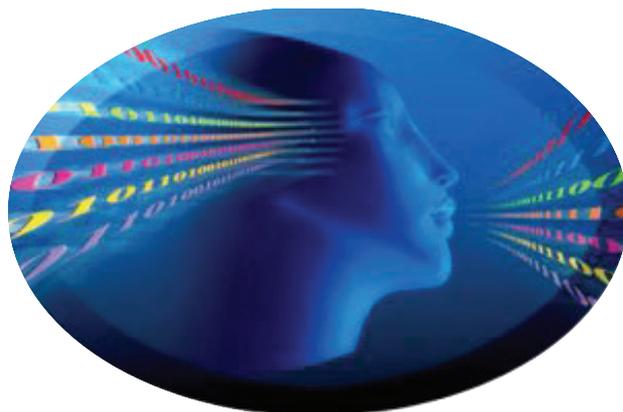
E' più opportuno presentare prima gli argomenti gradevoli o quelli sgradevoli?

L'esperienza ci aiuta a capire che presentando prima gli aspetti desiderabili di quelli indesiderabili, possiamo ottenere un maggior consenso rispetto al caso in cui avremmo proceduto in senso inverso.

Il perché è dovuto al fatto che il soggetto sia portato a dire a se stesso: "Ciò che dice quest'uomo sembra vero, ma non mi piace, e non lo ascolterò oltre"; mentre si può ritenere che il soggetto che riceve per primi i messaggi desiderabili, sia portato a dire fra se: "I commenti di quest'uomo mi vanno a genio, vale la pena di ascoltarlo, lo seguirò attentamente".

Così egli è portato ad accogliere meglio gli argomenti successivi e quindi a restarne influenzato.

Chiudo nel ricordare che parlare troppo, in fretta, così come parlare ad altissima voce, sono tutti elementi negativi, di questo ed altri approfondimenti sulla materia, come la comunicazione telefonica ed altro, tratteremo in un prossimo articolo.



Prima Battaglia ... Ma la guerra non è ancora vinta!

Di Gerry Veneziani



A seguito di quasi due anni di ripetute trattative tra Azienda e O.O.S.S., il 22 ottobre scorso siamo finalmente giunti alla tanto attesa firma di un accordo che servirà da fundamenta per un futuro migliore per tutti i dipendenti di Rail Traction Company, e forse da guida per chi non ha mai voluto puntare sulla tenacia di un Sindacato Autonomo qual è il nostro.

La strada si è dimostrata lunga e tortuosa, sia a causa d'organizzazioni Sindacali contrarie in partenza ad accordi di tale calibro in sede territoriale, essendo più propense a rimandare ogni problematica in sede centrale, sia a causa della stessa azienda



Il Segretario Nazionale Pietro Serbassi e Gerry Veneziani

che non ha mai tardato a trarre giovamento economico dagli incontri non andati a buon fine, parsi a volte quasi preconfezionati in partenza.

Finalmente possiamo vantare una quattordicesima, un premio risultato, un'assistenza sanitaria integrativa, un impegno aziendale per l'adesione ad un fondo di previdenza complementare e tante altre voci, che fino ad ora purtroppo non c'erano riconosciute, da una parte per opportunismo, dall'altra per paura di andare contro a quel sistema che ha fatto "girare i treni" fino ad oggi.

Quello stesso sistema che probabilmente andava bene anni fa ma, che ora, sembra apparire come un perenne debito con lo Stato, o come un fantasma che grava sull'ombra di chi ha deciso o deciderà di aprire un'impresa ferroviaria credendo nella liberalizzazione, oggi, tanto pubblicizzata.

Vorrei puntualizzare che l'azienda comunque ha sempre ribadito il proprio impegno a voler partecipare al Tavolo delle trattative per il rinnovo del Contratto Collettivo di Lavoro delle Attività Ferroviarie, come tra l'altro, si evince in ogni verbale, scelta che noi, come Sindacato, abbiamo sempre, coerentemente, condiviso e perorato in ogni sede possibile.

Come ho già ricordato in apertura, sono trascorsi quasi 2 anni..., un lungo periodo durante il quale ho potuto, per mia fortuna, maturare esperienze sindacali sempre maggiori, e, nello stesso tempo, assistere ad episodi spesso scoraggianti, che poi, a causa

della continua frequenza con la quale si ripetevano, ho dovuto battezzare come “eventi da copione”.

Mi riferisco all'improvvisate ed inspiegabili rotture dei tavoli di trattativa con l'azienda, dovute a sindacalisti che ai propri iscritti si mostrano come “difensori dei lavoratori”, e che, invece, accompagnati e supportati da delegati ogni volta diversi e che, troppo spesso, appaiono del tutto ignari del loro compito, in quei frangenti, potrebbero dare l'impressione d'apparire più come “cavalieri dell'apocalisse”, non fosse altro in considerazione del fatto che, alla fine, l'Azienda ne denuncia un costo pari a circa 2500 euro lordi per ogni dipendente, bilancio 2006!

L'accordo firmato il 22 ottobre scorso contiene meno di un terzo dei vantaggi che l'azienda era

come oggi, non è neppure riconosciuta come orario di lavoro, visto che a dettarne le regole è ancora il Regio Decreto del 1923...83 anni fa, le stesse regole a cui sottostava il padre del mio bisnonno. Allora la domanda sorge spontanea: ma quante cose, oltre a questa sono rimaste inalterate nel mondo del lavoro da allora ad oggi?

Per non parlare poi del pranzare o cenare, quando si può, godendo di un rimborso di ben due euro, oppure del fatto che, parlando dell'inquadramento, il macchinista figura come operaio, come se tutta quella preparazione tecnica e normativa necessaria a svolgere le nostre mansioni, appresa in un percorso formativo tra i più lunghi in assoluto nel mondo del lavoro, accompagnata dalle gravose responsabilità inerenti al trasporto di merci, a volte anche peri-



disposta ad offrire nel dicembre 2005..., ma allora, da quanto c'è dato sapere, pare che non si potesse firmare nulla per non creare problemi a tutti i ferrovieri italiani, quasi come se questi non sarebbero riusciti a chiudere occhio la notte per la paura che un dipendente R.T.C. potesse godesse di una quattordicesima!

Sono ancora molti gli oneri e i problemi che gravano sul capo d'ogni dipendente della nostra azienda, come quando durante il lavoro, prima di poter prendere la vettura necessaria per gli spostamenti tra impianti diversi quando non si conduce il treno, si deve fare i conti con file lunghissime agli sportelli delle stazioni per fare il biglietto del treno, e non sempre ci riesce; quella stessa vettura che, oggi

colose, su linee dove corrono e stazionano convogli carichi di persone e materiali, fosse tranquillamente paragonabile all'azionare un macchinario in officina.

Ecco che, se la prima battaglia è stata vinta, la guerra, è ancora ben lontana ancora dal concludersi. Terminando, voglio ringraziare tutti gli iscritti di FAST Ferrovie per la forza che date al nostro sindacato autonomo, e in particolar modo gli iscritti di Rail Traction Company, perché è principalmente attraverso la loro tenacia, la loro determinazione e il loro affiatamento, che importanti passi in avanti nella tutela e nella garanzia del nostro lavoro, di cui questo primo accordo con l'azienda n'è un fulgido esempio, hanno potuto concretizzarsi.

“Per Prenotare il Futuro.....”



Come avevamo anticipato sul numero 1, pubblicato nel mese di ottobre, della “La Voce delle attività ferroviarie”, si è svolto, nei giorni 9, 10 e 11 ottobre, presso la Domus Unitatis di Grottaferrata (Roma), il primo corso formativo per quadri dirigenti della Fast Ferrovie, dal titolo “Per Prenotare il Futuro.....”

I corsi formativi, voluti ed assunti come impegno dalla Segreteria Nazionale Fast Ferrovie, eletta dal Congresso Nazionale del 15,16 e 17 Marzo 2005, 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, verranno estesi, prossimamente, anche ai delegati ed alle RSU/RLS della Fast Ferrovie.

A dare lustro alla tre giorni di Grottaferrata, è stata, oltre la presenza della Segreteria Nazionale Fast Ferrovie, la partecipazione di **Giovanni Martinelli**, Segretario Generale FAST-Confsal, unita a quella dei Dirigenti Aziendali, sia del Gruppo FS che della RTC S.p.A. (Rail Traction Company), nonché la presenza di Agens (Agenzia Confederale dei Trasporti e Servizi).

Erano infatti presenti:

per il **Gruppo FS**:

il **Dr. Stefano Savino** responsabile Relazioni Sindacali e associative della **Holding FS**,

il **Dr. Franco Pagnanini** responsabile Relazioni Industriali di **RFI S.p.A.**

il **Dr. Mauro Natali** responsabile Modelli Operativi di **Trenitalia S.p.A.**

per **Agens**

il **Dr. Sergio Maria Macciò** responsabile Relazioni Sindacali di Agens

per la **RTC S.p.A.**

il **Dr. Adriano Tomaro** Responsabile Risorse Umane RTC S.p.A.

Nella presentazione e introduzione di rito, fatta il Segretario Nazionale Fast Ferrovie Pietro Serbassi ha prima spiegato dettagliatamente le finalità, gli obiettivi e le aspettative del corso, per poi entrare nel vivo delle questioni aperte illustrando, in modo preciso ed analitico, la situazione economico finanziaria e organizzativa del gruppo FS, gli impegni

prossimi e quelli futuri a partire dal rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie e del conseguente Contratto aziendale di raccordo del Gruppo FS.

Chiarendo, inoltre, che tutto il nostro lavoro trova ragione per la costruzione di una nostra proposta contrattuale e soprattutto una condivisione delle nostre posizioni con i lavoratori del sistema ferroviario di più ampia e condivisa di quanto sia stata nella passata vertenza contrattuale.

Al termine dell' introduzione si è aperta la tavola rotonda sui seguenti temi:

La Criticità Gestionale del CCNL AF e le interpretazioni aziendali

Prospettive di rinnovo ed estensione applicativa del CCNL AF

RFI e il territorio (organizzazione)

RTC e il CCNL

alla quale hanno partecipato la Segreteria Nazionale, il Seg. Generale FAST i Dirigenti delle Aziende presenti , Agens, e i presenti in aula con le loro domande.

Nel corso dei vari interventi, i Dirigenti Aziendali del Gruppo FS, ciascuno per le proprie competenze, o a nome delle diverse Imprese, dopo aver illustrato per grandi linee l'assetto organizzativo della Società, le missioni e i programmi, sono entrati nel merito dei temi posti al tavolo della discussione, dove, chi più chi meno, hanno evidenziato come, dopo l'interminabile fase di stipula del CCNL, durata tre lunghi anni, tutte le **criticità gestionali** che sono state oggetto di conflittualità in questi anni, siano imputabili alle difficoltà incontrate da entrambe le parti (azienda e OO. SS.), nel far recepire il Contratto, alle rispettive periferie.

Inoltre, hanno poi precisato, il CCNL doveva anche servire per fare informazione preventiva, per far capire le ragioni ed evitare il conflitto, ma purtroppo, anche in questo caso, vuoi per incapacità o per difficoltà di entrambi, l'obiettivo non è stato centrato.

Così come, d'altro canto, sempre in fase di stipula del CCNL, non siamo riusciti ad essere chiari su alcuni istituti, lasciando le cose **interpretabili**, dando modo ad ognuno di poterle leggere come meglio credesse, purtroppo quasi mai alla stessa maniera; da qui sono sorti i problemi sulle inter-



L'intervento del Dottor Pagnanini

pretazioni e di conseguenza i relativi conflitti.

Su quest'ultima parte, si è animato il dibattito, non solo al tavolo ma anche con i presenti, che con le loro domande incalzanti e puntuali, senza mai trascendere, hanno reso vivo ed interessante l'incontro e permesso di analizzare molti degli argomenti che hanno caratterizzato la vertenza in questi anni di vigenza contrattuale, a partire dall'orario di lavoro fino ad arrivare ai turni per le ferie estive, passando attraverso il diritto al pasto, il mercato del lavoro, i trasferimenti e la classificazione del personale.

Il confronto ha raggiunto momenti di elevato livello tecnico dove sono stati toccati e discussi diversi argomenti che Riportiamo sinteticamente nelle posizioni espresse dal **DR. Savino** in qualità di Responsabile relazioni sindacali e associative della Holding FS quindi rappresentativo dell'intero Gruppo FS e nel comune sentire dei ferrovieri, uno dei massimi responsabili delle tanto invise "interpretazioni aziendali".

Mercato del Lavoro - Sul mercato del lavoro non si sono riscontrate eccessive difficoltà di applicazione; il CCNL e i successivi accordi hanno permesso alle imprese di operare bene, ma, in prospettiva futura, si può e si deve migliorare, ad esempio prevedendo forme più avanzate sul part-time, più flessibili sui contratti a termine, etc.



L'intervento del Dottor Stefano Savino

Pasto - Il Pasto è uno dei punti da mettere sotto attenzione e che, quindi, va rivisto. Il problema non è il Diritto o non il Diritto, ma la modalità di applicazione del diritto, la norma va interpretata in

maniera omogenea su tutto il territorio e non in maniera difforme da territorio a territorio ed all'interno del territorio stesso, differenziandosi da realtà a realtà.

Trasferimenti - Le graduatorie non esistono! Insieme, azienda e Sindacato, siamo stati d'accordo nel tirarle via dal contratto. Ciò non toglie la necessità che vi sia un criterio univoco attraverso il quale l'azienda ha la possibilità o meno di accogliere il trasferimento se si verificano certe situazioni; il CCNL lo prevede e lo strumento è "la banca dati".

Classificazione del Personale - La classificazione del personale attuale tiene ed ha tenuto in quanto al momento della stipula del CCNL AF c'era solo il Gruppo FS. Ora, chiaramente, oltre alle altre imprese che hanno aderito al CCNL e che svolgono attività attigue, c'è anche una esigenza di revisione dei processi produttivi che renderà necessario verificare l'opportunità di introdurre nuove figure per gestire meglio i nuovi processi industriali ed integrare nuove professionalità.

Turni ferie estive - Va fatta chiarezza, le ferie sono ferie punto e basta. Non esistono ferie rosse e ferie nere e questo non lo dico io ma lo impone la legge. Se l'azienda non concede nell'anno di godimento almeno due settimane di ferie è sanzionabile. Ma sia chiaro, nessuno perde le proprie ferie. Le ferie annuali, fino a 4 settimane devono essere godute e non è prevista la monetizzazione; quelle eccedenti le 4 settimane, invece, rientrano nella disciplina generale che, per quanto ci riguarda, ha due vincoli: uno contrattuale (vanno

fruite entro il 30 settembre dell'anno successivo) ed uno di legge (possono essere fruite entro 18 mesi dal termine dell'anno di maturazione). In merito ai turni per ferie estive ritengo che questo sia un problema: non si può costringere l'azienda a sovradimensionarsi per uno o massimo tre mesi. Non possiamo permetterci di pagare uno stipendio in più di quello che serve.

Orario di lavoro - L'efficacia e l'efficienza di un contratto si misurano dalle regole sull'orario di lavoro. Con l'attuale CCNL abbiamo stabilito una disciplina, frutto di una lunghissima trattativa, sull'orario di lavoro, che fosse il più possibile omogenea per tutti settori, compresi macchina e bordo. Ma tutti noi sappiamo che fin da allora l'azienda chiedeva di tralasciare soluzioni che avessero maggiore attenzione alla specificità dei singoli segmenti di business, con attività e servizi obiettivamente differenti gli uni dagli altri. Oggi, ritengo che fare questo passo sia necessario; probabilmente non è necessario stravolgere la normativa esistente, ma occorre senz'altro ragionare per trovare soluzioni modificative che possano tener conto delle varie esigenze e fronteggiare la concorrenza.

Agente solo - In merito all'introduzione dell'agente solo, l'AD Moretti vi ha già anticipato la posizione del Gruppo sull'argomento. L'azienda ha investito molto sulle nuove tecnologie per la sicurezza, ed ora che stanno entrando in funzione e che vengono attivate non vedo perché non debbano produrre i ritorni sperati, per cui l'argomento deve essere preso in esame.

Il **Dr. Natali**, ha incentrato il suo intervento sull'illustrazione del sistema **RUN TM**, un innovativo procedimento informatico che, grazie all'intreccio operativo di alcuni software nuovi con alcuni pre esistenti, consente la gestione informatizzata della definizione e del pagamento delle competenze accessorie del P.d.M. e del P.d.B..

Questo nuovo programma, almeno secondo il rappresentante di Trenitalia, significa un considerevole passo in avanti verso la risoluzione di talune tra le più importanti controversie interpretative nell'ambito dell'applicazione del CCNL, almeno per quanto riguarda i settori del Macchina e del Bordo.



Il Dottor Stefano Savino e Pietro Serbassi

Infatti, la centralizzazione elettronica della gestione delle competenze elimina, quanto meno, tutte quelle differenze di definizione perpetrate, in maniera spesso soggettiva, dai vari agenti interessati dalla catena produttiva del settore, unificando l'aspetto economico e con esso quello normativo su tutto il territorio, fra tutti gli impianti ed in tutte le divisioni.



L'intervento del Dottor Mauro Natali

distribuibili diatribe regolamentari quali:

- L'abbandono treno;
- L'intervallo lavorato;
- La refezione;
- Il riposo giornaliero in residenza;
- Il riposo fuori residenza.

La parentesi tecnica con il rappresentante di Trenitalia si è chiusa con un approfondimento sul tema del **Part Time Verticale**, che nel settore del bordo ed ancor di più del macchinista, ha comportato notevoli difficoltà applicative da entrambi le parti del tavolo negoziale.

Il **Dr Pagnanini**, in rappresentanza del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria, ha illustrato l'organizzazione di RFI nelle sue varie articolazioni non evidenziando particolari difficoltà gestionali in merito all'applicazione del CCNL delle AF. Nel dibattito, dove si è dimostrato in linea con la linea strategica che RFI ha avuto in tutta la vertenza contrattuale, ha respinto le critiche, espresse in più di qualche intervento, verso, la poca chiarezza nelle relazioni industriali, tenute dalla società d'Infrastruttura in quest'ultimi anni. In particolare il problema evidenziato è stato quello relativo alle esigenze di personale, che pur non essendo più patrimonio del confronto sindacale, la Società, neanche attraverso l'informativa, è stata in grado di chiarire la disomogeneità con la quale, per le medesime attività o le medesime pianificazioni produttive, sono state e vengono ancora utilizzate, diverse quantità di lavoratori.

Per quanto concerne la Rail Traction Company S.p.A., il **Dr. Tomaro** ha spiegato ed illustrato cos'è RTC, di cosa si occupa, e l'attuale assetto organizzativo/operativo, precisando, inoltre, come ad oggi il lavoro in seno a questa società non è regolato da un CCNL Nazionale ma bensì da contratti di lavoro individuali.

Una illustrazione precisa e dettagliata che ha chiarito ai presenti come, questa nuova impresa ferroviaria, "competitor" di Trenitalia per il trasporto delle merci, anche se il dott. Tomaro a tenuto a precisare che RTC non si ritiene un competitor di Trenitalia perché la concorrenza reale va individuata fra il trasporto ferroviario e l'autotrasporto, sia solida, pronta e disponibile ad affrontare un vero confronto con il sindacato, per l'applicazione del CCNL AF.

Passaggio importante, forse fatto ad arte come "ballon d'es-

saie", è stata la proposta di prevedere nel futuro contratto delle attività ferroviarie un contratto di tipo partecipativo e un sistema retributivo meno incentrato sulle competenze accessorie ma più rivolto su voci facilmente individuabili e più leggere di oneri riflessi, nell'obiettivo di contenere il costo del lavoro.

Mentre sul fronte dell'orario di lavoro si è dimostrato molto più aperto nella discussione fatto salvo il fatto che tutto passa attraverso l'individuazione di quali attività sono comprese nel prossimo orario di lavoro.

(ndr. A nostro avviso ci sembra averlo scritto in maniera sufficientemente chiara nel CCNL AF vigente, comunque siamo sempre disponibili ad approfondire)

Riportiamo ora, l'intervento del **Dr. Sergio Maria Macciò**, Direttore Relazioni Industriali di AGENS:

Innanzitutto ringrazio il vostro Segretario nazionale Pietro Serbassi per l'invito ad intervenire a questa giornata di formazione per quadri sindacali di Fast Ferrovie, che si svolge in un momento di particolare delicatezza delle relazioni industriali del settore delle attività ferroviarie, in considerazione sia della prossima scadenza del CCNL delle Attività ferroviarie, a fine anno, che dei cambiamenti di responsabilità manageriale e organizzativa che stanno interessando il Gruppo FS.

Proprio per questo sono lieto di essere qui, oggi, insieme ai colleghi di Trenitalia e di RFI, per portare una mia breve testimonianza che non può non collegarsi idealmente con la conclusione della trattativa per la stipula del CCNL 16 aprile 2003, dopo quasi due anni di negoziati.

Ricordo, soprattutto per i Vostri colleghi più giovani, che si è trattato di un evento eccezionale nel quadro della contrattualistica del lavoro del sistema di Confindustria, per il reciproco impegno - della rappresentanza industriale e di quella sindacale - di indicare una nuova disciplina collettiva a livello nazionale, in grado da un lato di favorire l'aggregazione del settore delle attività ferroviarie, di cui si intravedevano le potenzialità di crescita; dall'altro di riesaminare l'intero sistema di norme collettive da valere per le imprese del Gruppo FS, individuando quelle applicabili direttamente in forza del CCNL e quelle da ricondurre ad un contestuale "Accordo di Gruppo".

Queste brevi indicazioni già potrebbero essere sufficienti per spiegare la complessità di quella trattativa, che si svolse tra Confindustria, AGENS, le organizzazioni sindacali di categoria, quelle tradizionali confederali insieme allo SMA, come allora si denominava, che credo sia stato ammesso per la prima volta ad un tavolo negoziale in Confindustria, perché eravamo tutti convinti che la posta in gioco fosse più importante delle c.d. "bandierine ideologiche".

Per giungere alla sottoscrizione dei due accordi, quello di settore e quello di Gruppo, dovemmo accettare da entrambe le parti una serie di compromessi, il più delle volte sulla base della c.d. "specificità ferroviaria".

Se ciò è potuto avvenire, mi limito qui a considerare il Contratto nazionale di settore, per una serie di materie contrattuali laddove ragionevolmente si sosteneva tale "specifi-



L'intervento del Dottor Adriano Tomaro



L'intervento del Dottor Sergio Maria Macciò

– ad es. i trattamenti normativi e salariali per malattia, infortunio, maternità, trasferimenti individuali – e che non si possono disconoscere.

Ma i problemi maggiori, e ce ne siamo accorti in questo primo quadriennio di applicazione, sono derivati dalle insufficienti flessibilità del CCNL in materia di tempi di lavoro e orari, in particolare per il personale di condotta e viaggiante, specie se ci confrontiamo con i limiti applicabili nel più ampio settore ferroviario a livello europeo, dove tra l'altro, nel frattempo, le stesse parti sociali europee hanno avuto modo di confrontarsi e di individuare soluzioni che ugualmente non si possono disconoscere.

Non è certo questa la sede per avanzare proposte o per affrontare nel dettaglio le questioni, ma solo per accennare a quelle che potranno essere linee di fondo del rinnovo contrattuale, anche alla luce dei confronti che abbiamo avuto in corso di vigenza del CCNL.

E tra queste mi limito ancora a segnalare l'opportunità di ampliare l'intesa che abbiamo raggiunto il 1° marzo scorso per l'introduzione dell'apprendistato professionalizzante nel contratto delle Attività ferroviarie.

Un'intesa sottoscritta da Agens per il Gruppo FS, insieme a tutti i sindacati firmatari del CCNL, al termine di una breve ma intensa trattativa, al di fuori di una fase negoziale cadente nei periodi tradizionali, biennali o quadriennali, stabiliti dal Protocollo del 1993 e, quindi, innovando anche sul piano dei c.d. assetti contrattuali, in quanto abbiamo semplicemente utilizzato con piena consapevolezza le opportunità previste dalla legislazione vigente in materia di apprendistato.

Sarebbe ora necessario, a mio parere, che il rapporto di apprendistato professionalizzante venisse reso accessibile non solo per le figure professionali tipiche dell'esercizio ferroviario, che abbiamo concordato, ma anche per le altre figure professionali, sia operative che di tipo amministrativo, del sistema di classificazione professionale, considerando che si tratta di un rapporto di lavoro praticamente riconducibile a quello a tempo indeterminato, dato l'investimento formativo, in termini quantitativi e qualitativi, che le imprese del Gruppo FS operano con questa tipologia di contratto.

Nel sottoscrivere il richiamato accordo del 1° marzo ci siamo dati un impegno in tal senso e, quindi, mi aspetto che di qui potrà partire la prossima trattativa di rinnovo contrattuale.

In parallelo con i dibattiti appena citati, ci sono stati degli importanti momenti d'approfondimento su quattro tematiche di rilevanza basilare per tutti gli attivisti sindacali:

– ad esempio con riguardo ai limiti di utilizzo di taluni rapporti di lavoro, come i contratti a termine e quelli allora c.d. "interinali" – per altre materie sono state ugualmente definite forme di tutela dei lavoratori e delle condizioni di lavoro che vanno ben oltre gli standard della generalità dei contratti collettivi confindustriali

– ad es. i trattamenti normativi e salariali per malattia, infortunio, maternità, trasferimenti individuali

L'organizzazione e riorganizzazione del Sindacato;

La previdenza;

La sicurezza del lavoro;

La gestione delle risorse e lo sviluppo organizzativo.

In merito al primo punto ha relazionato il **Segretario Generale della FAST Confsal, Giovanni Martinelli**, illustrando nel dettaglio tutti quei concetti e quelle linee guida che sono alla base di un'azione di organizzazione o di riorganizzazione di una struttura funzionale in generale e di un sindacato in particolare. L'aggiornamento e l'ottimizzazione funzionale sono argomenti che in un sindacato come il nostro sono così fondamentali da poterne garantire addirittura la sopravvivenza, pertanto, così come l'esposizione ha catturato al massima attenzione ad parte dei partecipanti tutti, il conseguente dibattito si è rilevato prego di recettiva costruttività.

Sul secondo punto ha invece relazionato il **Segretario Nazionale della FAST Pensionati, Agostino Apadula**, che, forte dell'esperienza decennale acquisita in materia previdenziale nel suo lungo periodo di attività in Segreteria Nazionale SMA prima e nel sindacato pensionati poi, ha sviluppato quei temi d'attualità già illustrati nelle pagine del nostro giornale e, nel contempo, nel dibattito che ne è seguito, dissipato dubbi interpretativi e sviscerato i proponenti più immediati inerenti l'azione sindacale nell'ambito della materia previdenziale.

Per quanto concerne la sicurezza del lavoro ha relazionato **l'ing. Biagio De Filippo, Segretario regionale FAST Ferrovie della Puglia**, figura di primissimo piano nella nostra organizzazione per quanto attiene la materia specifica; da sempre impegnato nello studio e nell'attuazione di tutta la normativa, le leggi e norme applicative inerenti questa materia, che costituisce una delle cerniere basilari, sulla quale s'impenna l'azione sindacale di tutela del lavoratore.

Gli argomenti trattati, sia in fase relazionale, sia nel dibattito d'approfondimento, hanno riguardato principalmente le valutazioni sui rischi e le malattie professionali più diffusi nei nostri settori, l'illustrazione e l'approfondimento delle principali leggi vigenti in materia di tutela della salute e sicurezza dei lavoratori, e quindi, un punto sui soggetti preposti alla prevenzione e tutela della salute, nell'impresa e fuori dall'impresa, cercando di fare chiarezza sui loro obblighi e responsabilità.



L'intervento del Segretario Nazionale Fast Pensionati Agostino Apadula

Sull'ultimo punto ha relazionato il componente della **Segreteria Nazionale FAST Ferrovie, Angelo D'ambrosio**, che integrando le argomentazioni proposte dal Segretario Generale FAST Confsal, ha esaminato approfonditamente l'aspetto organizzativo e di sviluppo legato alla gestione ed all'ottimizzazione delle risorse interne ed esterne del Sindacato, valutandolo come un passaggio propedeutico a qualsiasi azione sindacale che abbia l'intenzione di prorogarsi nel tempo.

Il perché di un ritorno

di Antonio Scalise



Il Direttivo

Il Direttivo Regionale del 17 marzo scorso, quando la coerenza e l'onestà mi hanno costretto ad un travagliato passo indietro, è stato, per me, un momento di gran sofferenza. Dover terminare un'esperienza che avevo iniziato e portato avanti con impegno e dedizione è stato durissimo, ma non vi erano alternative.

Potremmo discutere a lungo sui motivi che mi portarono a quella decisione, ma, a questo punto, servirebbe a poco. La cosa auspicabile è che, così come ho fatto e continuo a farlo io, ciascuno di coloro che ne furono protagonisti e responsabili, inconsapevoli o premeditati, faccia una robusta dose d'autocritica.

Chiudiamola lì, quello che m'interessa ora, invece, è riflettere su una scelta che, non lo nascondo, ha stupito me per primo: quella di continuare nel mio impegno sindacale. Dopo quel giorno di marzo tutto avrei immaginato, tranne ciò, ed allora perché?

Credo, per due motivi. Il primo, nella sua apparente banalità, è che qualcuno me lo ha chiesto. Dopo la sua elezione a Segretario Regionale, Beatrice mi ha domandato se avevo voglia di impegnarmi ancora, ed io, sinceramente, di primissimo acchito ho risposto di no, perché mi sentivo "scarico", certo di non poter dare più nulla. Le sue insistenze, però, hanno sortito l'effetto di incuriosirmi, ho iniziato a chiedermi se davvero pensassi di non poter dare più nulla al sindacato. N'è conseguita una lunga riflessione, al termine della quale mi sono sorpreso a pensare che forse, però, qualcosa.... Ecco che ho scoperto il secondo motivo: fare sindacato è una cosa che, una volta che ti prende, non ti lascia più.

Ho ricominciato a frequentare la segreteria, per capire le idee del Segretario e con chi lei aveva intenzione di realizzarle. Creare una squadra coesa, che persegua obiettivi condivisi, può sembrare una cosa ovvia, ma l'esperienza c'insegna che così non è. Volevo conoscere gli altri, quindi, sentire cosa loro pensassero, non per accertarmi che fossero di mio gradimento, ma per esse-

re sicuro di non essere io la causa di un'eventuale mancanza di tenuta e aggregazione.

Fugati gli ultimi dubbi e le principali perplessità, con gran soddisfazione, sono tornato nuovamente in pista.

Prima di chiudere l'argomento, c'è una cosa su cui vorrei porre l'accento: mai, neanche nei momenti di maggiore scoramento, ho pensato di andare via dal mio sindacato. Sono convinto che le battaglie si combattano stando dentro, e che andando via si toglie al sindacato una cosa preziosissima: il dissenso. Chi non è d'accordo con il gruppo dirigente, è ancora più importante, perché è uno stimolo fondamentale alla ricchezza del dibattito. Pensate che monotonia e che povertà intellettuale un'organizzazione in cui tutti la pensano esattamente allo stesso modo!

Ci accingiamo, quindi, ad intraprendere questa nuova esperienza di segreteria, con l'impegno di fare tesoro degli



Il rinnovamento nella continuità



Il tavolo di Presidenza

errori passati, e con la consapevolezza che ne commetteremo di nuovi, infatti, tranne qualcuno, siamo tutti fallibili. Veniamo ora alla doverosa ma succinta cronaca del Direttivo Regionale Fast Ferrovie Lombardia di giovedì 9 novembre 2006.

Per motivi diversi, lo aspettavano tutti. Alcuni perché sanno come andrà a finire, altri perché non lo sanno e, dannazione, voglio proprio vedere fino a che punto arriveranno. Qualcuno è preoccupato, qualcun altro rassegnato, qualcun altro ancora, orgoglioso del lavoro fatto. E poi c'è chi c'è, ma avrebbe voluto tanto non esserci, ma non è riuscito a non esserci perché, accidenti, doveva pur dimostrare qualcosa a se stesso (amaro in bocca...); qualcun altro non c'è, ed il non esserci, è la cosa migliore che abbia fatto in tanti anni.

Giovanni Martinelli e Carlo Nevi presiedono, autorevoli; il Segretario Regionale, Beatrice Di Lella, relazione dettagliatamente su dati confortanti: iscritti in aumento, conti a posto, presenza ai tavoli di trattativa costante e propositiva e siamo pure firmatari di contratto integrativo con Società svizzera. 'Nu babà!

Che si parli ora, concede il presidentissimo. Come dire: casino, prego.

I toni di voce aumentano, i lineamenti del volto si alterano, (che già la natura ha fatto il suo), nulla di nuovo, rassicurano gli anziani: ai bei tempi volavano le sedie. Di questi tempi, invece, stretta di mano finale, che diventa forse, un saluto a qualcuno che va, qual novello Ulisse, adulato da spergiuranti sirene (ma lui, l'Odisseo, non cedette...).



Scalise, Terrana, Di Lella, Martinelli, Soreca, Nevi, Marro (CPO), Bruzzano

Poi si vota, ed ecco i malcapitati:

- Alfredo Soreca - Responsabile pianificazione Bilancio e Ufficio Legale;
- Salvatore Terrana - Responsabile Organizzazione Interna, Relazioni; Industriali con le Società di Infrastruttura e le Società di Servizi Collaterali alle Infrastrutture Ferroviarie;
- Giuseppe Bruzzano - Responsabile Relazioni Industriali con le Società di Trasporto e le Società di Servizi Collaterali al Trasporto Ferroviario;
- Brigida Marro - Rappresentante Regionale Comitato Pari Opportunità;



La relazione del Segretario

ed infine, il vostro cronista, Responsabile Rapporti con Strutture Periferiche, Comunicazione e Stampa, ovvero, come avrebbero recitato antichi commi, "Segretario Aggiunto".

Cali il sipario ora, è di nuovo il tempo di lavorare.

Metropolitana di Superficie e Raddoppio Linea Ferrata.

di Enzo Rogolino

già Presidente della Comm. Prov.le Assetto del Territorio

un risultato che premia il lavoro svolto in sinergia negli ultimi anni tra : ente provincia – rfi-trenitaliasindacati e associazioni territoriali.

Chi come me, si esprime favorevolmente alla realizzazione dei lavori ferroviari a tratta chiusa, schierandosi e sostenendo fortemente la richiesta formulata dai dirigenti di RFI (primo tra tutti l'Ing. Teofilo), oggi può sostenere che grazie a quella scelta determinata e per un certo verso coraggiosa, si è potuto realizzare in largo anticipo sui tempi un'opera da anni attesa.

Una nuova realtà nel sistema dei trasporti reggini, che merita ampio sostegno nei fatti e non nelle passerelle dell'ultima ora.

A tale proposito, se mi è consentito, voglio ricordare quanto verbalizzato negli atti della Commissione Trasporti, da me presieduta, in merito all'acceso dibattito tra coloro che pretendevano si effettuassero i lavori a linea in esercizio e quelli che si dichiararono a favore della chiusura adducendo a presunti danni provocati alla collettività.

Ebbene, nel corso della inaugurazione della tratta, erano tutti pronti a guadagnarsi uno spazio sui mass-media per esprimere soddisfazione per l'opera realizzata e per i tempi rispettati, noi non ci stiamo a queste forme di opportunismo demagogico e richiamiamo chi ha cariche istituzionali (politiche e sindacali) ad avere un po' più di rispetto ed onestà intellettuale verso coloro che ci osservano.

L'Ente Provincia, allora retta dal dinamico Ing. Fuda, ha indicato la via da seguire, riuscendo a sintetizzare e coordinare i vari soggetti pubblici e privati interessati a tali lavori, anzi in una circostanza, nel corso di una delle tante riunioni tenutesi ed aventi per oggetto l'attuazione di alcune fermate formulate dalle associazioni territoriali e dalla circoscrizione di Pellaro, personalmente doveti registrare una dura critica nei miei confronti e nei confronti di RFI da parte di alcuni



Reggio Calabria Centrale

Amministratori che sollevavano una serie di contestazioni pretestuose ma nella realtà tese solo a discriminare le associazioni di volontariato.

Questi, sono convitto, sono fatti marginali, ma che devono essere comunque conosciuti dall'opinione pubblica!!

Basta con chi rema contro gli interessi del territorio e sovrappone gli interessi di parte.

Le prossime scadenze devono essere il potenziamento delle fermate, il rinnovo del parco vetture nonché la proiezione dei servizi cadenzati fino Rosarno che è la sede naturale del raccordo con il Porto di Gioia Tauro.

Noi abbiamo già scommesso molti anni fa sulla riuscita di questi programmi, vigileremo affinché divengano realtà.

15 settembre 2006 Si inaugura la tratta Ferroviaria Reggio – Melito

di Pasquale Foti

Gli addetti ai lavori hanno seguito con attenzione la preparazione dell'evento:

Pulizia straordinaria dei binari, tagliata l'erba che da anni invadeva anche i marciapiedi nelle stazioni verniciatura degli infissi, asportazione delle bacheche sindacali dalle pareti, lungo la linea, sono state rinnovate le siepi e non è rimasta neanche una canna per fare una "conocchia di fichi" dicono i viaggiatori. (Per chi non lo sapesse, dalle nostre parti si usano legnetti di canna per le confezioni di fichi secchi).

Il Treno "Presidenziale" tre vetture gran confort, nuovissime, scrivono i giornali "funziona anche l'aria condizionata", due locomotori 445, uno in testa ed uno in coda anche essi tirati a lucido, e l'accoglienza delle autorità, l'immagine perfetta offerta dagli organizzatori per l'evento.

Comunque all'ora programmata, il treno è pronto per ospitare i convenuti: il Ministro dei Trasporti, l'A.D. delle Ferrovie dello Stato, Autorità militari e civili, Onorevoli, Sindaci, selezionati rappresentanti sindacali, invitati speciali e giornalisti, salgono sul treno 88414, con fermate programmate su M40a, nelle stazioni di R.C. Pellaro, Motta S. Giovanni-Lazzaro, Saline Joniche, Melito Porto Salvo.

Non si poteva certo immaginare, lungo le stazioni del percorso, tutta quella gente che voleva applaudire quel convoglio, il suo carico di personalità di alto livello, o per vedere di persona e ricevere lo sguardo fugace che i nostri politici avrebbero rivolto alla "massa", gente comune che si assiepava nelle stazioni.



Saline Joniche

Dal primo binario della stazione di Reggio Calabria, il treno 88414, viene licenziato con la bandiera verde da un giovane capotreno coadiuvato da una giovane CST.

Inizia il percorso, viene effettuata la fermata di Pellaro, si salta la fermata di Motta S.G.- Lazzaro, con sbigottimento di tutti quelli che lo attendevano, poi ferma a Saline Joniche e quindi a Melito Porto Salvo, dove né il Ministro né l'A.D. si affacciano. Tra la moltitudine di gente, anche qui, qualcuno molto dispiaciuto commenta: "se avessi immaginato questa noncuranza, non avrei perso del tempo..."

Fondo speciale pensioni F.S. ...in via di chiusura!

di Agostino Apadula

INPS

Istituto Nazionale
Previdenza Sociale



Anche la stampa, in particolare il Sole 24 ore, dopo le denunce plurime di FAST Ferrovie, lancia l'allarme: **sono in rosso i conti del Fondo pensioni F.S.**

Riferisce infatti il quotidiano di Confindustria di un "buco di 3,5 miliardi di Euro" risultante dal bilancio consuntivo del 2005. La fonte è la più accreditata: **il Consiglio di indirizzo e di vigi-**

lanza dell'INPS che mette il punto tra l'altro sullo squilibrio esistente tra il numero di pensioni erogate che ammontano a 245.000 a fronte di 89.000 posizioni contributive. Una condizione ovviamente di non normalità che è da ascrivere al processo di risanamento e di trasformazione della vecchia Azienda F.S. nella più moderna S.P.A. avvenuta tramite massicci pre-pensionamenti decisi dal Parlamento a partire dal 1990 e dalle incentivazioni alla quiescenza che, nelle varie società del gruppo F.S., sono tuttora in corso.

Cenni di storia

Il Fondo pensioni F.S. com'è noto è stato istituito con legge 418 del 9 luglio 1908 ed è stato caratterizzato sempre da una condizione di equilibrio tra le entrate derivanti dai contributi previdenziali dei Ferrovieri occupati e le uscite dovute alle pensioni erogate, che ha retto fino alla legge 210/87 con la quale è stato costituito l'Ente autonomo delle F.S. che poi, a sua volta, diventerà F.S. spa nel 1992 e quindi Gruppo F.S. nel 2000.

Dal 1987 come è noto si è dato il via ad un profondo risanamento delle Ferrovie e per conseguenza la stabilità del Fondo F.S. è stata messa a dura prova, atteso **che da una condizione di normalità che vedeva 220.000 ferrovieri contribuenti a fronte di circa 130.000 pensioni erogate, si è passati in pochi anni alle già citate 89.000 posizioni contributive rispetto alle circa 250.000 pensioni erogate tra dirette e di reversibilità.**

Garanzie di copertura "del deficit di bilancio"

Il ribaltamento del rapporto numerico, tra i dipendenti in servizio e quelli in quiescenza, è stato quindi dovuto:

ai prepensionamenti degli anni dal 1990 al 1995, al mantenimento delle cosiddette "finestre Dini" garantite ai Ferrovieri dalla legge 449/98 fino a tutto il 2001,

alle incentivazioni all'uscita, e non ultimo ad un sostanziale "blocco del turn over".

Il risultato di questi provvedimenti non potevano non essere che gli effetti negativi sopradetti sul-

l'equilibrio dei conti previdenziali del Fondo pensioni F.S., che sono stati assunti a totale carico del Ministero del Tesoro. Non si sarebbe infatti potuto realizzare una ristrutturazione così profonda dell'Azienda F.S., se il Tesoro, che tra l'altro è ancora oggi l'unico azionista delle F.S. spa, non se ne fosse accollato i costi.

Questa condizione di copertura, da parte del Ministero del Tesoro oggi dell'Economia, è continuata anche nel passaggio delle posizioni assicurative dei Ferrovieri dall'INPDAP all'INPS, decisa con l'art. 43 della legge 488/99, la Finanziaria del 2000. **In essa è infatti stato scritto chiaramente che, si salvaguardavano per i Ferrovieri le regole del sistema previdenziale pubblico.** Per realizzare il passaggio dei Ferrovieri dall'INPDAP all'INPS e poter prevedere per essi le stesse normative pensionistiche, si è quindi istituito un apposito Fondo speciale istituito presso l'INPS, gestito da un Comitato amministratore composto da rappresentanti delle Società del Gruppo F.S. e dei lavoratori per il tramite delle associazioni sindacali.

L'assunzione del "deficit di bilancio" da parte del Tesoro, conseguente alle azioni di risanamento di F.S., garantito al momento della determinazione del passaggio all'INPS, stava pertanto proprio a certificare la volontà del legislatore di voler continuare a prevedere per il personale delle aziende del Gruppo F.S. le regole pubblicistiche in materia previdenziale. Un patto sancito con il Governo in carica, con il quale si dovette anche convenire il passaggio, alle dirette dipendenze dell'INPS, dei circa 250 dipendenti di F.S. che erano addetti, nelle varie realtà territoriali, alla liquidazione delle pensioni dei Ferrovieri. Tale operazione era diventata indispensabile, proprio perché nell'INPS mancavano risorse umane con esperienze dirette sul sistema previdenziale pubblico che, come è noto, rispetto al sistema privatistico è profondamente diverso e più premiante sul piano delle tutele.



Le scelte del Ministero del lavoro

I problemi di bilancio del Fondo Ferrovieri sono stati poi accentuati dal Ministero del lavoro che, con una decisione perlomeno discutibile, ha messo in discussione nel 2004, **quindi con quattro anni di ritardo**, l'iscrizione delle posizioni assicurative dei Ferrovieri nuovi assunti di Trenitalia, Italferr e Ferservizi, a **far data dal 1° Aprile 2000**, nel Fondo dei Ferrovieri per prevederle invece presso il FPLD, creando così ulteriori problemi alla stabilità del "Fondo speciale F., per il venir meno di rilevanti contributi previdenziali dall'economia del nostro Fondo. Il Ministero per motivare tale scelta ha affermato che dette società poiché erano diventate SPA non avevano più legami con la Holding. **Una posizione strumentale e certamente non condivisibile**, considerato il ruolo di Direzione che l'Holding svolge con le Società del Gruppo F.S.

Rispetto a questa assurda posizione del Welfare si sono manifestate anche le perplessità dei vertici F.S. e dell'INPS che però poi alla lunga sono state rimosse con il risultato che la stessa INPS "è stata costretta" ad emanare **la circolare n. 124 del 6 agosto 2004** con la quale si davano le indicazioni che escludevano i nuovi assunti delle Società succitate dal Fondo Speciale F.S.. I versamenti previdenziali di questi Ferrovieri, regolarmente versati fino ad allora al Fondo Speciale F.S., sono stati quindi traslati "nel **baratro dell'assicurazione obbligatoria**" per garantire solidarietà e copertura economica a settori previdenziali diversi da quello dei Ferrovieri.



Le vere finalità del Ministero del lavoro

Le decisioni dell'ex Ministero del Welfare, assunte lo si ripete con un ritardo di quattro anni, ovviamente non sono nate a caso, ma bensì sono state dettate, a nostro giudizio, da uno scopo ben preciso: **far lievitare ancora di più il divario negativo di bilancio sul Fondo Speciale F.S.**, atteso il venir meno in esso delle contribuzioni già in essere e quelle prospettiche dei nuovi assunti a dette Società del Gruppo F.S., **per poterlo poi dismettere e così "scippare" a tutti i Ferrovieri in servizio** le regole previdenziali pubblicistiche, più onerose per lo Stato rispetto a quelle privatistiche.

Quali le conseguenze immediate delle azioni del WELFARE

I primi effetti nefasti si sono visti subito, con l'abolizione tout cour, per i **Ferrovieri** di Trenitalia, Italferr



e Ferservizi, **assunti a far data dal 1° aprile 2000**, di ogni tutela prevista dalle norme previdenziali pubblicistiche così come riportato nei riquadri sotto riportati.

Ferrovieri assunti prima del 31/03/2000 da Trenitalia, Italferr, Ferservizi!

Per tutti i dipendenti di Trenitalia, Italferr, Ferservizi: P.d.M., P.V., Personale delle Officine, Personale degli Uffici, sono previsti i seguenti benefici previdenziali:

il diritto alla Pensione privilegiata, nei casi d'inidoneità derivanti da motivazioni di servizio, fino a quanto resterà in essere il Fondo speciale F.S., indipendentemente dalla durata del servizio maturato quindi anche con un solo giorno di servizio, così come previsto dalla normativa pensionistica pubblicistica oggi garantita ad essi;

il diritto alla Pensione di invalidità, che spetta a coloro che cessano dal servizio ferroviario per licenziamento per "inidoneità a qualsiasi mansione ferroviaria" dipendente da cause comuni, oggi prevista per i tutti i Ferrovieri che hanno maturato almeno 10 anni di servizio effettivo, sempre ovviamente fino all'esistenza del Fondo Speciale pensioni F.S.;

diritto all'equo indennizzo, calcolato con la procedura prevista per i dipendenti pubblici, nei casi di patologie contratte a seguito di infortuni sul lavoro o comunque riconducibili all'attività lavorativa. Anche questo istituto vale per tutti i Ferrovieri finché restano iscritti al Fondo Speciale pensioni F.S.

In aggiunta ai suddetti trattamenti, per Macchinisti, Capitreno, Capi servizio treni, personale navigante, Manovratori sono previste le seguenti prerogative previdenziali:

diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni con il limite di servizio a 25 anni, ciò vale sia per che per le donne che per gli uomini;
diritto al decimo pensionabile, cioè un anno di aumento di valutazione, anche frazionabile, per ogni dieci anni di servizio;

Ferrovieri dipendenti da Trenitalia, Italferr, Ferservizi, assunti a far data dal 1 / aprile / 2000!

Per questi Ferrovieri invece tutte le prerogative previste nel sistema previdenziale pubblico vengono illegittimamente negate e pertanto:

Il Personale di Macchina, il Personale Viaggiante, il Personale Navigante maturano il diritto alla pensione di vecchiaia a 65 anni gli uomini e a 60 anni le donne (non più quindi a 58 anni); **inoltre questi stessi lavoratori non maturano più il decimo pensionabile, quindi non usufruiscono**, a differenza dei loro colleghi di pari profilo che svolgono le loro stesse mansioni, i loro stessi turni di lavoro, **degli aumenti di valutazione ai fini previdenziali;**

Infine tutti i dipendenti di Trenitalia, Italferr, Ferservizi (P.d.M., P.V., Personale delle Officine, Personale degli Uffici) :

nei casi in cui presentano invalidità che cagionano una riduzione delle loro capacità lavorative che non raggiunge il 100% (ad esempio giudizi di inidoneità a tutte le attività ferroviarie in genere) **non acquisiscono il diritto ai trattamenti pensionistici prima dei 65 o i 60 anni d'età**, mentre i loro pari profilo assunti prima del ° aprile 2000, se hanno maturato almeno 10 anni di servizio, usufruiscono immediatamente dei trattamenti di quiescenza; questi stessi dipendenti, assunti a partire dal 1° aprile 200° non hanno neanche diritto alla "Pensione privilegiata" nei casi d'infortunio sul lavoro che impediscono la prosecuzione del rapporto di lavoro. Tale prerogativa è invece riconosciuta ai Ferrovieri assunti prima del 1° aprile 2000 anche se hanno effettuato un solo giorno di lavoro; stesse limitazioni esistono inoltre nel ripiano dei danni derivanti da infortuni sul lavoro per i Ferrovieri assunti a partire del 1° aprile 2000, il famoso "Equo indennizzo", mentre per i Ferrovieri assunti prima del 1° aprile 2000 tale istituto è tabellato e pertanto gli indennizzi eventuali per questi ultimi nei casi di infortunio sono definiti in automatico.

Quali gli effetti futuri sulla previdenza dei Ferrovieri

Per conseguenza di queste palesi violazioni sui diritti previdenziali per i Ferrovieri, **assunti da Trenitalia, Italferr, Ferservizi a far data dal 1° aprile 2000**, in un futuro molto prossimo si arriverà certamente **alla dismissione del Fondo speciale pensioni F.S.** Tale accadimento è diventato ineludibile, proprio perché su detto Fondo ormai vengono iscritte solo le nuove posizioni contributive di RFI, che sono poca cosa se si raffrontano per esempio alle circa 10.000 nuove assunzioni attuate in Trenitalia dall'anno 2000 ad oggi. Una volta realizzata la dismissione del Fondo Pensione speciale F.S., **il pericolo lo ricordiamo è molto concreto**, le prerogative previdenziali su indicate **verrebbero meno per tutti i Ferrovieri in servizio**, dipendenti da ogni Società del Gruppo F.S., **compreso quindi RFI**, anche se assunti prima del 1° Aprile 2000.

Quali le azioni per salvare l'integrità del Fondo

Su questo aspetto del problema ovviamente la Fast Ferrovie si è già attivata promuovendo una opportuna sensibilizzazione tra il personale interessato. **La Fast Ferrovie** sta anche curando l'inoltro della modulazione di messa in mora del Ministero, fatta compilare da un congruo numero di Ferrovieri penalizzati. **Sono anche in fase di avanzamento azioni legali** mirate che riteniamo possano produrre anch'essi effetti positivi. Ovviamente parallelamente si sta attuando un lavoro di coinvolgimento delle forze politiche e delle altre Organizzazioni sindacali che in verità si stanno dimostrando poco interessate ... **e di tale atteggiamento di disimpegno non ne comprendiamo le ragioni.**

Registriamo invece una presa di posizione a favore delle ragioni dei Ferrovieri, da parte del Comitato Amministratore del Fondo Speciale F.S., alla quale speriamo si dia ulteriore seguito.

Riteniamo però che il ruolo più rilevante lo debbano svolgere i Ferrovieri tutti, che devono difendere l'integrità e l'esistenza del Fondo Speciale F.S.

La Fast Ferrovie continuerà quindi nel suo impegno politico/sindacale e legale ed in merito invita i Ferrovieri ad accompagnare tali azioni, continuando a sottoscrivere i moduli di messa in mora del Ministero del lavoro e dell'INPS che si possono ritirare presso le proprie sedi regionali.



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

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 **assisterli nel presente** e per **proteggere il loro futuro**.

www.hdia.it

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno