

LA VOCE

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie

Gruppi di Lavoro per il C.C.N.L.

Intervista all'ing. Soprano

Ferie: Obbligo o Diritto



n° 3
Dicembre 2006

Il reato di Disastro Ferroviario



Cap.Ital.Fin.

FINANZIARIA S.p.A.

U.I.C. 35105 - ABI 3284419

Il Prestito Bancario Riservato agli iscritti FastFerrovie erogato da primari istituti di credito con trattenuta in busta paga

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

Netto Ricavo 60 mesi 120 Mesi

€ 5000,00	€101,00	€57,00
€10000,00	€199,00	€111,00
€20000,00	€395,00	€220,00
€25000,00	€493,00	€274,00
€35000,00	€689,00	€383,00



Perchè sceglierci?

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

Info:

FAST tel 064454923 fax 0649385806 Mail infoprestiti@sindacatofast.it

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. 3/2006
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, G. Cecchini S. Della Vedova, F. De Blasi,
P. Foti, S. Genovese, M. E. Maxia, A. Scalise, M. Sole.*
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 22/12/2006

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 Fabbriato 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)

Editoriale

Sicurezza e Rinnovo Contrattuale

di *Pietro Serbassi* pag. 4

Pagina in ricordo di Mastrilli

di *Salvatore Genovese* pag. 7

Incontro con l'Ing. Vincenzo Soprano

di *Angelo D'Ambrosio* pag. 8

Gruppi di Lavoro per il C.C.N.L.

Redazione pag. 10

Il 5° Anniversario di R.T.C.

di *Antonio Scalise* pag. 18

Per colpa di qualcuno

Credito a nessuno

di *Pasquale Foti* pag. 19

Bolkestein

Solo un ricordo

di *Carlo Nevi* pag. 20

Corsi di Inglese

di *Maria Eugenia Maxia* pag. 21

Ferie: Obbligo o Diritto

di *Gianluca Cecchini* pag. 22

Un cenno sul reato di

disastro ferroviario

di *Filippo De Blasi* pag. 24

Uffici delle entrate ...

cartelle pazze ai ferrovieri in quiescenza

di *Agostino Apadula*

e *Stefano Della Vedova* pag. 30



Il FAST Ferrovie si unisce al dolore delle famiglie dei colleghi Walter Mazzi e Gian Carlo Maschi, deceduti nel tragico incidente ferroviario avvenuto in Trentino il 13 Dicembre. Incidenti di questo tipo creano ampi dibattiti nella ricerca delle responsabilità che, troppo facilmente, servono da alibi per celare problematiche ben più profonde. Al di là delle responsabilità, queste morti bianche, riaprono l'annosa questione della sicurezza sul lavoro che, nel nostro caso, si sovrappone con la sicurezza della circolazione ferroviaria. Quindi, prima di tutti anche noi, sia come sindacato, sia come società civile, ci sentiamo responsabili di questi drammatici eventi per non essere stati in grado di evitarli.

Sicurezza e Rinnovo Contrattuale

L'editoriale di Pietro Serbassi

In molti si sono strappati le vesti, gridando alla necessità di una maggiore sicurezza sul lavoro, dopo il tragico incidente accaduto presso l'oleificio di Campello sul Clitunno (PG), dove, ricordiamo, hanno perso la vita quattro operai.

La profusione d'attestazioni, di qualificate enunciazioni e di dichiarazioni d'intento, che, come è di consuetudine in queste tragiche occasioni, hanno pervaso tutti gli organi d'informazione, se non sono solo discorsi di maniera o slogan politici ad effetto, così come è auspicabile in considerazione delle alte cariche dello stato dalle quali provengono, ci auguriamo che siano foriere di solleciti riscontri positivi in tutti gli ambienti di lavoro.

Non è mai onesto e non è nel nostro costume "utilizzare" i morti sul lavoro per polemizzare con chichessia, ma un simile tragico avvenimento, doverosamente, non può non spingerci verso profonde riflessioni sul difficile momento che stiamo attraversando nel trasporto ferroviario e sulle difficoltà che stanno vivendo sulla propria pelle gli RLS nel nostro ambiente.

Il sistema delle esternalizzazioni, messo sotto accusa dopo l'incidente occorso all'oleificio, è lo stesso sistema che l'Ing. Moretti ha dichiarato di voler ridurre all'interno del Gruppo FS, ma è anche lo stesso sistema che, fin'ora, oltre a far lievitare in modo esagerato i costi operativi della manutenzione in Trenitalia, ha sicuramente contribuito in maniera significativa, alla crescita, divenuta ormai insostenibile, degli incidenti sul lavoro nell'ambito della manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Ad onor del vero, in questo ultimo caso, anche l'indiscriminato uso degli esodi volti ad abbattere i costi, ha portato ad una perdita di professionalità interna a RFI, la quale, almeno fino ad oggi, ha determinato, di riflesso, una corresponsabilità purtroppo evidente in quello che, agli occhi dei più, appare come un pericoloso svilimento della sicurezza nel sistema manutentivo nel Gruppo FS.



Allargando l'orizzonte della sicurezza sul lavoro a tutto il comparto, come FAST Ferrovie, ci vediamo costretti ad esternare una con-

gruente preoccupazione anche per la sicurezza dell'esercizio ferroviario.

La nostra richiesta di costituzione dell'Autorità della sicurezza Ferroviaria, reiterata innumerevoli volte nel recente passato, diviene in questi giorni ancora più insi-

stente, anche in considerazione del fatto che il processo di liberalizzazione del settore sta avanzando, fatta eccezione per la Gran Bretagna, molto più velocemente in Italia che in qualsiasi altro Paese Europeo; inoltre, le varie direttive che si sono fino ad oggi succedute, sono state tutte indirizzate ad abbattere le barriere all'ingresso a questo mercato fondamentale per lo sviluppo del Paese.

In quest'ultimi anni, molto percepita è stata la sensazione che fosse in atto una tendenza ad abbattere i costi dovuti alla sicurezza dell'esercizio, troppo spesso derivante della considerazione che comunque ogni imprenditore che voglia entrare in questo mercato, ha l'obbligo di preventivare investimenti economici di notevole entità, già soltanto per mettere un treno sulle rotaie, immaginiamo poi cosa possa significare farlo circolare ed, infine, rendere l'investimento produttivo.

Ci rendiamo conto della gravità della denuncia, anche perché siamo sicuramente consapevoli che, a tutt'oggi, i livelli di sicurezza ferroviaria in Italia, sono ancora i più elevati, motivo per cui saremmo certamente ben lieti di essere smentiti e tacciati di pessimismo, ma sull'argomento è comunque indiscutibile che: ciò che si crea in decenni è facilmente demolibile in pochi mesi.

Ad ogni buon conto, appare oggettivamente come un importante elemento di scarsa garanzia di professionalizzazione del personale addetto alla circolazione ferroviaria, che le Imprese ferroviarie non siano più obbligate a far presiedere le sessioni di esame per le abilitazioni alle patenti di condotta treni e ai moduli di scorta e formazione treni, ad un componente della Direzione Tecnica di RFI.



Liquidare questo argomento giustificandosi con l'affermazione che tali percorsi formativi sono curati dagli Istruttori di Linea iscritti all'albo e quindi riconosciuti dalla stessa Direzione Tecnica, non dissipa certamente i dubbi e le preoccupazioni derivanti dalla valutazione che, questi soggetti, sono stipendiati da quelle stesse Imprese di Trasporto Ferroviario, su cui gravano gli interessi di produzione legati ai costi di ingresso al mercato ferroviario che abbiamo esplicitato poche righe addietro.

Quello appena fatto vuole essere solo un primo esempio delle motivazioni alla base della sensazione negativa inerente alla sicurezza dell'esercizio esternata nella parte iniziale dell'articolo, ma, senza entrare troppo nel dettaglio, purtroppo se ne potrebbero fare altri. Esempi che vanno dalle "novazioni" dei regolamenti di circolazione relative alla norma del "verde-verde", e che, passando per il fallito tentativo del "pronti" dato dal Capo Treno con la bandiera a scacchi, arrivano fino al continuo flusso di circolari che viene consegnato costantemente ai macchinisti e al personale di scorta, senza che per loro sia previsto un adeguato percorso formativo d'aggiornamento, o, quanto meno, la contemplazione di tempi lavorativi nei quali il personale possa farselo da solo.

Ci ripromettiamo di affrontare la problematica dell'Autorità della Sicurezza Ferroviaria più dettagliatamente in un prossimo numero del "La Voce delle A. F.", dove cercheremo di individuarne anche, quelle possibili forme di finanziamento che siano finalizzate a garantirle una vera autonomia gestionale che, parallelamente, possa conferirle una piena responsabilità di valutazione e controllo della sicurezza della circolazione ferroviaria.

A tal riguardo, valutiamo molto positivamente, l'esempio che si può cogliere dal modello adottato in Francia per finanziare l'EPSF (*Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire*), dove, con un limitato aggravio del costo della traccia per chilometro percorso, corrispondente ad un valore massimo del 1,5%, è possibile finanziare la struttura di controllo necessaria per assicurare la circolazione ferroviaria.

L'insieme delle difficoltà, delle preoccupazioni e delle tematiche irrisolte, inerenti alla Sicurezza, si va ad inserire all'interno di una vertenza contrattuale molto più complessa di quanto sarebbe stato lecito attendersi, intrecciandosi con tutte le altre problematiche peculiari e ben note.

Infatti, la richiesta, sia di vedere nuove figure professionali o meglio diverse figure professionali nel rinnovo contrattuale, sia di rivisitare l'orario di lavoro specialmente nella parte speciale per il personale di mac-

china e bordo, diventano, a nostro avviso, due elementi determinanti e qualificanti, per il futuro del trasporto ferroviario nel nostro Paese e forse, potremmo azzardare, addirittura in Europa.

Partendo dalla presunzione che, sia nel campo delle tutele del lavoro, sia in quello della sicurezza ferroviaria, già oggi, l'Italia, appare sicuramente all'avanguardia nel confronto con i partners comunitari, diviene congruente la valutazione secondo la quale, nel caso in cui la nostra vertenza contrattuale non depauperasse quel patrimonio di sicurezza e tutele suddetto, la stessa potrebbe avere risvolti anche all'interno dello scenario economico degli altri paesi aderenti alla UE.

In ogni caso, noi che questo lavoro lo facciamo tutti i giorni e che, pertanto, conosciamo bene gli stress, i disagi e il bisogno di formazione continua che comporta, siamo ben consci che, in ogni caso, il patrimonio in questione, è un bene che abbiamo il dovere di continuare a garantire, quantomeno intonso, e che quindi, anche se rispettosi del loro giudizio e delle loro analisi, non possiamo permetterci di lasciarlo alla sola gestione dei dirigenti aziendali o dei "teorici del Trasporto ferroviario".

Come FAST Ferrovie, per prepararci ad affrontare opportunamente l'impegno del rinnovo contrattuale che bussava, ormai, alle porte, abbiamo fatto un lungo ed attento lavoro durato più di sei mesi, dove tutte le nostre strutture sono state interessate, avendo cura di seguire le orme lasciateci da una tradizione che ha permesso allo SMA di scrivere bei capitoli del sindacalismo autonomo nelle ferrovie.

Ed ecco, quindi, che nel Direttivo Nazionale di metà dicembre, saremo in grado di liberare le nostre linee guida sia per il rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie, sia per i conseguenti Contratti Aziendali con tutte le diverse Società di Trasporto Ferroviario, a partire dal Gruppo FS.; seguendo una strada che, come è nostra consuetudine consolidata, parte dalla base associata prima e da tutti i ferrovieri poi.



Dobbiamo necessariamente tener conto che, quella che ci accingiamo ad affrontare, è una vertenza contrattuale che si inserisce in uno scenario di riferimento del mercato ferroviario, molto complesso, ed inoltre, che sarà sicuramente influenzata da una situazione finanziaria del Gruppo FS, ma soprattutto di Trenitalia, davvero drammatica.

Proprio in merito al problema patrimoniale del gruppo FS, nella legge finanziaria attualmente al Senato, ci sono importanti interventi che riportano, nel conto economico, parte delle somme tolte nella finanziaria 2006 al capitolo inerente ai contratti di programma e di servizio.

Così come non dobbiamo dimenticare quanto necessari, inoltre, di una decisa azione di rilancio degli investimenti sia per dare corso ai piani di spesa relativa al sistema AV/AC, sia per il reperimento delle risorse necessarie agli investimenti sulla rete tradizionale e per il sud.



Ritenendo che il Governo non voglia assumersi la responsabilità di limitare lo sviluppo delle ferrovie e quindi della competitività del nostro

Paese, auspichiamo che, con l'approvazione della finanziaria 2007, si abbiano risposte in grado di affrontare le necessità minime per rilanciare Trenitalia.

Ma ciò è sicuramente insufficiente, pertanto ci auguriamo che l'azienda, sua volta, faccia interamente la parte che le compete, stilando ed attuando un piano industriale in grado di correggere i pesantissimi danni prodotti dalle precedenti gestioni del Gruppo FS.

Come FAST Ferrovie individuiamo come pressante l'esigenza di affrontare in tempi brevi la presentazione del piano, sollecitudine che nasce dalla percezione di una scarsa tenuta dei livelli produttivi e, di conseguenza, delle pessime condizioni nelle quali oggi si trovano ad operare i lavoratori.

Diventa, quindi, un nostro preciso dovere, quello di farci trovare preparati ad affrontare, nel prossimo anno, i temi che oggi sono sul tavolo, nella risoluzione dei quali, ognuno, per la parte di competenza, non potrà fare a meno d'assumersi impegni, sicuramente importanti.

Il Governo dovrà perciò provvedere a garantire:

in qualità d'Azionista, i necessari investimenti;

nel rispetto dei propri svariati compiti e doveri istituzionali, l'omogeneità delle norme o il loro rispetto, nonché la possibilità di movimentare le tariffe/prezzi in base alla sostenibilità del mercato;

come Cliente, il mantenimento degli impegni che contrattualizzerà nei contratti di Programma e Servizio, troppo spesso inevasi con le leggi finanziarie degli ultimi anni.

L'Azienda, dal canto suo, dovrà garantire la crescita dei volumi passeggeri, il risanamento dell'area del trasporto merci e la qualità del servizio fornito dal gruppo delle attività di logistica.

La forza Lavoro, ed i suoi rappresentanti, dovranno invece garantire, un confronto rapido e scevro da condizionamenti strumentali ma fermo su quei punti inalienabili che sono:

la sicurezza della circolazione e del lavoro;

la garanzia di carichi di lavoro sostenibili;

la garanzia delle tutele assistenziali e previdenziali.

Un'ultima precisazione ci appare d'obbligo, e riguarda il dettaglio di tutte le singole questioni inerenti materie proprie del capitolato contrattuale, che già oggi traspiano e che quanto prima emergeranno del tutto, dai piani industriali del Gruppo FS, in via di definizione.

Riteniamo scontato, ma sicuramente degno di una determinazione che sgombra il campo da qualsiasi possibile malinteso, il fatto che, sia interesse comune, tragaruarne la definizione e la risoluzione condivisa, nell'ambito delle tematiche del lavoro nel rinnovo contrattuale, così da garantire, agli stipulanti, di affrontare e trovare soluzione ai problemi aperti, nell'ambito di un negoziato trasparente e leale fra le parti.

Come FAST Ferrovie siamo e saremo sempre pronti per misurarci su qualunque problematica, compresa anche quella relativa al costo del lavoro; anche perché lo riteniamo assolutamente in linea con quello delle principali aziende europee e, pertanto, inutilizzabile come strumento nei piani di risanamento.



Colgo l'occasione per augurare, a livello personale ed a nome della Segreteria Nazionale, un sereno Natale e un felice 2007, foriero di stimolanti sfide, a voi tutti e alle vostre famiglie.

Salutiamo un carissimo amico.

Il 16 Novembre 2006, dopo una breve ma fulminea malattia, è venuto a mancare il Macchinista **Domenico Mastrilli** del Presidio Logistica di Palermo.

L'amico Mimmo è stato per anni impegnato attivamente nella nostra O.S. ricoprendo incarichi a livello Provinciale, Regionale e Nazionale nel vecchio SMA Siciliano, fino a costitui-



re, ricoprendo incarichi in segreteria Nazionale, la Federazione CAST Conf.s.al.

Tutti coloro i quali hanno dedicato tempo e lavoro al nostro sindacato negli anni addietro, non possono fare a meno di ricordare con affetto e simpatia quella minuscola figura che, prima ancora di colpirti per la determinazione, la preparazione, la dialettica e la dedizione con le quali ha sempre contraddistinto il suo impegno sindacale, lasciava il segno per la disponibilità, l'affabilità, l'arguzia e la simpatia con le quali, da sempre, ha caratterizzato i propri rapporti con

tutti gli attivisti e gli iscritti della nostra organizzazione.

Sgomenti ed afflitti, da una perdita così importante, ci uniamo al dolore della moglie e dei figli.

Vogliamo ripensare a Mimmo attraverso un suo articolo pubblicato nel periodico **Essere PdM**, dove scriveva con lo pseudonimo di "**Grillo Parlante**", perché riteniamo che sia la maniera migliore per rievocare e rinsaldare quei ricordi, che da oggi, ci dovranno accompagnare insieme alla malinconica ed alla triste consapevolezza che questo amico non c'è più.

Il Grillo Parlante

Leggenda:

Mamma = Sindacalisti di professione e non

Pargolo = Giovane Macchinista

Formiche = Vecchio Macchinista

Panni stesi = Chiacchiere da sindacalista

Cuore = Interessi

Anima = Coscienza

Cassetta = Orticello

Quante volte si è sentito dire, da bambini, che non è da imitare!

E' un fannullone! Ci diceva la mamma, guarda piuttosto la formichina. Va bene ma la formichina "non canta", e nel mentre il gioioso bambino ne spiaccia qualcuna con l'indice innocente.

Si crogiolava come un gattino al tiepido sole invernale, la vista del mondo parzialmente oscurata dai panni stesi ad asciugare, quando la sua attenzione fu attratta da un cosino traballante su un filo della biancheria.

Fischiettava, ma non era allegro. Sembrava piuttosto triste, dolce melodia di un clown.

L'eterno cappellino in testa e l'ombrellino in mano, fischiettava, triste e solitario quando l'urlo terrorizzato della mamma lo zittì davanti gli occhi stupiti del fanciullo.

La mamma in preda al panico pensò bene di portare in salvo il suo bambino tirandolo dentro e chiudendo in fretta e furia le imposte.

Il cosino sul filo non si scompose più di tanto mentre la mamma si affrettava spiegare al pargoletto.

Quella lì è la bestia più terribile dell'universo.

Quando pensi de essertene liberato, ecco che ritorna.

Il suo dolce fischiettare sembra rallegrare, ma fa male alle coronarie perché entra negli orecchi come a voler essere balsamo per il cervello, ma ti colpisce al cuore.

Ama il silenzio ma fa più chiasso degli altri.

Adora starsene in un cantuccio ma te lo trovi dappertutto.

E parla maledetto, parla e finisci col non sentirlo più perché parla all'anima.

E quando l'anima, nel silenzio che la circonda, ascolta, si trova di fronte a ciò che veramente vuole e non a ciò che pensa o dice, e fa male, tanto male, perché si trova davanti alle eterne contraddizioni dello spirito umano.

Ma mamma, urla la voce dell'innocenza, è solo un grillo.

Si. Mio dolce pargoletto, ma è un grillo parlante.

Lasciamolo fuori.

Ci siamo costruito la nostra bella "casetta", non lasciamoci amareggiare la vita dal suo insolente fischiettare.



Ciao Mimmo.

Incontro con l'Ing. Vincenzo Soprano Amministratore Delegato di TRENITALIA

Ing. Soprano, innanzi tutto la ringraziamo per la sua disponibilità e le facciamo le congratulazioni per il suo nuovo incarico, ma come ci si sente a prendere la responsabilità di gestire un'azienda con un debito di 1.693 milioni di euro?

Si tratta di una grande responsabilità in quanto la situazione economica dell'azienda è effettivamente molto critica; infatti Trenitalia chiuderà il 2006 con perdite pari a circa un miliardo e 700 milioni di euro e nel corso di questo anno si è trovata per ben due volte nelle condizioni previste dall'articolo 2446 del codice civile, avendo ridotto di oltre un terzo il proprio capitale per effetto delle perdite.

Questa condizione richiede senza indugio, come previsto dal Codice Civile, l'avvio di un processo di riequilibrio della situazione patrimoniale della società.

Che Trenitalia ha trovato e come intende trasformarla?

Oltre alle criticità di ordine economico finanziario il livello di qualità erogata, seppure in ripresa rispetto al 2005 che è stato per noi l'annus horribilis, sono ancora al di sotto del 2004, sia sotto il profilo della soddisfazione della clientela che per i parametri oggettivi di puntualità, soppressioni e di riserve.

Una costante positiva in questo quadro è invece quella della sicurezza, per la quale restiamo sempre ai vertici europei.

Questa situazione di difficoltà economia di qualità dei servizi erogati ha reso ineludibile la necessità intervenire sulla struttura aziendale ricomponendo l'unicità dei processi industriali, che è comune denominatore di

Le interviste di Angelo D'Ambrosio



tutte le aziende di trasporto europee, riavvicinando la responsabilità e le leve gestionali alle operazioni su campo.

Per questo abbiamo portato le attività di manutenzione corrente e di pulizia direttamente nelle divisioni, con l'obiettivo di individuare con chiarezza chi è responsabile dell'affidabilità e del decoro dei mezzi, ossia di puntualità e pulizia e efficienza, lasciando però alcuni importanti presidi nella struttura centrale, quali i sistemi informativi e la struttura di pianificazione industriale.



Ing. Vincenzo Soprano

L'anzianità della gran parte dei ferrovieri si colloca fra i 20 e i 30 anni; sono lavoratori che hanno, quindi, vissuto i molteplici cambiamenti organizzativi dell'azienda nell'ultimo ventennio e credo, ormai, si approcino con un certo fatalismo anche quest'ultima gestione. Lei, cosa si sente di dire a riguardo?

Come ho già detto questo schema organizzativo è in linea con i principali operatori ferroviari europei, e credo che recuperi il meglio dell'esperienza divisionale.

In ogni caso il successo di uno schema organizzativo si basa sempre sulle persone che debbono interpretarla.

Ci tengo a sottolineare che per queste modifiche organizzative non sono stati utilizzati consulenti esterni, ma abbiamo basato le nostre analisi soprattutto coinvolgendo colleghi con decenni di esperienza nell'azienda in settori specifici, ed in particolare nella manutenzione.

Ritengo quindi che avendo capitalizzato al meglio le professionalità interne si sia definito un designo che avrà la massima efficacia.

Alla crescente richiesta di mobilità su media e lunga distanza, qual è la risposta commerciale di Trenitalia?

Trenitalia è un'azienda che opera in un regime di libera concorrenza, così come definito dal nostro quadro normativo.

Trenitalia deve quindi essere in grado di proporre una offerta commerciale che consenta di cogliere nel settore della Media e Lunga percorrenza tutte le opportunità di servizio economicamente sostenibili, ovvero in grado di remunerare i costi operativi correnti ed il capitale investito.

In questo contesto non è possibile che i prezzi restino strutturalmente al di sotto del 40% della



media europea, quando i servizi Eurostar e Intercity si sostengono solo con i biglietti acquistati dai nostri clienti.

Il gruppo FS, fra le tante aziende ex-statali, è quella che, agli occhi del cittadino-utente, mantiene quei connotati di servizio pubblico e di socialità che malvolentieri si sposano con le regole del mercato. Come questo può conciliarsi con la Sua politica aziendale che sta impostando sui piani industriali?



Il quadro normativo in cui ci muoviamo, definito dalle norme comunitarie e nazionali è comunque chiaro: Trenitalia opera in un contesto pienamente liberalizzato e di piena concorrenza sia per le tratte internazionali che per il cabotaggio, secondo un'impostazione tra le più avanzate in Europa.

Per lo Stato sono invece definiti sostanzialmente tre ruoli diversi; il regolatore, l'azionista e il cliente.

Allo "Stato Azionista" in particolare spetta il compito di assicurare i mezzi atti a garantire lo sviluppo e la solidità dell'azienda; compito dell'impresa è quello di remunerare il capitale investito secondo le attese dell'azionista e del mercato.

Lo "Stato Cliente" deve invece definire in modo chiaro la sua richiesta di servizi in termini quantitativi e qualitativi utilizzando gli strumenti dei contratti di servizio, che dovrebbero avere durata poliennale per garantire il livello di investimenti adeguato.

Vorrei in particolare che fosse abolita la parola sussidi e si parlasse solo di corrispettivi, eliminando l'erronea convinzione che ci sia una sorta di "riplanamen-

to delle perdite" non consentito dalle norme.

Vorrei infine sottolineare come per il trasporto Regionale sia necessario definire livelli di corrispettivi in grado di sfruttare la

nuova capacità dell'infrastruttura messa a disposizione dalla tecnologia, dagli interventi sui nodi e dalla rete AV/AC.

Senza questi importi, che concorrono ai 2/3 circa del ricavo, non si potrà avere uno sviluppo reale del servizio.

A questo proposito devo evidenziare come nella Finanziaria 2006 registriamo un deciso cambiamento di tendenza a favore del trasporto Regionale.

Mentre l'Europa adotta delle politiche mirate per il trasporto merci su ferro e Paesi, come la Germania, puntano decisamente su questo settore, in Italia è quasi considerata una palla al piede, visto che siamo l'unico stato europeo ad non prevedere più stanziamenti per il trasporto combinato, come lo spiega?

Si tratta di una scelta politica che come azienda dobbiamo considerare come un elemento dello scenario; quello che è certo è che questa decisione, se sarà confermata, avrà un forte impatto sul mercato rendendo non economici molti servizi di trasporto merci che non potranno più essere erogati.

Certo la mancanza di un'accorta politica Nazionale del trasporto merci su ferro non aiuta. Ma non Le sembra che per anni Trenitalia abbia deliberatamente abbandonato questo settore? Come dimostra, del resto, il traffico diffuso e la progressiva chiusura dei piccoli scali – politica che sembra stiate riprendendo nei nuovi Piani Industriali -

Trenitalia non può più continuare a erogare servizi non remunerativi; oggi le norme europee ci obbligano a presentare bilanci

separati per le diverse attività per cui sussidi incrociati dal settore passeggeri a quello cargo non sono consentiti.

L'esperienza francese per la procedura per aiuti di Stato al settore Cargo ci deve insegnare che in questo contesto solo servizi caratterizzati da percorrenze lunghe e da elevata intensità di trasporto tra le diverse relazioni (treni pesanti) rendono competitivo il trasporto su ferro verso il suo principale concorrente che è il trasporto su gomma.

Per essere competitivi occorre rafforzare in particolare la presenza sui corridoi europei e sulle tratte di valico sfruttando le caratteristiche del trasporto congeniali alla ferrovia, disponendo però di materiale rotabile adeguato; è quindi condizione necessaria prevedere investimenti mirati anche per il settore cargo.



Rinnovo del CCNL delle AF

Avvio della stesura della piattaforma FAST Ferrovie

Come già anticipatovi nel numero di novembre, vi proponiamo in questo articolo, un significativo accenno al lavoro elaborato dai gruppi tecnici preposti.

Questo lavoro sarà esaminato, integrato ed elaborato dal Direttivo Nazionale FAST Ferrovie dell' 11, 12 e 13 Dicembre p. v., il quale avrà il compito di licenziare la piattaforma rivendicativa del nostro sindacato, con cui abbiamo intenzione d'affrontare l'impegnativa vertenza, che porterà al rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie.

Il lavoro è stato svolto sulla base dell'analisi dettagliata delle problematiche riscontrate nella gestione di questo contratto, con particolare riferimento alle troppe cavillose interpretazioni contrattuali perpetrate da parte aziendale, facendo assegnamento, inoltre, sulle proposte e sulle indicazioni raccolte nelle assemblee, e negli incontri tenuti dalla Segreteria Nazionale su tutto il territorio di competenza.

In questo importante momento di confronto con la base associata e con tutti i ferrovieri, si è potuto raccogliere, conoscere, capire e approfondire i numerosi problemi quotidiani che gravano sulla categoria, e che devono essere gli elementi portanti della rivendicazione contrattuale di un sindacato autonomo come il nostro.

Gruppo 1

“ Relazioni industriali e

Costituzione del rapporto di lavoro”

Referente:
Faustino
Anguilla.



Componenti:

Pietro Adamo, Carmina Feola, Diego Ferrari, Giovanna Lello, Patrizio Lombardo, Maurizio Mannelli, Bernardo Martucci, Saverio Mazzotta.

Capitolo 1 - Relazioni industriali

Dopo un'attenta analisi del capitolo delle Relazioni Industriali e avendolo confrontato con i medesimi capitoli di altri contratti ci sentiamo di affermare che è il migliore fra l'intero panorama italiano dei contratti merceologici.

È altrettanto evidente che qualche modifica necessaria di alcuni articoli il vero problema, com'è noto, è nel mancato rispetto da parte del Gruppo FS di quanto sottoscritto.

L'impossibilità di gestire le regole contrattuali senza riuscire ad applicarle è essenzialmente dovuta alla unilateralità delle continue interpretazioni dell'azienda.

Anche se nell'articolato contrattuale vi è l'obbligo di contrattazione molti tribunali hanno condiviso con l'azienda che non è implicito un obbligo all'accordo, infatti, sono stati persi alcuni art. 28 ex legge 300/70 e questo ha permesso all'azienda di affrontare il negoziato con arroganza e ritenendo necessario solo informare il Sindacato.

Una responsabilità che va ascritta a tutti gli stipulanti del CCNL delle A.F. è quella della mancata attivazione, o forse meglio dire, la mancata utilizzazione, dovuta all'incapacità manifesta a farle funzionare, delle forme di partecipazione previste, come:

l'Osservatorio Nazionale, solo insediatosi;
i Comitati Aziendali Europei, istituto mai entrato neanche in discussione.

Grandi idee in merito ad una soluzione di questo problema non sono nate se non applicando un sistema sanzionatorio e magari prevederlo in una modifica della legge 146/90, ma se fosse attuata questa strada perderebbe di significato la contrattazione stessa.

Comunque nella fase di rinnovo dovremmo stare attenti che, nella manutenzione di questo capitolo, non si attuino “ammorbidimenti” del testo contrattuale favorevoli alle aziende.

Capitolo 2 – Costituzione del rapporto di lavoro

Il secondo capitolo necessita di una profonda revisione alla luce delle novità legislative intervenute a seguito della legge di riforma d'accesso al mercato del lavoro, Legge 30/2003 (nota come legge Biagi) e relativo decreto legislativo 276/2003.

La promulgazione della legge di riforma in materia di occupazione e di mercato del lavoro, ha modificato lo

scenario in merito alle tipologie di contratti di accesso al mondo del lavoro, e, nel caso dell'apprendistato, vi si può riscontrare, un aggiornamento più confacente alle moderne esigenze delle aziende, ma soprattutto di chi cerca lavoro.

Come OS stipulante il CCNL delle Attività Ferroviarie, abbiamo fatto un importante accordo di innovazione contrattuale proprio in merito all'apprendistato professionalizzante.

Nella fase di rinnovo necessita un lavoro di adeguamento alla nuova legge anche in merito ad altre tipologie di contratto tenendo ben presente che nel settore ferroviario non è possibile applicare tutte le diverse tipologie di contratto presenti nella nuova normativa.

Gruppo 2

“Svolgimento del Rapporto di Lavoro”

Referente:
Gianluca
Cecchini.



Componenti:

Pasquale Bellicose, Giuseppe Carpentieri, Paolo Chiaron, Beatrice Di Lella, Aquilino Di Sano, Francesco Perulli, Pier Giovanni Porcu, Carlo Saletti.

Il confronto svoltosi in merito al capitolo attinente lo “svolgimento del rapporto di lavoro”, ha permesso di fare valutazioni tecnico/organizzative sulla base delle esperienze fatte, dai vari componenti del gruppo di lavoro, nella fase di gestione contrattuale che va a concludersi il prossimo 31 dicembre 2006.

Come per gli altri capitoli contrattuali, anche questo è stato influenzato dalle distorsioni interpretative del Gruppo FS, ma riteniamo che il capitolo necessita solo di una “normale manutenzione” dovuta alle novità legislative e alle nuove esigenze del personale, traenti origine dai nuovi carichi di lavoro imposti sia dalle nuove tecnologie, sia dalla conseguente regolamentazione.

Fra gli istituti che richiedono qualche correzione, indubbiamente è stato individuato quello del “comportamento”, relativo all'articolo sulla malattia e infortunio non sul lavoro; dove il lavoratore incontra notevoli difficoltà ad individuare la propria posizione rispetto ai vari limiti che portano all'esaurimento del comportamento.

stesso.

Inoltre, riteniamo necessario ampliare le patologie o individuare famiglie patologiche da far rientrare nelle “malattie particolarmente gravi”, visto che, nella fase d'applicazione del CCNL in scadenza, si sono verificati casi di gravi malattie non contemplate dove i lavoratori hanno incontrato serie difficoltà.

In questo capitolo, va anche tenuta presente la necessità di trovare un'adeguata soluzione anche ai problemi legati all'inidoneità temporanea e definitiva, ed inoltre va prevista una maggiore flessibilità del comportamento.

Ciò in considerazione, sia del continuo aumento dei carichi di lavoro pretesi, sia delle continue riforme previdenziali. Queste revisioni continuano ad allungare la vita lavorativa, a fronte di un continuo attacco al Fondo Speciale FS presso l'INPS, dal quale, ad eccezione di RFI, sono stati esclusi già i giovani assunti nelle aziende del Gruppo FS e dove, incomprensivamente, sono tolti i riconoscimenti di “attività usuranti” per categorie come il PdM, il PdB e il Personale addetto alla Manovra.

Altri capitoli che necessitano di un approfondimento particolareggiato sono:

Trasferimenti individuali – In questa fase contrattuale, il dispositivo in questione, è stato più volte utilizzato strumentalmente, come quando, ad esempio, in occasione della chiusura di impianti, è stato preferito ad altre procedure specifiche. Chiaramente si ravvisa la necessità renderlo più esplicito, per ricondurre il disposto alla sua originaria funzione, oltre che per prevedere, nel caso di trasferimenti per domanda soddisfatta del lavoratore, un giusto equilibrio e l'indispensabile trasparenza.

Formazione professionale – La formazione deve entrare nella logica aziendale come un investimento in sicurezza e qualità del prodotto treno, invece è stato vista dalle aziende, quasi sempre, come un fastidioso costo. Le professionalità che sono continuamente richieste con i cambi organizzativi e tecnologici, sono sempre più difficili da mantenere e devono essere tenute costantemente sotto controllo. Invece, abbiamo verificato che la violazione contrattuale più frequente fatta da Trenitalia è stata proprio quella di non fare neanche le giornate di formazione minime annue previste dal CCNL delle AF.

Salute, sicurezza e igiene nei luoghi - In merito a questo argomento, si evidenzia la necessità di trovare una maggiore integrazione fra le aziende, gli RLS, le OS e i lavoratori stessi.

Pasto aziendale - Le capziose interpretazioni aziendali, perpetrate durante quest'ultima valenza contrattuale, ci impongono di cercare una riscritturazione ancora più chiara dell'articolo, tale che permetta ai lavoratori di usufruire realmente del pasto nei tempi stabiliti senza alchimie linguistiche o tecniche.

Eurofer - In linea di principio ci sembrano maturi i tempi affinché le aziende aumentino il contributo del versamento al fondo pensioni complementare Eurofer.

Fondo integrativo sanitario – Da troppi contratti questo fondo resta solo un articolo scritto e mi applicato. Anche in considerazione del fatto che, anche in sede Parlamentare c'è una discussione aperta nel merito di questo tipo di fondi, appare ancora più importante cogliere l'opportunità di fare da "apripista", per meglio adeguare il fondo alle reali esigenze dei lavoratori del trasporto ferroviario.

Gruppo 3 **"Orario di Lavoro"**



Referente:
Salvatore
Genovese.

Componenti:

Lorena Belli, Guido Cecchetti, Vincenzo Galluzzo, Giuseppe Garbero, Giovanni Marciano, Vincenzo Notarnicola, Giuseppe Stella, Gerry Veneziani,

Il gruppo ha avviato il lavoro cercando di individuare metodo di lavoro e le finalità da assumere nella elaborazione di una proposta consapevole che l'orario di lavoro costituisce un capitolo determinante a causa delle dirette implicazioni sulle condizioni di lavoro, sulla retribuzione e sulla capacità competitività delle aziende. Inoltre le difficoltà di gestione incontrate nella stagione contrattuale che sta concludendosi hanno messo in evidenza le forti ricadute che questo capitolo ha sul sistema delle relazioni sindacali.

Ponendo alla radice dell'analisi tali motivazioni, si è deciso di realizzare uno specifico approfondimento tenendo presenti le seguenti finalità:

Chiarezza nella descrizione dei vari articoli per superare le criticità esistenti dovute anche alle interpretazioni aziendali unilaterali e alle troppe ambiguità lasciate irrisolte al momento della stipula;
Rendere sostenibile l'applicazione per favorire la diffusione del CCNL AF fra le aziende che svolgono attività di trasporto ferroviario;
Favorire la crescita della capacità competitiva del Gruppo FS e ricercare il giusto equilibrio fra i carichi di lavoro sostenibile, una dignitosa qualità della vita sociale e i tempi lavorativi.

I capitoli analizzati sono stati i seguenti:

- Art. 22 Orario di lavoro;
- Art. 23 Lavoro straordinario;
- Art. 24 Riposo settimanale e Giorni Festivi;
- Art. 25 Ferie;
- Art. 14 Orario di lavoro;
- Art. 15 Ferie;

E' stato fatto un attento esame dei seguenti accordi e circolari interpretative attinenti l'organizzazione del lavoro:

- Accordo 11.7.2003;
- Circolare Completamento Corsa (20 settembre 2003) – non condivisa dalla FAST Ferrovie;
- Accordo e Circolare Pennacchi (20 ottobre 2003);
- Accordo 23.12.03 (man infr, sanitario, rimborso chilometrico);
- Accordo 7.2.04 e 15.3.04 e 21.5.04 (man. infr);
- Accordo 26.6.04 (squadra minima ETR, Assenza giustificata PdM PdB);
- Accordo 23.6.05 (rm, indennità man. rot , assenza residenza);
- Accordo 25.1.06 (riproporzione ferie).

In fine, ma certamente non per ordine d'importanza si è fatto riferimento alle seguenti disposizioni legislative:

- Decreto Legislativo 66/2003;
- Decreto Legislativo 213/04;
- Circolari ML 27/03, A/03, 8/05;
- CCNL presenti nel nostro Paese che possono essere utilizzabili dalle diverse Imprese Ferroviarie.

Con tali finalità si è deciso di iniziare il lavoro confrontando i diversi CCNL applicati dalle aziende operanti sul mercato del trasporto ferroviario e i loro contratti integrativi aziendali.

Tenendo sempre in evidenza lo scenario legislativo vigente, almeno come riferimento di base, si è proceduto nell'individuare le possibili modifiche sia strutturali, sia chiarificatrici dell'esistente, di ogni singolo articolo.

Le possibili variazioni sono state anche oggetto di discussione al fine di rendere percorribile ogni scelta bilanciandola fra la necessità e la possibilità di realizzarla.

Il lavoro nel dettaglio degli argomenti ha permesso la formulazione di una serie di proposte specifiche con emendamenti di alcuni articoli e novazione di altri, ma nel complesso vi è stata una limitata necessità di interventi sulla struttura complessiva di quanto normato nel capitolo sull'Orario di Lavoro del CCNL AF.

L'approfondimento parte dalla necessità condivisa di mantenere unico l'orario di lavoro, costruendo un sistema trasparente e applicabile di flessibilità concordabili con le strutture regionali, atte a garantire l'ottimizzazione dell'orario di lavoro nei diversi segmenti produttivi, che unita ad una più adeguata utilizzazione

del personale con rivisitazioni sull'organizzazione del lavoro, potrebbe portare alla necessità di valutare possibili evoluzioni della classificazione del personale.

Nel merito sono stati individuati i seguenti punti da rivisitare:

- L'organizzazione dell'attività di manovra (tutelando realtà particolarmente "pesanti" equilibrando con le necessità competitive delle aziende);
- L'istituto della reperibilità e della disponibilità;
- Le criticità del lavoro notturno e della pausa.

Per quanto concerne poi le disposizioni legate orario lavoro parte specifica Pdm-PdB, si è deciso d'attenzione:

- La verifica, in FS, dei tempi di lavoro e rivisitazione d'alcuni tempi inadeguati e non rispettati;
- La definizione chiara dei diversi tipi di equipaggio e i relativi carichi di lavoro, senza definizioni che si prestino ad interpretazioni unilaterali o strumentali, come nel caso della definizione dei servizi promiscui, dei 40 minuti di pausa, dell'ora di condotta, ecc..
- Il riposo giornaliero in residenza, da godere dopo partenza di notte a seguito di un RFR;
- Il RFR di giorno, da disciplinare solo in caso di ritardo in esercizio, visto che non è da ritenere percorribile inserire questo strumento in fase di programmazione;
- La concretizzazione del diritto alla refezione;
- La dignità e la qualità del riposo fuori residenza;
- La revisione della normativa relativa all'abbandono treno e del relativo premio in caso di treno portato a completamento corsa.

Gli argomenti da affrontare e portare ad una soluzione condivisa sono:

- L'utilizzazione del personale disponibile e di scorta;
- La regolamentazione della condotta;
- L'assegnazione del personale;
- Il riposo settimanale e la relativa contabilizzazione;
- La variazione del servizio;
- L'utilizzazione del personale durante e dopo sciopero;
- L'organizzazione del lavoro degli Istruttori di linea e dei quadri direttamente legati alla gestione dell'esercizio ferroviario;
- La formazione professionale;
- Il pasto;
- I limiti di condotta legati ai servizi e all'equipaggio;
- La gestione dello straordinario.
- L'esame e la risoluzione delle criticità presenti nei quadri tecnico-amministrativi; in merito al riposo settimanale festivo e all'abbattimento dei tempi per il recupero sui riposi, sulle ferie, sui permessi e le ferie collettive.

In ultima analisi è utile tenere sempre presente, le necessità legate alle esigenze del mercato, in modo particolare del trasporto pubblico locale e del trasporto merci, nonché della manutenzione rotabile sia ciclica che corrente. Anche le altre attività vanno ben attenzionate come l'esigenza della competitività dell'attività di manovra.

Gruppo 4

“Retribuzione e Classificazione”



Referente:

Nicola Romeo.

Componenti:

Luigi Calvani, Stefano Della Vedova, Gaetano Guida, Lucia Lo Campo, Erminio Longo, M. Eugenia Maxia, Massimo Pierini,

Il gruppo di lavoro si è innanzitutto impegnato in un'approfondita discussione nella quale ha analizzato ed evidenziato gli effetti, negativi e positivi che il CCNL delle Attività Ferroviarie ha prodotto nel governo del processo di liberalizzazione del settore ferroviario.

Alla luce delle prossima scadenza del 31 dicembre 2006, dove coincide sia la parte normativa, sia il rinnovo del secondo biennio economico, è un dovere del Sindacato stilare un bilancio riguardo agli aspetti attinenti i capitoli sulla Retribuzione e sulla Classificazione, che riteniamo siano quelli che richiedono un maggior impegno di correzione.

In questa prima e storica fase di revisione, visto che ci auspichiamo di avere come interlocutori più imprese di trasporto e non solo il Gruppo FS come nella passata stagione, occorre individuare quelle procedure che permettano di eliminare le criticità dovute alle interpretazioni unilaterali non corrette.

Classificazione

In questo capitolo, appare evidente la necessità di rivedere le figure professionali e, nel contempo, circoscrivere chiaramente le rispettive competenze che scaturiscono, sia a causa delle nuove tecnologie che derivano dalla nuova organizzazione del lavoro, sia dall'esigenza nata dalle confluente che richiedono l'integrazione di nuove figure professionali.

Questa rivisitazione si pone come un nostro obiettivo nello scenario di gestione ed organizzazione delle novità che il mercato richiede, novità che diventano esigenze delle imprese di trasporto e che quindi, bisogna affrontare e risolvere, per facilitare l'applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie.

Del resto è lapalissiano che, in questa prima fase di applicazione del CCNL delle AF, le categorie storiche si sono arricchite di nuovi contenuti non previsti nelle

declaratorie, di conseguenza, abbiamo avuto l'esigenza di introdurre nuove categorie, o nuove figure professionali, le quali, comunque, richiedono una più precisa declaratoria.

Proprio nel merito di tali rivisitazioni va inserito il concetto di "polifunzionalità", troppo spesso richiesto negli ultimi anni solo per soddisfare esigenze di carenze organiche create strumentalmente, invece è nostra intenzione normare questa "flessibilità" in ragione di esigenze produttive ben organizzate al fine di dare una maggiore qualità al lavoro nell'ambito di un preciso perimetro, tenendo ben presente, quindi, che non possono essere accorpate figure professionali operative con figure professionali che fanno audit (es: Formatore Treno con Verificatore).

Riteniamo che proprio questo potrebbe essere uno degli argomenti qualificati del prossimo rinnovo, perché non esistono oggi soluzioni paragonabili a queste esigenze in altri contratti.

Retribuzione

Come per tutti i capitoli contrattuali, anche nella materia retributiva si sono verificate le consuete e scorrette interpretazioni dell'articolato contrattuale ed anche su questa materia sono state necessari chiarimenti concordati per riportare le norme in un ambito almeno condivisibile dalle parti stipulanti.

Per questi motivi anche il capitolo in questione, non richiede solo quella che potremmo chiamare "normale manutenzione contrattuale".

Essa solitamente interessa quegli istituti che vanno dalla rivisitazione delle competenze accessorie all'incremento economico per il mantenimento del potere d'acquisto delle retribuzioni, passando, magari, per la rivisitazione delle somme di rimborso che vanno dalle spese per il pasto a quelle alberghiere.

L'operazione che invece necessita in questo caso, è un serio approfondimento e una chiara definizione di due istituti qualificanti come il Premio Risultati Annuale e il Salario Professionale.

Riguardo quest'ultimo, appare chiara la necessità di una rivisitazione che riconosca le professionalità, senza il rischio di essere poi interpretato come un riconoscimento retributivo fatto a livello aziendale, ma che, al contrario, lo faccia identificare, come un vero riconoscimento delle professionalità richieste e dei singoli percorsi formativi.

Altresì, il Premio Risultato Annuale riteniamo che debba essere assegnato sulla base di parametri quantitativi e qualitativi, oggettivi e condivisi in fase contrattuale.

In merito a questi delicati argomenti, non riteniamo opportuno dare una quantificazione alle nostre tesi, poiché riteniamo che esse dovranno essere frutto di una discussione unitaria con le altre OO. SS..

Gruppo 5 " Professional"



Referente:

Gennaro
Cappuccio.

Componenti:

Gianluca Albini, Giuseppe Baratta,
Biagio De Filippo, Piergiorgio Gamberi,
Nicola Giubileo, Alberto Gramolazzo,
M. Aurora Lanna, Paolo Sacchetti.

Il Gruppo di lavoro dei Professional organizzato dalla FAST Ferrovie ha eseguito un'analisi approfondita della posizione dei quadri e delle difficoltà avute nella gestione dei processi riorganizzativi avvenuti nel Gruppo FS, nonché del disagio che questa categoria ha maturato in questa fase contrattuale di gestione del CCNL delle Attività ferroviarie.

Il gruppo di lavoro è caratterizzato dai Professional del Gruppo FS operanti in settori diversi, quindi nelle condizioni di valutare approfonditamente tutte le necessità della categoria, qualunque sia la singola utilizzazione.

Scendendo nel merito della discussione e delle ricerche effettuate, riportiamo come si sia ritenuto opportuno fare un'analisi di massima della reale utilizzazione dei Professional, valutando utile, interagire con gli altri gruppi di lavoro in merito alle proposte contrattuali di modifica/attualizzazione dei singoli articoli e quindi dare linee di principio chiare nell'affrontare la problematica dei Quadri - Professional -.

La Legge 190, nel 1985, ha creato nel nostro ordinamento giuridico la figura del "quadro", modificando con all'art. 1. il primo comma dell'articolo 2095 del codice civile che è stato sostituito indicando chiaramente la distinzione dei prestatori di lavoro subordinati in: dirigenti, quadri, impiegati, e operai.

Riguardo alla figura del "quadro" la legge stessa ha indicato per principi le professionalità e le responsabilità dando particolare importanza alle funzioni svolte realmente nell'ambito dell'azienda, quindi rimandando alla contrattazione collettiva la definizione dei contorni e dei ruoli necessari per il riconoscimento della condizione di "Quadro".

Nella ricerca fatta sui contratti del settore privato possiamo dire che nel recepire la legge ci si è mossi in ordine sparso. Quindi l'incisività delle norme sono

state molto scarse all'interno di un'area professionale dove le direzioni aziendali ricercano gelosamente il "controllo".

Nei vari settori è stato possibile evidenziare che la quantità e qualità di quadri formalmente riconosciuta è molto differente, un dato che si ritrova molto variabile fra le diverse direzioni aziendali, anche riguardo l'attribuzione della qualifica e il riconoscimento economico.

Ancora in alto mare invece è la posizione dei quadri nel settore pubblico, dove in mancanza di sostanziali modifiche organizzative del lavoro non vi è stata la necessità di riconoscere giuridicamente questa figura, anche se ormai sembrerebbe maturo il tempo per tale riconoscimento. Infatti nelle ultime piattaforme contrattuali viene evidenziata questa esigenza anche se non sembra ancora aver avuto esiti positivi apprezzabili.

L'esperienza all'interno delle Ferrovie dello Stato, ha di fatto reso problematico il passaggio da una categoria concessa, se così si può definire, per diversi equilibri politico organizzativi, ad una categoria giuridicamente riconosciuta.

La completa maturazione di questa categoria doveva essere consacrata con la stipula del CCNL delle AF, dove hai quadri – Professional – sono stati assegnati ruoli e professionalità ben definite nella declaratoria professionale, ma allo stesso tempo è mancato un adeguamento economico demandato, eccessivamente, ad una discrezionalità aziendale che, in buona sostanza, il management non è stato in grado di utilizzare.

Infatti, oltre i minimi contrattuali istituiti come l'Indennità di Utilizzazione Professionale, non è stata applicato nessun riconoscimento economico correlato alle professionalità espresse, anzi "sembrerebbe" addirittura che siano stati distribuiti dei premi ad personam non contrattualizzati e per questo visti come premi di "fedelizzazione" da "yesman" di pochi eletti.

Scelte queste che niente hanno a che vedere con la competenza e con i risultati d'impresa che dovrebbero oggettivamente permettere l'utilizzo di istituti come la I.U.P. finalizzata a riconoscere la capacità gestionale e organizzativa del Professional.

Altra carenza, che nella fase di rinnovo contrattuale è sicuramente necessario affrontare, è l'istituto del Salario Professionale, il quale dovrà essere legato alle reali professionalità e ai percorsi formativi fatti, anziché alle macro famiglie professionali, come oggi avviene.

Cominciando a risolvere questi due aspetti sopramenzionati, e riconoscendo, quindi, chiare e corrette posizioni economico/normative dei Professional, a nostro avviso, ci permetterà di eliminare quello stato di disagio ad un'area in bilico fra lavoro impiegatizio e dirigenziale.

Dobbiamo, comunque, tenere sempre ben presente che il ruolo dei quadri diventa molto importante proprio nelle società di servizio, dove i ruoli gerarchici e di

coordinamento di queste figure, devono essere, gioco-forza, o fiduciarie del management o altamente specializzate.

Le richieste che i Professional fanno per il rinnovo contrattuale potremmo semplificarle nell'espressione della volontà di non sentirsi più soggetti ad utilizzazioni selvagge e ricattatorie, anche in considerazione del fatto che ormai vengono utilizzati in ogni dove sempre e comunque, in assenza di normali forme di vita lavorativa – equilibrio fra tempo lavorativo/di riposo/ vita sociale – con modifiche unilaterali dell'orario di lavoro, troppo spesso solo per sopperire alle gravi mancanze strutturali.

Detto ciò, diventa impegno fondamentale della FAST Ferrovie avanzare proposte concrete per portare i Professional al giusto ruolo e alla giuste responsabilità verso l'impresa.

Si ritiene che le competenze fondamentali dei Professional devono essere riferite a tre blocchi:

tecniche,
organizzative,
amministrative.

Una distinzione che, seppur ovvia, raramente si è cercato di articolare nei ruoli esercitati sul lavoro concreto, con le conseguenti valutazioni dei contenuti di conoscenza e responsabilità esercitati.

Pertanto, diventa importante vedere i tre blocchi distinti e valutare professionalità, competenze, ruoli e responsabilità che le aziende del settore ferroviario richiedono ad essi.

Competenze Tecniche:

queste competenze per definizione appartengono ai quadri responsabili della Formazione e mantenimento delle competenze.

Competenze Organizzative:

queste competenze appartengono ai quadri responsabili della gestione del personale, della gestione della produzione dei treni, alla gestione della circolazione ferroviaria che incidono direttamente sui risultati di produttività di un'Impresa Ferroviaria.

Competenze Amministrative:

queste competenze appartengono ai quadri che devono avere un collegamento diretto con il manager e quindi instaurare con questo un forte rapporto fiduciario e di riservatezza.





CARTA SERVIZI ASSO CARD

LA TESSERA PER OTTENERE SCONTI IN TUTTA ITALIA !!

NESSUN COSTO, NESSUNA SCADENZA

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



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

Consulta le agevolazioni sul ns portale:

www.assocral.org

oltre 30.000 pagine/mese visitate dai soci

usata da più di 250.000 persone in tutta ITALIA !!

Richiedi maggiori informazioni al numero verde

800.12.69.21

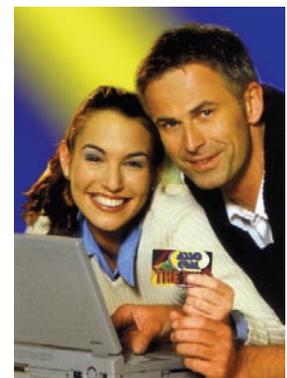
Alcuni esempi di **CONVENZIONI** Asso Gral Italia

- City SIGHTSEEING Italy - BUS ROSSI
Sconti fino al 15%
- Sconti su TRAGHETTI
- Biglietteria agevolata per spettacoli in tutta Italia
- Sconti su TEATRI nelle maggiori città

- HERTZ**
In tutto il MONDO
Sconto 30/40% su Assicurazioni RC AUTO (Toscana Lazio Umbria)
- FINI GRILL**
AUTO GRILL FINIGRILL
Sconto 10% in autostrada
- Cambi Merce Auto
Sconti fino al 24%
- FINANZIAMENTI** a TASSI AGEVOLATI
- SPESE DENTARIE**
L'unica polizza che permette di non pagare più il dentista
- Coperture Professionali per i Medici
Risparmi sicuri sulla polizza professionale fino al 55%
- AMPLIFON** sc.10%
- SHOP on LINE**
Acquisti sul Web a prezzi scontati

- H3G - TELEFONIA**
30€ di Ricarica ulteriore
- TELEPASS**
Prossimamente
- Sconti su LINEE AEREE LOW COST
- HOTELS e B&B**
Villaggi Turistici
Sconti fino al 50%
- TOURING CLUB**
Tariffe agevolate
- PARCHI GIOCHI e attrazioni**
- MEDICI SPECIALISTI**
Ist. di Analisi
- Ristoranti**
in tutta Italia

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





IL VALORE DELLA SOSTA

Dal 1961 rendiamo più piacevole la Vostra sosta, offrendoVi ogni giorno ricette diverse nei nostri ristoranti, un'ampia offerta di panini caldi e freddi e gustosi tranci di pizza e focacce, un market dove acquistare specialità alimentari ed un vasto assortimento di prodotti per i Vostri regali.

Siamo lieti di riservare a tutti gli associati ASSOCRAL uno sconto del 10% su tutte le consumazioni al bar-snack e ristorante nei FiniGrill, nei Fini Ristorante, La Pizza e Profumo di Pasta presenti sulla rete autostradale, nei centri commerciali ed aeroporti; con la solita cortesia e qualità che ci contraddistingue da sempre.



FINI GRILL sulle Autostrade

- A1 - SECCHIA EST - Modena
- A1 - LUCIGNANO EST - Lucignano (AR)
- A1 - CASILINA EST - Cassino (FR)
- A1 BISENZIO OVEST - Calenzano (FI)
- A1 FABRO OVEST - Orvieto (TR)
- A4 - ARINO NORD - Mestre
- A5 - AUTOPORTO AOSTA - Aosta
- A12 - VERSILIA EST - Lucca
- A13 - SAN PELAGIO EST - Padova
- A14 - METAURO OVEST - Senigallia (PU)
- A14 - SILLARO EST - Castel San Pietro (BO)
- A15 MONTAIO - Pontremoli (MS)
- A22 - GARDA EST - Aifi (VR)
- A22 - GARDA OVEST - Aifi (VR)
- A22 - CAMPOGALLIANO OVEST - (MO)
- A22 - PAGANELLA OVEST - Trento

FINI RISTORANTE nei locali:

- CASTELGUELFO OUTLET - Castel San Pietro (BO)
- CARREFOUR IL PARCO - Calenzano (FI)
- CARREFOUR LA CERTOSA - Collegno (TO)
- AEROPORTO ELMAS - Cagliari
- IPERCOOP FONTI DEL CORALLO - Livorno

FiniFast spa • Modena • Tel. 059 582111 • e-mail: info@finifast.it

RAIL TRACTION COMPANY

Ha festeggiato il suo Quinto Anniversario

di Antonio Scalise

Quando, alla fine degli anni novanta iniziò, in Italia, la liberalizzazione del trasporto ferroviario, Rail Traction Company, (RTC) e la partecipata Lokomotion furono le prime imprese private ad operare servizi internazionali tra l'Italia e la Germania lungo l'asse del Brennero.



Lokomotion & RTC

Il 17 ottobre scorso, per festeggiare i primi cinque anni di attività si è svolta, presso il Palazzo della Provincia di Bolzano, una manifestazione cui hanno partecipato importanti personalità politiche. Primo fra tutti, il Ministro per lo Sviluppo Economico Pier Luigi Bersani che fu l'artefice, come Ministro dei Trasporti, dell'inizio della liberalizzazione. Erano presenti anche il Presidente della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo, Paolo Costa, il Presidente della Regione Autonoma Trentino – Alto Adige e della Provincia Autonoma di Trento, Lorenzo Dellai, e il Presidente della Provincia Autonoma di Bolzano, Luis Durnwalder. Di fronte ad una platea composta dai maggiori operatori del trasporto, italiano ed internazionale, il Presidente di RTC, Ferdinand Willeit, ha ripercorso le tappe che hanno portato l'azienda a questo importante traguardo.

RTC e Lokomotion, rispettivamente al 35,29% e al 20%, sono controllate dalla STR (Società Trasporti su Rotaia), controllata a sua volta totalmente da Autostrada del Brennero. Operano in sinergia: RTC per la parte italiana della tratta, Lokomotion per quelle austriaca e tedesca.

Fondate nel 2000, hanno iniziato ad operare nel 2001 tra Verona e Monaco di Baviera, inizialmente con due coppie di treni al giorno. Dopo cinque anni, le coppie di treni sono diventate dodici. La società è cresciuta con tassi annui di circa il 70%, e i 1.556 treni del 2002 sono diventati, nel 2006, circa 5.900. Oltre alla Verona – Monaco, dal 2005 RTC ha istituito un servizio di trasporto combinato tra Cervignano del Friuli e Monaco di Baviera e, dal maggio 2006, tra Nola (Napoli) e Milano Segrate.

Il raggiungimento di risultati così lusinghieri, ovviamente, non sarebbe stato possibile senza l'apporto dei dipendenti. Lo ha ricordato, nel suo intervento, l'Amministratore Delegato Giuseppe Sciarrone, che ha premiato con una medaglia celebrativa i componenti del primo nucleo "storico" di dipendenti. Undici lavoratori

che per primi credettero alle potenzialità dell'impresa e alla possibilità di fare trasporto ferroviario in regime di concorrenza con un colosso come Trenitalia.

Non dobbiamo dimenticare però, che nello scorrere di questo quinquennio, grazie ad una scuola di professionalizzazione che ha visto la collaborazione di ex dipendenti FS in veste di Tutor, i dipendenti sono aumentati di circa 20 unità l'anno.

Anche costoro, riteniamo, sono stati, e sono lavoratori che credono nelle capacità aziendali e nella attitudine nel competere con le altre aziende operanti nel ramo, quindi dipendenti che sicuramente non hanno speso impegno e dedizione inferiori a quelli dei colleghi premiati. Pertanto questa differenziazione praticata, tra l'altro, in un momento di massima comunicazione mediatica, non trova, a nostro avviso, nessuna ragion d'essere.

Per quanto riguarda il materiale rotabile, RTC e Lokomotion hanno investito importanti risorse economiche nella realizzazione di un parco di trenta locomotori: Bombardier EU49 e Siemens E189. Di questo ultimo modello, dieci locomotori sono politensione, possono circolare, cioè, in tutta Europa. Evitando le soste alla frontiera per il cambio del locomotore, si abbreviano i tempi di percorrenza e si riducono i costi.

La chiarezza delle idee e l'efficienza del servizio hanno fatto immediatamente breccia nel mercato attirando l'attenzione, tra gli altri, di Kombiverkehr e Cemat, che hanno affidato ai nuovi operatori una quota consistente dei loro servizi.

Tutto questo ha generato una continua richiesta di trasporto sulla direttrice del Brennero, ed ha stimolato l'ex monopolista che, per non perdere traffico, ha migliorato il proprio prodotto, accettando quindi la sfida del nuovo concorrente sul piano della qualità del prodotto.



Stazione di Brennero

“Il caso del Brennero è spesso citato a livello europeo come esempio di un'asse in cui concorrenza e liberalizzazione hanno prodotto benefici tangibili al mercato”. Questo ha affermato, nel suo intervento, il ministro Bersani, che ha rimarcato come questa esperienza sia meritevole di essere esportata anche su altre direttrici.

Prosegue a pag. 20

Per colpa di qualcuno credito più a nessuno?!

di Pasquale Foti

Episodi saltuari hanno costretto il personale di bordo a correre ai ripari. Soggetto a continue pressioni da parte della dirigenza FS, costretto a camminare sul filo del rasoio, non è “scaricabarile” ma vittima di mancati supporti immediati da parte di operatori preposti al servizio di preparazione e di informazione del prodotto.

Quando si presentano anomalie che pregiudicano la sicurezza, o non riceve interventi risolutivi ai problemi tecnici già segnalati, ecc., la sinergia degli sforzi viene a mancare. “Egli” non si può assumere delle responsabilità o chiudere tutte e due gli occhi per coprire responsabilità che non sono proprie. Puntualità, pulizia, sicurezza e cortesia sono fattori tangibili, anzi visibili, risultato di sinergia e professionalità positiva.

La conoscenza delle competenze, il rispetto dei ruoli e la lealtà sono doti acquisite.

Se si volesse menzionare del ruolo e della professionalità, quelle del macchinista e del capotreno non sono da trascurare.

Il “maestro” si prepara alla missione, con attenta e minuta attenzione, scruta in ogni dove, si accorge se svitato è un bullone, in sicurezza si parte e si arriva se tutto è ben fatto ed in successione...poi nell'insieme...



I Capireno sanno che :

La PGOS, a pagina 44, l'art 16 detta le disposizioni e le condizioni in merito alla Pulizia dei veicoli in composizione ai treni, **controlli da effettuare prima della formazione dei treni;**

L'art 17, alimentazione della condotta alta tensione dei treni, indica che i treni devono viaggiare con gli accoppiatori regolarmente congiunti;

Il Comportamento e le attribuzioni del Capotreno e del personale di Bordo è contemplato nelle Istruzioni per il servizio Scorta Treni:

1 Deve osservare le istruzioni delle disposizioni

Circolazione TRENi; gli art 9 dell'uno ed il 6 dell'altro, danno autorità al Capotreno di stabilire e decidere se ci sono le condizioni di sicurezza per partire in orario..

2 Prima della partenza, nei tempi accessori, bisogna comunque effettuare dei controlli visivi e tecnici per essere certi che il convoglio parta e viaggi in condizioni ottimali.

3 Tutta la squadra, ognuno con il proprio ruolo ma in sinergia, deve:

- ☞ Controllare la “coda del treno”
- ☞ Controllare l'interno delle vetture, sedili, tendine, luci, scale, tappeti, anche sotto i sedili e dietro le spalliere delle cuccette....
- ☞ Controllare la composizione, i cartelli indicatori e la numerazione delle vetture
- ☞ Controllare il condizionamento/riscaldamento
- ☞ Controllare le luci se funzionano nei compartimenti
- ☞ Controllare le porte: apertura, chiusura (schede porte bloccate) ecc..
- ☞ Verificare dalle schede e se sono state fatte le eventuali riparazioni
- ☞ Controllare i bagni, acqua, sapone, carta ecc.. funzionamento scarichi ecc..
- ☞ Segnalare i bagagli abbandonati nonché i viaggiatori che destano sospetto
- ☞ Registrare tutte le lamentele dei viaggiatori (avvisare la SOP ore... nome ...)
- ☞ Rapportare sempre al proprio impianto nei modi prescritti tutti gli imprevisti nonché quelli creati da anomale composizione/soppressione carrozze.
- ☞ In casi particolari si devono prodigare per far partire i treni in orario.

Ognuno faccia il suo, se sa e può farlo, altrimenti cambi mestiere.

Il “Maestro” macchinista e il capotreno, oltre alla professionalità ci mettono la sapienza e la passione: sono degli Artisti....



E... la cortesia? Questa c'è!

Bolkestein?

Solo un ricordo

di Carlo Nevi

Ricordate la Bolkestein? Ricordate quante preoccupazioni e quali sconvolgimenti presagiva nel mondo del lavoro la sua applicazione? Ebbene, dopo il voto finale sulla Direttiva, nell'aula del Parlamento a Strasburgo la Bolkestein è ormai solo un ricordo.

Infatti, se si confronta il testo della comunicazione dell'allora commissario Europeo Bolkestein con quello approvato ora, si può vedere e valutare quanta distanza c'è tra i due testi.

Il risultato finale raggiunto, riesce a tenere in equilibrio, da un lato, l'apertura del mercato dei servizi entro i confini europei, mediante l'agevolazione della libertà di stabilimento dei prestatori di servizi e della libera circolazione dei servizi, prevista dai trattati, e, dall'altro la salvaguardia delle regolamentazioni nazionali di protezione delle lavoratrici e dei lavoratori (come per esempio la legislazione sulle condizioni di occupazione e lavoro, il diritto di negoziare e concludere accordi collettivi, di intraprendere azioni sindacali, la

normativa degli Stati membri in materia di distacco dei lavoratori e di sicurezza sociale) seguendo il principio della territorialità e non quello della nazionalità (paese di origine).

Una soluzione questa, che con-



Frits Bolkestein

sente di evitare fenomeni di dumping sociale, di messa in concorrenza al ribasso delle lavoratrici e dei lavoratori nazionali con quelli provenienti da Paesi europei a minor tasso di protezione del lavoro.

Inoltre, dal campo di applicazione della direttiva sono giustamente stati tolti settori importanti e sensibili come i servizi di interesse generale (anche se resta la libertà ai Stati membri di definire quali essi ritengano essere i servizi di interesse generale e in che modo debbano essere organizzati e finanziati), i servizi sanitari, i servizi sociali, i servizi audiovisivi, i servizi di trasporto, i servizi delle agenzie interinali.

Si è trattato di un vero e proprio successo, perché le altre istituzioni dell'Unione europea, Commissione e Consiglio, si sono allineate al testo approvato dal Parlamento in prima lettura, riconoscendo la validità dei cambiamenti imposti.

Si tratta ora di garantire una trasposizione corretta ed il più omogenea possibile della direttiva servizi in tutti i paesi membri dell'UE in modo da garantire l'obiettivo centrale dell'Europa, uno sviluppo dell'economia e del mercato interno ancorato ad un modello sociale forte e moderno.

Prosegue da pag. 18

L'attenzione dell'imprenditoria alle opportunità create dalla politica e dalle leggi, è condizione imprescindibile per lo sviluppo economico di un'area. A nulla sarebbe servita la liberalizzazione del trasporto, se le aziende non vi avessero creduto, impegnandovi energie e capitali.

L'impegno dell'Unione Europea nello sviluppo del trasporto ferroviario è stato ribadito dall'onorevole Paolo Costa, il quale ha confermato, nell'ambito del progetto del corridoio Berlino - Palermo, la realizzazione del Tunnel di base del Brennero. L'Unione Europea contribuirà con la copertura del

30% del costo dell'opera.

Anche gli Enti Locali, come hanno affermato Luis Durnwalder e Lorenzo Dellai, ritengono importantissima tale opera, e confermano la volontà di supportare gli investimenti del governo centrale, destinando alla realizzazione del tunnel gli utili prodotti dalla gestione dell'Autobrennero.

Lo sviluppo del traffico ferroviario sull'asse del Brennero è dunque fondamentale per una crescita ecosostenibile dei traffici tra Italia e Nord Europa, a tutela delle comunità locali e dell'ambiente delle aree circostanti. Sull'intero arco alpino, il corridoio del Brennero costituisce, infatti, l'asse di collegamento nord-sud a maggiore intensità di traffico.

RTC e Lokomotion hanno contribuito in maniera sostanziale allo spostamento dei volumi di traffico merci dalla strada alla rotaia. Non a caso, nel 2005 il trasporto combinato sull'asse del Brennero è cresciuto dell'8% e nei primi sei mesi del 2006 di quasi il 14%. Al termine di quest'anno, RTC e Lokomotion trasporteranno 3,5 milioni di tonnellate di merci, il cui beneficio ambientale, secondo una stima del Ministero dei Trasporti, è valutabile in 29 milioni di Euro.

Certamente, negli anni a venire, RTC e Lokomotion intendono continuare a giocare un ruolo importante all'interno del mercato ferroviario, estendendo la propria rete di servizi su altre direttrici, in particolare sul corridoio n. 1 Berlino - Palermo della rete infrastrutturale di interesse europeo.

Conoscere l'inglese per migliorare la professionalità

di Maria Eugenia Maxia

Studiare l'inglese in maniera piacevole è possibile se si utilizza una metodologia didattica pensata proprio per i lavoratori.

Per chi lavora nel settore dei trasporti la conoscenza della lingua inglese diventa un elemento strategico: infatti quando si migliora la professionalità dei lavoratori aumenta anche la produttività e competitività dell'impresa.

Partendo da queste considerazioni, la Fast nel perseguimento dei suoi obiettivi statutari ha organizzato corsi di lingua inglese nell'intento di offrire ai lavoratori e ai disoccupati un servizio sociale al fine del miglioramento della professionalità e di avviamento al lavoro.

I corsi non hanno fini di lucro e sono autofinanziati mediante una piccola quota di partecipazione che copre le spese organizzative.



Le lezioni per un totale di 30 ore, sono iniziate il 5 novembre 2005 nella sede della Fast sita all'interno della Stazione di Cagliari. Le adesioni sono state numerose ed entusiaste, tanto che i partecipanti hanno continuato a frequentare una seconda edizione, nel mese di marzo e una terza edizione è iniziata a settembre.

I partecipanti, provenienti da Sindacati aderenti alla Confasal usufruiscono, rispetto agli esterni, di uno sconto del 20%.

Il corso sono affidati a cinque Docenti, di cui quattro madrelingua e una "naturalizzata" inglese, in possesso di capacità ed esperienza.

Alla prima lezione di ciascun corso il Segretario Regionale Augusto Tocco ha tenuto una presentazione per spiegare quali intenti il nostro Sindacato voleva perseguire e che risultati si proponeva di raggiungere. L'occasione era anche quella di illustrare la nostra organizzazione di sindacato autonomo e la nostra organizzazione all'interno della Confasal.

Come Tutor del corso ho l'incarico di seguire gli aspetti didattici ed organizzativi. Ho affrontato questo ruolo con entusiasmo ed energia e i risultati non si sono fatti attendere. Infatti il nostro Sindacato ha avuto consensi dagli iscritti e simpatizzanti.

Alcuni di questi hanno preso definitivamente la decisione di iscriversi perché hanno verificato un impegno concreto nei loro confronti.

La sfida è stata quella di studiare e realizzare, in collaborazione con le insegnanti, un tipo di metodologia didattica particolarmente adatta per i lavoratori. Per far questo si è cercato di coinvolgerli in attività pratiche e rilassanti, avendo come riferimento costante al mondo del lavoro e argomenti di attualità.

Grande importanza e prevalenza è attribuita alla lingua parlata con riferimento al settore lavorativo di provenienza di ciascuno.

Elemento strategico vincente è stata la scelta di effettuare una sola lezione a settimana, in modo da non gravare eccessivamente l'impegno del lavoratore.



Per aderire alle richieste dei partecipanti si sono tenuti corsi specialistici di inglese turistico ed inglese informatico che hanno riscosso grande interesse. L'entusiasmo e i consensi ci hanno incoraggiato ad organizzare in futuro altri corsi per approfondire gli aspetti specifici della attività lavorativa con particolare riferimento al seguente settore ferroviario, marittimo, aeroportuale, giuridico, assicurativo, scolastico, commerciale, tecnico e nel campo della sicurezza.

Per completare la formazione è stata realizzata una mini biblioteca in lingua inglese nella quale i partecipanti ai corsi possono prendere in prestito libri adeguati al loro livello di conoscenza della lingua.

I lavoratori hanno particolarmente apprezzato gli sforzi organizzativi effettuati per consentire il recupero delle lezioni perse. La criticità maggiore è stata, infatti, quella di conciliare i turni di lavoro con le responsabilità familiari e gli orari del corso.

La frequenza costante di un centinaio di lavoratori ha confermato che siamo riusciti nel nostro intento.

Ferie: Obbligo o Diritto?

di Gianluca Cecchini

La contrattazione collettiva ha ampie competenze per la gestione delle ferie dopo il decreto di riforma dell'orario di lavoro (decreto legislativo 66/2003).

E dunque è possibile fissare un periodo inferiore alle due settimane che, per legge, dovrebbero essere fruito nel corso dell'anno. A patto che siano rispettate le garanzie costituzionalmente riconosciute ai lavoratori. (vedi interpello nota del ministero)



Con la nota del 18 ottobre 2006 n.4908, il ministero del lavoro fa una lettura flessibile del decreto legislativo 66/2003.

L'articolo 10 del decreto di riforma stabilisce che, fermo restando l'articolo 2109 del Codice civile, **il prestatore di lavoro ha diritto a un periodo annuale di ferie retribuite non inferiore a quattro settimane. Il periodo, salvo quanto previsto dalla contrattazione collettiva, va fruito per almeno due settimane (circa 10 giorni di lavoro), consecutive in caso di richiesta del lavoratore, nel corso dell'anno di maturazione e, per le restanti due settimane, nei 18 mesi successivi al termine dell'anno di maturazione.**

Il lavoro spiega che la norma attribuisce all'autonomia collettiva un ampio potere derogatorio alla previsione legale. Sulla scorta di questa precisazione, **la nota fa presente che è legittima una clausola contrattuale che riduce il periodo delle due settimane di ferie di cui è obbligatoria la fruizione, purché la riduzione – sottolinea il ministero – non vanifichi la funzione del diritto feriale e sia occasionata da eccezionali esigenze di servizio.**

Infatti, la Corte Costituzionale ha fatto presente che il diritto alle ferie da parte dei lavoratori deve essere temperato con l'esigenza di servizio del datore di lavoro che comunque deve essere concreta ed eccezionale.

La Cassazione, invece, ha stabilito che le ferie non debbono essere eccessivamente frazionate per evitare il rischio di vanificare la loro funzione. Da qui, il richiamo del Lavoro ai contratti collettivi al rispetto di questa regola.

Comunque proprio per quanto riportato sopra riteniamo che per noi ferrovieri nella prossima vertenza contrattuale oltre al periodo di ferie estive debbano essere previsti anche dei periodi di congedo invernale turnificato, che allo stato attuale non sono previsti.

La risposta all'interpello (richiamando anche la circolare 8/2005) precisa che **il contratto collettivo può prevedere anche una clausola che estende il termine legale di 18 mesi entro cui il lavoratore può beneficiare delle ulteriori due settimane di ferie, purché il maggior periodo non sia eccessivo tale da vanificare la loro funzione.**

Più ambigua è la risposta sugli aspetti contributivi in tema di ferie non fruito. La nota del mini-



stero fa un generico rinvio al messaggio INPS del 3 Luglio scorso in cui non viene affrontata la questione ma si afferma che il termine dei 18 mesi viene sospeso in caso di eventi tutelati dalla legge come la malattia, maternità e l'infortunio.

Tuttavia, in presenza di un contratto che riduce il termine dei 18 mesi, il datore di lavoro per il pagamento dei contributi previdenziali dovrà fare riferimento al minor tempo eventualmente previsto dai contratti.

Precisa, infine, che un datore di lavoro non potrà essere destinatario di una sanzione amministrativa qualora non vengano rispettati i termini entro cui vanno consumate le ferie per cause a lui non imputabili.

Lo spirito del legislatore era quello di tute-



lare quelle categorie di lavoratori a cui sistematicamente le aziende negavano il diritto alle ferie che venivano poi retribuite a fine anno. Questo a grandi linee è tutto ciò che riportano le varie leggi, decreti e circolari in materia di congedi, le quali però vengono strumentalizzate da tutto il Gruppo FS per forzare sul diritto alle ferie dei ferrovieri.

La posizione aziendale è piena di incongruenze, infatti:

L'azienda non può scegliere di utilizzare secondo convenienza ora la legge (pretendendo di far sfogare 10 giorni di ferie dell'anno in corso) ora il contratto (per il limite massimo entro cui sfogare il congedo rosso);

Contrattualmente è previsto che nel periodo 15 Giugno – 15 Settembre ogni lavoratore abbia diritto a 18 giorni di ferie, normalmente continuative, l'azienda deve comunicare la programmazione entro il 31 Marzo di ogni anno;

Contrattualmente l'azienda può decidere di utilizzare lo strumento delle ferie collettive, comunicandolo alle RSU interessate con almeno due mesi di anticipo, per un periodo massimo di sei giorni continuativi frazionandoli al massimo in due distinti periodi dell'anno, tale modalità riguarda i soli settori amministrativo e tecnico, non legati alla circolazione treni;

La consecutività delle due settimane di ferie da fruire nell'anno di maturazione è un diritto del lavoratore e la concessione a chi ne faccia richiesta è obbligatoria per l'azienda;

L'azienda con note interne, antecedenti la pubblicazione del Decreto Legislativo 213/2004, ribadisce che i permessi e le 4 giornate di recupero festività soppresse sono da considerarsi a tutti gli effetti come giornate di ferie;

Il CCNL all'art.24.4 prevede la fruizione delle 4 giornate di recupero in via prioritaria rispetto alle ferie;

Ricordiamo che non sono previste e non possono essere attuate dall'azienda altre misure coercitive in quanto le ferie sono un diritto dei lavoratori e, come stabilito da svariate sentenze di Cassazione, "la finalità primaria delle ferie è quella del recupero delle energie psico-fisiche del lavoratore."

Dobbiamo far notare come, per quanto riguarda il recupero psico-fisico dei lavoratori, non riusciamo a distinguere quale sia la differenza tra la fruizione delle cosiddette ferie rosse o ferie nere.

Anche volendo leggere il D.Lgs, nella sua più stretta accezione letterale, **appare evidente che al massimo potrebbero essere richiesti ai lavoratori non certo 10 giorni di ferie bensì il rimanente dopo aver usufruito delle 4 festività soppresse e dei permessi (da 1 a 3 giorni a seconda dell'anzianità di servizio).**

Non a caso l'azienda non sta dicendo che le ferie sono obbligatorie (atto che sarebbe in contrasto con l'art.2109 del Codice Civile) bensì **"invita insistentemente"** i lavoratori a programmare i congedi.

Non è assolutamente accettabile **l'atteggiamento aziendale che tenta di stravolgere le regole contrattuali**, non accetta il confronto con la controparte sindacale ed **"invita/impone, quando non minaccia"**, i lavoratori ad utilizzare le giornate di ferie.

Da quanto fin qui specificato, appare evidente quanto sia opportuno, per tutti i lavoratori, attenersi al



Un cenno sul reato di Disastro Ferroviario

di Filippo Di Blasi

PREMESSA

Leggiamo in questi giorni sui giornali: "Il macchinista è stato interrogato a lungo. Gli inquirenti hanno aperto un fascicolo contro ignoti per i reati di disastro colposo, lesioni e omicidio colposi.....".

Ed ancora in altre occasioni abbiamo letto: "Sono diventati cinque i ferrovieri denunciati con l'accusa di disastro ferroviario e lesioni colpose" "Ancora una volta si è sfiorato il disastro ferroviario..." ecc. ecc.

L'attualità di questi giorni e l'allarme sociale suscitato dalle ben note vicende, ci fa riflettere, richiamandoci alla mente questioni già trattate qualche tempo fa. Questioni che, pur tuttavia, (a quanto si legge nei giornali e si ascolta nei telegiornali delle varie reti televisive), si presentano con una certa frequenza.



Alfredo Rocco Padre del Codice Penale del 1930

L'argomento, come si diceva, è sempre attuale, (lo sarà sempre?) pur essendo ormai entrati nel ventunesimo secolo. Segno questo che la tecnologia ed i progressi della scienza non potranno mai fare a meno di un semplice particolare: **l'uomo**.

In Italia la ferrovia si estende per circa 16.000 km, ed è in esercizio da oltre 150 anni. Sono circa 8000 i treni circolanti al giorno. Queste cifre dicono cosa significhi affrontare il tema della sicurezza sulle rotaie.

Le ferrovie italiane sono state la prima grande impresa moderna a dare un posto di primo piano a tale problematica, sviluppando concetti e tecniche che le hanno permesso di raggiungere un livello di sicurezza altissimo.

Pur tuttavia, come dicevamo, non vi è anno della nostra storia ferroviaria che non sia stata contrassegnata da qualche grave incidente; né, realisticamente, si può affermare che gli stessi incidenti possano essere

eliminati del tutto. Il fatto stesso che ce ne stiamo occupando nuovamente denota che la fattispecie è sempre attuale.

La "campagna sicurezza, si può dire certamente, tiene sempre banco".

Analizzando brevemente la rassegna giurisprudenziale, che non ha affatto pretesa di completezza, si noterà come per questo tipo di reato non sempre vi è uniformità di giudizio. Pertanto per chi volesse approfondire, si rimanda agli innumerevoli scritti in materia.

Riproponiamo, quindi il tema in questione con un taglio prettamente giuridico.

COS'E' UN DISASTRO FERROVIARIO

Prima di affrontare l'impegnativo argomento di cui ci siamo fatti carico, occorre chiarire due concetti, e cioè, cos'è un trasporto ferroviario e cosa s'intende per ferrovia?

Nel linguaggio comune, s'intende per trasporto ferroviario, il portare un qualcosa o qualcheduno, da una parte all'altra. Per ferrovia, la strada fornita di guide d'acciaio o rotaie su cui avanzano i veicoli.

Sintetizzando, si può dire, pertanto, che per trasporto ferroviario s'intende il portare, lo spostare qualcosa (o qualcuno) attraverso una strada provvista di rotaie.

Dal punto di vista filologico ciò è chiaro; lo è molto meno inteso in termini giuridici, ad esempio penalistici. Nel Codice penale, infatti, non è esplicitato il concetto di trasporto ferroviario. Esso si deve ricavare attraverso un'operazione interpretativa dell'art. 431 c.p.

Da esso, infatti, si ricava che per "strade ferrate" la legge penale intende oltre le strade ferrate ordinarie, ogni altra strada con rotaie metalliche, sulle quali circolano veicoli mossi dal vapore, dall'elettricità e/o da altri mezzi di trazione meccanica.

Secondo questa definizione, il trasporto deve essere considerato ferroviario, quando sia mosso da forze inanimate e transiti su strade munite di una, due e più rotaie metalliche, sia che queste ferrovie vengano esercitate dallo Stato o da altro Ente, o, concesse all'industria privata, e, siano pubbliche o private. In tale nozione rientrano le funicolari, le tramvie elettriche urbane ed extraurbane, le ferrovie a scartamento ridotto o normale ecc. ecc. Non si possono annoverare invece tra i

trasporti ferroviari i veicoli che pur girando su rotaie sono trazionate esclusivamente a mezzo forza animale o umana.

Chiarito questo primo concetto, tentiamo di sviluppare il tema della presente occasione. e cioè cos'è un disastro ferroviario? Quando si è in presenza dello stesso?



Disastro è un termine che deriva dal latino dis-astrum, ossia cattiva stella, nel senso di disgrazia, incidente di notevole proporzioni che provoca la morte di molte persone e gravi danni alle cose.

Fatte le debite precisazioni, iniziamo a trattare l'argomento dal punto di vista del nostro diritto positivo.

Ai sensi dell'art. 430 c.p. "Chiunque cagiona un disastro ferroviario è punito con la reclusione da 5 a 15 anni." Balza evidente che non è un delitto di poco conto. Infatti, la pena edittale prevista nel minimo è quella di 5 anni.

Tuttavia, come detto prima, il Codice penale non dà la definizione di cosa sia ed in cosa consista un disastro ferroviario, così, generalmente, si accoglie il significato comune delle parole.

Il delitto è essenzialmente di pericolo, sempre presente, quando il disastro si sia verificato. Eventualmente può essere anche reato di danno; per cui il reato sussiste anche se non si è verificato il disastro. (Cass., 2 aprile 1958, in Giust. Pen. 1959, II, 243).

PREVISIONE LEGISLATIVA

Per meglio chiarire, esaminiamo la Relazione del Guardasigilli al Re sul progetto definitivo del Codice Penale vigente, (approvato con Regio Decreto 19.10.1930, n° 1398, in G.U. del 28.10.1930, n° 253, suppl.).

Ivi leggiamo (pt. II, 221), "Si è proposto di definire il disastro ferroviario e di indicare quali siano le condizioni che possono autorizzare il giudice a ritenerlo, verificato, perché con sicurezza di criteri sia dato

distinguere la situazione di pericolo dall'evento di danno in una fattispecie così delicata, che ha dato luogo a continuo e vivo dibattito. Ma la proposta non mi è sembrata accettabile.

Le definizioni sono dettate soltanto nei casi in cui si è voluto dare un particolare significato giuridico ad una determinata parola, che potrebbe non coincidere perfettamente col significato filologico della stessa.

E' ovvio che in ogni altro caso s'intende che la parola è richiamata nel suo significato comune.

Così non sono definiti la sommersione, l'incendio, l'inondazione, la frana, il naufragio e non si poteva sentire la necessità di definire il disastro ferroviario.

In relazione al significato filologico concreto, fu giustamente ritenuto che il disastro ferroviario si realizza, quando il dissolvimento della cosa sia tale da produrre effetti straordinari per gravità, estensione e complessità. Il determinare le precise circostanze di fatto che autorizzano a ritenere consumato il delitto, e il dettare norme per distinguere, nella varietà dei casi, la situazione di pericolo dall'evento di danno, non può essere compito del Legislatore, ma è funzione del giudice e dell'interprete. Del resto la natura di questi reati è tale da lasciare prontamente comprendere che essi devono ritenersi consumati solo nel momento in cui la condotta criminosa ha prodotto un danno di tale rilevanza da potersene dedurre l'attitudine a mettere in pericolo la pubblica incolumità".



Fin qui la Relazione.

La legge non indica però con quali mezzi ed in che modo il disastro può essere causato.

Si ritiene che qualsiasi mezzo è valido, purché capace di produrre l'evento sia per le sue caratteristiche, sia per le particolari circostanze in cui viene usato.

Tali mezzi possono quindi essere di specie e di natura; ad esempio indebolimento delle rotaie; collocamento di oggetti sulle rotaie; eccessiva velocità; sabotaggi vari; mancato funzionamento d'apparecchiature protettive; indebite manovre di scambi e deviatori, ecc. ecc..

E' chiaro che la casistica è infinita.

Ed infatti, il non averla contemplata legislativamente, comporta che il fatto accaduto venga vagliato dal giudice di merito, di volta in volta. Lo stesso deciderà se l'evento rispecchi la fattispecie penale o meno.

Ciò naturalmente può portare a dei pronunciamenti

diversi, in conformità al variare dell'organo giudicante, ma ciò rientra perfettamente nel nostro diritto positivo. Infatti, nella gran parte dei casi, la premessa maggiore del ragionamento giudiziale non è un singolo enunciato, ma piuttosto la somma di più enunciati. Talvolta, però, il giudice non riesce a trovare nell'ambito della legge (come nel caso che qui trattiamo) nessuna norma univoca, applicabile al caso in esame.

Ciò può verificarsi essenzialmente in due casi.

In un primo caso, può accadere che nessuna conseguenza giuridica può essere connessa ad una determinata fattispecie sulla



base di un'interpretazione data dal dettato legislativo esistente. Si parla così di lacuna della legge.

In un secondo caso può accadere che vi sia incoerenza o antinomia nel dettato legislativo.

A volte, dei casi difficili e dubbi, possono essere risolti per via di ulteriore interpretazione. Si tratta cioè di cambiare la precedente interpretazione che dava luogo a difficoltà. Così facendo, si opera come se il sistema giuridico fosse completo (privo di lacune).

Nondimeno, poiché i giudici (*giuridicamente*) non possono creare nuove norme, ma devono decidere, comunque, il caso loro sottoposto, si dice che l'enunciato del giudice è creativo di norme.

E' pertanto l'interpretazione del giudice che qualifica una fattispecie astratta in quella concreta (ciò vale per il disastro ferroviario, come per tutte le fattispecie non legislativamente definite).

Il delitto può essere causato con azione o mediante omissione, in un fare o non fare.

E' ovvio che il disastro da omissione può essere imputato solo ai soggetti che sono tenuti a compiere, per legge, regolamenti, ordine legittimo, gli atti la cui omissione ha causato l'evento, di ciò diremo tra poco.

CARATTERISTICHE DELLA FATTISPECIE

In termini ferroviari, non sempre e per qualsiasi incidente al trasporto ferroviario, si può parlare perciò di disastro.

Pertanto è d'obbligo cercare di chiarire non cosa sia un incidente, bensì quando ci si trova di fronte ad un incidente che si possa qualificare disastro. In altre parole, cosa connota un incidente ferroviario e lo contraddistingue come disastro?

Su questa problematica la casistica è numerosa, ma,

scorrendo le massime giurisprudenziali ci si accorge che non sempre vi è conformità o uniformità di giudizio. Così è stato ritenuto "*Costituisce disastro ferroviario il cozzo di due treni, con accavallamento, rovesciamento e sfasciamento di carri e vagoni con gravi danni al materiale e ferimento anche grave di alcuni viaggiatori.* (Cass. 11.6.1941, in Giust. Pen. 1942, II, 336).

Sempre dal Supremo collegio "*Costituisce disastro ferroviario l'incidente che, oltre ad esporre a pericolo collettivamente un numero indeterminato di persone, si concluda col bilancio di cinque morti e cinque feriti gravi, sportelli divelti e rovesciamento di quintali di carbone* (Cass. 17.4.1947); ed ancora "*E' disastro ferroviario l'urto fra due convogli così violento che la locomotiva di uno di essi sia penetrata per oltre un metro nell'automotrice d'altro convoglio, sfasciando la cabina, e tutti i sedili siano stati divelti e spezzati, e la quasi totalità dei viaggiatori abbia riportato ferite*" (Cass. 24.2.1943, in Giust. Pen. 1943, II, 447).

In precedenza conformemente "*Costituisce disastro ferroviario il fatto di una locomotiva che, giunta in stazione, superi l'ostacolo terminale e penetri negli uffici, cagionando, pur senza uccidere o ferire alcuno, danni e pericoli gravi*". (Cass. 18.12.1933).

Più di recente "*La collisione fra un treno ed un autocarro ad un passaggio a livello con conseguente deragliamentamento del locomotore e ingombro dei binari per varie ore dopo l'incidente, a nulla rilevando che i danni al materiale non siano stati gravi e solo una persona sia rimasta ferita, costituisce disastro ferroviario*", non rilevando per qualificare l'incidente come disastro, i danni subiti dai passeggeri dell'autocarro, poiché non sono queste le persone tutelate dalla norma" (Cass. 9.12.1962, ined.).

Di tenore diverso sembrerebbe la Cass. 16.3.1954, secondo cui "*La nozione di disastro ferroviario data dall'art. 430 c.p. valevole anche per l'ipotesi colposa prevista dall'art. 449 c.p. ha riferimento al pericolo cui è stata sottoposta la pubblica incolumità, e non agli effettivi danni che si sono verificati; sicché il reato sussiste anche indipendentemente dalla uccisione o dalla lesione di persone*"



IPOTESI DI DISASTRO COLPOSO

Consideriamo adesso le ipotesi di disastro colposo.

Nel farlo, occorre precisare, (come si vedrà dall'exkursus di giurisprudenza di cui diremo), che è molto difficile stabilire se i fatti sottoposti al vaglio dell'organo giudicante, appartengono alla fattispecie delittuosa prevista e



punita dall'art. 449 c.p., oppure all'ipotesi meno grave di cui all'art. 450 c.p.

Il concetto penalistico di colpa, come si sa, è diverso da quello civilistico, ma anche in quello penalistico può presentarsi in vario modo.

Di ciò si dirà in breve.

Infatti, a differenza di quanto accade in ambito civilistico, ove la colpa assume un ruolo prevalente, rispetto ad altri criteri d'imputazione della responsabilità, (e il dolo, permane invece in un'area residuale), in ambito penale la colpa è un criterio d'imputazione che sembrerebbe configurarsi in via d'eccezione.

Senza tale riferimento giuridico, però, moltissime condotte umane causative d'eventi dannosi o pericolosi, finirebbero per non essere perseguite (si pensi se si perseguissero solo i comportamenti dolosi).

La distinzione tra colpa civile e penale muove da una premessa che trova, oggi, la dottrina giuridica concorde. In tal senso viene detto che è anti-giuridica, illecita, ogni condotta che contrasti con una pretesa giuridica Colpevole, invece, è l'azione che infrange una pretesa con determinate caratteristiche strutturali. Così, il fatto umano o è soltanto anti-giuridico (come violazione di un dovere) o è soltanto colpevole (come violazione di un obbligo).

Ai sensi dell'art. 43 c.p. *"Il delitto è colposo, o contro l'intenzione, quando l'evento, anche se preveduto, non è voluto e si verifica a causa di negligenza, imprudenza o imperizia, ovvero per inosservanza di leggi, regolamenti, ordini e discipline.*

Tale concetto, secondo il tema che stiamo affrontando, è puntualizzato all'art. 449 c.p. che recita: *".....omissis ..."La pena è raddoppiata se si tratta di disastro ferroviario". (da due a dieci anni, n.d.a.).*

La colpa può essere di due specie: cosciente ed incosciente.

Si ha la prima quando l'agente non ha voluto l'evento pur avendolo previsto; si ha la seconda quando l'evento non è stato neppure previsto.

La colpa deve essere considerata in rapporto alle mansioni esercitate ed ai conseguenti doveri. Non solo, ma il concetto di fatto prevedibile riferito all'evento dannoso o pericoloso è una nozione che trova a tutt'oggi largo consenso in giurisprudenza.

A tal proposito si suole parlare di *relatività* del concetto di prevedibilità.

Secondo quest'assunto non esiste una figura giuridica avente

valenza generale ed applicabile a tutti i soggetti indistintamente.

E' questo il parametro relativistico dell'agente tipo, vale a dire dell'uomo giudizioso *eiusdem professionis et condicionis*; così avremo il macchinista tipo, il capostazione tipo ecc.

Ampliando il concetto ne deriva la suddivisione di tutti gli uomini in una pluralità di *gruppi ideali* in base a caratteri comuni (professioni, grado d'istruzione, età, difetti fisici, appartenenze varie ecc. ecc.

Così chi ordina, avendone il relativo potere, ad un sottoposto e questi non lo esegue, non può essere considerato in colpa.

Secondo la Suprema Corte di Cassazione: *"Non è responsabile di disastro ferroviario colposo il capostazione che, visto aperto il passaggio a livello, ha avvertito il guardiano di curare la chiusura delle sbarre, se costui non vi ha provveduto."* (Cass. 21.12.1934, in Giust. Pen. 1937, II, 797).

Ed ancora, (Cass. 3.2.1955, in Giust. Pen. 1955, II, 725) nel caso d'investimento d'autocarro è stata ritenuta colposa la condotta del conducente dell'autoveicolo che, dovendo attraversare un P.L. incustodito non abbia tenuto conto delle segnalazioni fatte con cartelli regolamentari né di quelle sonore del fischio della locomotiva, nonostante la visibilità della linea ferrata, e non abbia osservato l'obbligo di rallentare o anche di fermarsi prima dell'attraversamento in modo da assicurarsi che nessun treno fosse in vista.

Per rispondere dunque del delitto in esame, è necessario che l'agente con la sua condotta abbia cagionato il disastro. Se ciò non avviene, ma sussiste soltanto il pericolo di disastro, si applicherà l'art. 450 c.p..



Chiaramente, come per tutti i reati, si applicheranno anche le cause soggettive d'esclusione del reato, ad esempio: il caso fortuito e la forza maggiore.

Com'esempio, (citato dal Pannain, Manuale di diritto penale Vol. I Torino 1967) di forza maggiore si cita il caso del macchinista che pur accorgendosi di un masso sulle rotaie, che sbarra la strada al treno, ed attuando tutti i mezzi di frenatura a sua disposizione, pur tuttavia, non riesce ad evitare l'impatto e si verifica un disastro ferroviario.

Ci si chiede se nella realizzazione del delitto ci possa essere o meno cooperazione.

La risposta è certamente affermativa, dovendosi applicare

la normativa generale, e cioè l'art. 113 c.p, che così dispone: “ *Nel delitto colposo, quando l'evento è stato cagionato dalla cooperazione di più persone, ciascuna di queste soggiace alle pene stabilite per il delitto stesso,omissis....* ”

E' stata ritenuta, infatti, la possibilità del concorso di persone tra capostazione, macchinista e manovratore. (Cass. 27.11.1940 in Riv. Pen. 1941, II, 57; Cass. 20.2.1933, in Giust. Pen. 1933, II, 496).

Ma vediamo più da vicino qualche pronuncia giurisprudenziale. Secondo la Corte di Cassazione, “ *Il delitto di disastro ferroviario colposo si perfeziona con l'insorgere del pericolo, che non deve necessariamente identificarsi con la possibilità di deragliamento, poiché il pericolo stesso deve ritenersi sussistente, quando la condotta dell'agente risulti idonea a norma dell'art. 40 c.p. e secondo i principi della causalità adeguata, a determinare il disastro e quando tale rapporto di possibile derivazione causale sia intuibile alla comune esperienza e cioè sia prevedibile dall'agente* ”.

L'art. 40 c.p. contempla il rapporto di causalità tra azione od omissione dell'agente ed evento.

La teoria della causalità adeguata, (di cui qui solo un accenno), sorta in Germania nel secolo scorso, ebbe come propugnatore un fisiologo, il Von Kries.

Secondo tale teoria perché si abbia un rapporto di causalità tra azione (od omissione) dell'uomo e l'evento, occorre stabilire con giudizio ex ante se l'azione (o l'omissione) sia astrattamente idonea a determinare l'evento, secondo l'id quod plerumque accidit.

Conseguenza di tale teoria è che non si considerano causati dall'agente gli effetti improbabili. Il tutto rapportato al momento in cui ha avuto origine l'azione.

Che non debba assolutamente accadere l'irreparabile, è confermato anche da altri pronunciamenti della Suprema Corte, così ad esempio si legge: “ *Esiste il pericolo concreto di disastro ferroviario colposo, quando la condotta dell'agente sia idonea, a norma dell'art. 40 c.p. e secondo il principio della causalità adeguata, a determinare il disastro, essendo irrilevante che questo non si sia verificato per l'intervento di una causa esterna o fortuita* “. (Cass. sez. pen., IV, 9.11.1972, n° 1490).

Il disastro ferroviario colposo in realtà sta all'interno della disputa dottrina circa i reati di pericolo.

Vi sono, infatti, autori che nell'ambito dei reati di pericolo distinguono i reati di pericolo concreto da quelli di pericolo astratto. I secondi reati, sarebbero quelli

che presentano la caratteristica di avere in sé la pericolosità e l'indeterminatezza, e che sussiste, quindi, anche se in concreto un pericolo per l'incolumità pubblica non si riscontra.

Ma se pericolo vuol dire probabilità di un evento temuto, come si fa a parlare di pericolo quando questa probabilità manchi? In realtà, (F. Antolisei, Manuale di Diritto penale parte gen.), *bisognerebbe parlare di pericolo concreto e pericolo presunto; quest'ultimo non ammette prova in contrario.*

I pronunciamenti della Suprema Corte, di cui sopra, confermano quest'ultima asserzione.

DISPOSIZIONE INCRIMINATRICE DELL'ART. 450 c.p.

Consideriamo adesso l'ipotesi delittuosa prevista dall'art. 450 c.p. che così dispone: “ *Chiunque, con la propria azione od omissione colposa, fa sorgere o persistere il pericolo di un disastro ferroviario ...omissis... è punito con la reclusione fino a due anni. La reclusione non è inferiore ad un anno se il colpevole ha trasgredito ad una particolare ingiunzione dell'Autorità diretta alla rimozione del pericolo* ”.



Soggetto attivo del reato in questione nella forma attiva può essere chiunque.

Nella forma omissiva di realizzazione, invece, può essere soltanto un soggetto titolare di un obbligo giuridico di agire.

Nella forma positiva il reato è a forma libera.

Assume, pertanto, rilevanza penale qualsiasi condotta idonea a provocare un pericolo di disastro.

Sarà compito del giudice accertare, di volta in volta, tale idoneità. Si noti però che il pericolo deve essere concreto e non supposto (ut supra).

Nella forma commissiva, mediante omissione, occorre che una situazione di pericolo sia autonomamente presente e che l'agente che abbia l'obbligo giuridico di agire non lo faccia. Si noti, a tal riguardo, che ai sensi del secondo comma dell'art. 40 c.p. “ *Non impedire un evento che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo* ”.

Pertanto l'azione o l'omissione colposa consiste nel far sorgere, o nel non eliminare, (il che si equivale), per imprudenza, imperizia o negligenza, ovvero per inosservanza,

vanza di leggi, regolamenti, ordini e/o discipline, oppure nel far persistere il pericolo di disastro ferroviario.

In tali ipotesi, quindi, anche chi non ha causato materialmente l'evento (verificatosi per la condotta d'altre persone o per fatto naturale) risponde del reato come se lo avesse personalmente causato.

E' logico che se lo stesso avviene si ricade nell'ipotesi delittuosa prevista dall'art. 449 c.p., (o in quella ancora più grave dell'art. 430).

Occorre perciò che sia in atto una situazione di pericolo per cui sia probabile che il disastro avvenga.

Praticamente, si diceva prima, non è sempre facile stabilire se un incidente qualsiasi debba essere considerato disastro o situazione, al di là del danno causato, potenzialmente possibile di cagionarlo.

Cioè, a volte risulta arduo in prima fase, stabilire se si è in presenza dell'ipotesi delittuosa in esame o di quella prevista dall'art. 449 c.p.. Ciò, si diceva, è compito del giudice.

In una fattispecie (Cass. 16.9.1964, in Foro Italiano, 1965, II, 424) si è stabilito che *“ Il cozzo di due treni, con conseguente ferimento per lo più lieve di 29 passeggeri e danneggiamento dei due locomotori, dovuto alla colpa del capostazione e del capotreno, responsabili di aver errato l'ordine di partenza senza attendere l'arrivo del treno incrociante, rientra nell'ipotesi delittuosa prevista dall'art. 450 c.p. ”*

Ai fini della ricostruzione della colpa valgono le regole generali, per cui alla colpa generica connotata dal criterio della prevedibilità (ed eventualmente da quello della prevenibilità, o evitabilità), e derivante da inosservanza d'usi sociali, si somma la colpa specifica derivante da inosservanza di leggi, regolamenti, ordini, discipline (imprudenza e negligenza specifica).



Infatti, nel campo delle attività rischiose, (com'è senza dubbio l'esercizio ferroviario), le quali sono autorizzate, perché socialmente e sicuramente utili, questo tipo di colpa presuppone l'inosservanza di

regole di comportamento imperative, che non consentono divagazioni o improvvisazioni sul tema.

Da parte della Suprema Corte si è ritenuto, infatti, che *“ la colpa non è necessariamente esclusa a favore di chi abbia ottemperato in pieno ai doveri impostigli*



dalle leggi, giacché può talvolta accadere che la condotta causale, pur senza essere specificatamente in contraddizione con le regole di polizia e disciplina, contrasti, ciò nonostante, a norme giuridiche di comportamento, per imprudenza, negligenza o imperizia. (Cass. 13.11.1952, in Ach. Pen, II, 216). ”

La differenza nella qualificazione del reato, (fattispecie delittuosa prevista dall'art. 449 c.p., oppure quella meno grave prevista dall'art. 450 c.p.) è notevole, e, non v'è chi non veda le differenti conseguenze sul quantum della pena.

Difatti, nel primo caso l'imputato è sottoposto ad una pena edittale che può variare da 2 a 10 anni di reclusione, e, che può sommarsi anche alle aggravanti, nel secondo caso l'imputato *“ rischia “ una pena che va da 15 giorni a due anni di reclusione, salvo aggravanti.*

E' evidente quanto sia importante inquadrare la fattispecie criminosa, in una o nell'altra, ipotesi delittuosa.

In giurisprudenza, si ripete, vi sono, a volte, pronunciamenti che qualificano l'evento delittuoso ex art. 449 c.p., ed a volte ex art. 450 c.p.

Cos'ì, oltre alle sentenze da ultimo riportate, si è detto: *“ Il pericolo di disastro ferroviario consiste in un fatto da cui è probabile che derivi effettivamente danno notevole per i trasporti e gli addetti ai servizi, o per le persone che, comunque, si trovino negli impianti ferroviari; deve perciò, essere concreto ed apprezzabile ed il danno temuto deve essere di tale entità da interessare un certo numero di persone e attivare la commozione della comunità al punto che le sue dimensioni si riferiscano e concretino un effettivo pericolo per l'incolumità pubblica ”. (Cass, pen., sez. IV, 5.12.1986, n° 13727. Ud. 11.7.1986).*

Uffici delle Entrate... cartelle pazze ai ferrovieri in quiescenza

di Agostino Apadula e Stefano Della Vedova

Sembrava all'inizio una boutade, le conseguenze di uno scherzo, magari di cattivo gusto, da parte di qualche buontemponone che introdottosi di soppiatto nei locali di qualche Ufficio delle Entrate aveva manomesso gli elaboratori, chi sa come, provocando "le richieste di pagamento", per



tasse evase, ai Ferrovieri, che in alcuni casi sono arrivate a circa Euro 50000,00.

Certo questa era una ricostruzione inverosimile dell'accaduto, ma in tempi in cui si apprende "delle violazioni sui dati fiscali" dei personaggi noti o VIP che dir si voglia, chi, sono stati tanti, ha pensato ad uno scherzo lo ha fatto anche perché non riusciva a darsi una spiegazione logica sull'accaduto. **Il rapporto con il "il fisco"** per il pubblico dipendente è stato infatti caratterizzato sempre da una costante: **la tranquillità e lo status di "contribuente onesto e corretto" in cambio del pagamento "fino all'ultima lira delle tasse"**, nelle loro varie sfaccettature, sia che siano state emesse dallo Stato centrale che dagli Enti locali.

Certo qualcuno tra i dipendenti pubblici e privati tendenzialmente avrebbe volentieri evaso le tasse...ma come si fa? a fargliele pagare fino all'ultima lira o meglio fino all'ultimo centesimo di Euro ci pensa il datore di lavoro nella sua qualità di sostituto d'imposta, prelevandole alla fonte, prima quindi che finiscano nelle tasche degli oppressi dipendenti. Ed adesso l'amara verità: **i Ferrovieri scoprivano di essere evasori in massa.** Ovviamente le reazioni erano tra le più disparate e nemmeno tanto tranquille. Ma d'altronde come dicevano i più, non si poteva accettare che lo Stato invece di dare "la caccia agli evasori veri" chiedeva ed in misura notevole, ulteriori contributi a chi già "aveva fatto il suo dovere fiscale".

Eppure era proprio così. Bisognava pagare rispondevano gli uffici periferici degli "Uffici delle Entrate" e poi fare ricorso. In mancanza di versamento delle somme richieste, ripetiamo da un minimo di 10.000 Euro fino ad arrivare ad 50.000 Euro, scattavano maggiorazioni del 30% oltre interessi ed ammennicoli vari.

Una faccenda di grosse dimensioni atteso che riguardava un numero enorme di Ferrovieri, che poi scoprivamo fossero tutti quelli messi in quiescenza con l'anno d'imposta 2003.

Una condizione quella creatasi che, è inutile nasconder-

lo, avrebbe potuto compromettere i piani di molte famiglie, visto che molte sarebbero state costrette a ricorrere ai prestiti bancari per rifondere "nei termini dei 30 giorni concessi" le maggiori somme da versare al fisco.

La nostra O.S., FastFerrovie, d'intesa con l'O.S. dei pensionati di riferimento denominata FastPensionati, coinvolta sull'argomento provvedeva a contattare prontamente sia la Direzione del Gruppo e F.S. che la Direzione dei rapporti con il contribuente dell'Ufficio per le Entrate per capire e venire a capo del problema che, per l'entità delle somme da restituire e per il numero sempre crescente dei Ferrovieri coinvolti aveva assunto immediatamente enormi dimensioni.

Da una prima sommaria analisi dei fatti è emerso subito, che si trattava di un banale disguido da ricondurre interamente al datore di lavoro, nella fattispecie le Società del Gruppo F.S. che, nella compilazione dei modd 770 relativi all'anno d'imposta 2003 avrebbero mal riportato i dati relativi alla liquidazione dei TFR", mentre nello specifico per gli ex dipendenti dei Trenitalia vi sarebbero anche stati errori nella trascrizione delle date di assunzione.

Su richiesta delle nostre O.S., **ottenuta una dichiarazione dalla Direzione del Gruppo F.S.,** che di fatto riscontrava il problema e quindi anch'essa prontamente si



attivava in considerazione delle sue evidenti responsabilità, si è poi convenuto con la surrichiamata Direzione Centrale dell'Agenzia delle Entrate l'invio di una comunicazione agli Uffici periferici delle entrate, nella quale avrebbe spiegato i termini veri del problema e dato quindi le istruzioni per il riesame delle dichiarazioni dei redditi 2003 degli interessati.

Nello stesso tempo, dietro insistenza delle nostre O.S. di categoria, sempre dal livello centrale dell'Ufficio delle Entrate è stata data anche istruzione di sospendere l'invio degli ulteriori avvisi di recupero fiscale che avrebbero interessato, come già detto, altri numerosi Ferrovieri in tutta Italia: **tutti coloro che nel corso del 2003 avevano avuto accesso alle prestazioni pensionistiche.**

La nostra O.S. è riuscita anche a garantire coloro che avevano ricevuto per primi l'avviso ai quali, nel loro primo contatto con l'Ufficio delle Entrate di riferimento, era stato **intimato di pagare nei termini previsti** e che stavano provvedendo agli adempimenti fiscali. Infatti grazie all'ampia pubblicizzazione fatta sugli accordi con la Direzione Centrale, dovuti anche alla pronta assunzione di responsabilità delle F.S.spa, siamo riusciti a bloccare i paga-

menti da parte di tutti i Ferrovieri, tanto che, **almeno per le informazioni in nostro possesso**, nessun contribuente ha poi materialmente provveduto a fare versamenti di sorta nei confronti di alcun Ufficio delle Entrate.

Una particolare menzione va **alla nostra struttura sindacale di Foligno ed al suo solerte responsabile Stefano Della Vedova** che, probabilmente anche per la professionalità e la tempestività dell'Ufficio delle Entrate di Foligno, si era trovato ad affrontare un problema di grosse dimensioni, visto che **"le cartelle che definire pazze è dir poco"** avevano già raggiunto sul suo territorio circa 300 Ferrovieri.



L'amico **Stefano Della Vedova** prontamente, oltre a coinvolgere le strutture nazionali del sindacato, ha interessato della problematica tutti i Giornali locali che hanno ripreso, con la giusta enfasi il problema, dandogli grossa rilevanza ed esaltando tra l'altro l'impegno profuso dalla nostra O.S. sia a livello territoriale che nazionale.

Sull'argomento è poi intervenuto con puntualità anche il TG 3 dell'Umbria con un lungo servizio ed una intervista al Segretario nazionale FastPensionati

Agostino Apadula, resa in collaborazione con lo stesso **Stefano Della Vedova**.

Il servizio televisivo e la pubblicizzazione sui giornali, **da ricondurre all'impegno del nostro responsabile territoriale**, sono stati sicuramente gli strumenti d'informazione che hanno permesso di raggiungere tutti gli interessati in Umbria, che come già detto per una serie di motivazioni erano numerosi. Ciò ha evitato, **ovviamente anche per la rilevanza al problema e le azioni sindacali rese anche da tutte le altre strutture Fast-CONfsal d'Italia**, che qualche contribuente anche **nel resto del territorio nazionale** versasse l'indebita somma richiesta dall'Ufficio delle Entrate di sua competenza.

Ovviamente la questione allo stato dell'arte si deve considerare solo sospesa, anche se non ci dovrebbero essere ulteriori sorprese e più timori per i Ferrovieri. Il problema verrà rimosso completamente però solo quando le Società del Gruppo F.S. rimoduleranno le attestazioni fiscali di loro competenza, **facendo evidenziare la congruità dei contributi versati dai Ferrovieri all'atto della quiescenza.**

