

# LAVORO

delle attività ferroviarie



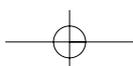
Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie

Speciale Direttivo Nazionale  
Dio salvi le Ferrovie  
Cargo's Agony



n° 6  
Giugno 2007

La previdenza e  
il patto intergenerazionale





# Cap.Ital.Fin.

FINANZIARIA S.p.A.

U.I.C. 35105 - ABI 3284419

## Il Prestito Bancario Riservato agli iscritti FastFerrovie

erogato da primari istituti di credito  
con trattenuta in busta paga

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

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



### Perchè sceglierci?

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

#### Info:

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

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

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

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

# LA VOCE delle Attività Ferroviarie

Anno II - n. 6/2007

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

Redazione, Direzione e Amministrazione:  
Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma  
Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666  
Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556  
Email: sn@fastferrovie.it

Autorizzazione del Tribunale di Roma  
n. 353 del 14 settembre 2006

Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.  
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
Art. 1, comma 1 - DCB ROMA

Direttore Responsabile:  
*Pietro Serbassi*

Coordinamento Editoriale:  
*Vincenzo Notarnicola*

Segretario di Redazione:  
*Massimiliano Pantanella*

Comitato di Redazione:  
*Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi, Antonio Scalise, Sergio Vecchione*

Imp. e grafica:  
*Paolo Piovesan, Giuliano Leone*

Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:  
*Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello*

Hanno collaborato a questo numero:  
*G. Ascione, A. Apadula, C. Baltieri, G. Cavinato, D. Ferrari, G. Guida, M. Nevi, Paracelso, N. Romeo, C. Setaro, D. Vitale, L. Vitali.*

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 28/5/2007

## SOMMARIO

### Editoriale

**... che sia la volta buona**

*di Pietro Serbassi* ..... pag. 4

### SPECIALE DIRETTIVO

**L'Ordine del Giorno del Direttivo Nazionale**

*di Vincenzo Notarnicola* ..... pag. 6

**Obiettivo primario: Consolidare il rapporto di fiducia tra Sindacato e Lavoratori**

*di Chiara Bandieri* ..... pag. 9

**Le Rappresentanze Sindacali Unitarie e Aziendali**

*di Matteo Nevi* ..... pag. 12

**Alcune riflessioni su "Il lavoro" e "L'agente Unico o Solo"**

*di Clemente Setaro* ..... pag. 15

**Dio salvi le ferrovie**

*di Paracelso* ..... pag. 16

**"Carthago delenda est"**

*di Aniello Carpenito* ..... pag. 18

**Errare è umano**

**Perseverare è diabolico**

*di Carlo Nevi* ..... pag. 19

**La carta vincente?**

*di Daniele Vitale* ..... pag. 22

**Il buco nero**

*di Diego Ferrari* ..... pag. 24

**Cargo's Agony**

*di Antonio Scalise* ..... pag. 25

**La logistica in Umbria**

*di Stefano Della Vedova* ..... pag. 27

**Le scelte future ...**

*di Gennaro Ascione* ..... pag. 29

**VENETO: SFIORATO UNO SCONTRO TRA TRENI**

**L'SCMT ovvero la garanzia delle chiacchiere**

*di Giusto Cavinato* ..... pag. 30

**Cronaca di un mancato disastro**

*di Nicola Romeo* ..... pag. 31

**... sul trasporto ferroviario in Sicilia**

*di Gaetano Guida* ..... pag. 32

**SPECIALE - PREVIDENZA**

**Riforma del TFR e adempimenti**

**... ultime battute!**

*di Agostino Apadula* ..... pag. 34

**La scelta di destinazione del TFR**

**non risolve il problema del patto intergenerazionale**

*di Luca Vitali* ..... pag. 36

**COME ERAVAMO**

*di Giorgio Baltieri*

**Brenner Pass** ..... pag. 38

### SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

CAGLIARI 070-6794718 Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI

FIRENZE 055-2353870/486515

Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

FOGGIA 0881-703725/722160

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

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006

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

NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

PESCARA 085-293354/4282364

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

REGGIO C. 0965-56658/863200

Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

ROMA 06-4871946/47307768 Via Marsala, 75 - 00185 ROMA

TORINO 011-5097310/5098483 Via Sacchi, 45 - 10125 TORINO

TRIESTE 040-3794267

Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

VENEZIA 041-932558/784547

Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

# ... che sia la volta buona?

L'editoriale di Pietro Serbassi

Aspettando che si dia il via libera al piano d'impresa del Gruppo FS, come Sindacato, siamo in un'insofferente attesa, visto che di discorsi se ne fanno tanti, gli annunci si rincorrono ma, apparentemente, lungo i binari tutto scorre come prima.

Le relazioni industriali sembra continuino ad essere, per i dirigenti del Gruppo FS, solo una perdita di tempo che li distoglie dalle riunioni fiume tenute giornalmente nelle stanze dei "bottoni" che, se non altro, oggi sono realmente di meno e più piccole.

Per tutto il resto, bisogna proprio impegnarsi, per trovare concrete diversificazioni con le gestioni passate.

Volendo, comunque, approfondire l'analisi, potrei evidenziare che una discontinuità con il passato, nella difficile riorganizzazione dirigenziale, c'è stata; sono state fatte saltare, infatti, teste eccellenti come l'Ing. Testore, il Dott. Carbone, il Sig. Smeriglio, per terminare con il Dott. Forlenza.

Un'azione che, indiscutibilmente, almeno questa volta, non ha visto, con il cambio dell'Amministratore, la solita "corte" di fidati, arricchire le fila dei Dirigenti ferroviari, ma, bensì, una reale lenta ma costante razionalizzazione.

Certamente, per gli osservatori più attenti, sono passaggi importanti che danno il senso di una diversa gestione, ma è altrettanto vero che i ferrovieri, quelli che poi tutti i giorni devono far camminare i treni e dare il servizio che il Paese chiede loro, sono poco interessati a certi cambiamenti dirigenziali, a maggior ragione se poi non vedono concretamente, sulla loro attività quotidiana, quei cambiamenti che possono permettere loro di lavorare più serenamente, con più Sicurezza, con più stimoli e con un conseguente nuovo orgoglio di "essere ferroviere".

Senza timore di smentita potrei

dare una spiegazione a certe scelte, andando a coglierne la positività costituita da una vera discontinuità con le due passate gestioni, le quali hanno letteralmente distrutto il sistema Ferrovie dello Stato.

Infatti, il famigerato pareggio di bilancio, forse, è da individuare come l'inizio della fine, essendo stato raggiunto vendendo immobili per poi restare in affitto, con contratti vincolanti ed onerosi, negli stessi immobili per diversi anni; iniziativa della quale ancora oggi continuiamo a pagare le spese.

In tutte queste operazioni di "svendita" del patrimonio delle vecchie Ferrovie dello Stato, è risaltata l'incompetenza ed arroganza dei nuovi manager d'assalto, rigorosamente non ferrovieri di lungo corso (la provenienza da altri settori era una nota di merito), i quali sono stati molto bravi nel fare "esercizi" di riorganizzazioni aziendali, che hanno letteralmente distrutto il patrimonio umano del Gruppo FS, allontanato i clienti/utenti dal trasporto ferroviario e creato disaffezione verso il Gruppo FS stesso.

Una disaffezione che, aggravata da processi di liberalizzazione messi in atto dall'Italia prima degli altri Paesi europei, ha creato un alone di sfiducia verso il Gruppo FS, ma soprattutto nei riguardi di Trenitalia.

Infatti, i clienti/utenti, oggi, se proprio optano per il trasporto ferroviario, preferiscono utilizzare i competitor di Trenitalia e questo indubbiamente fa parte anche di una strategia di marketing dei competitor stessi.

Ma, l'ho appena detto, tutto questo interessa relativamente poco a chi tutti i giorni deve poi far "girare i treni" e, comunque, dobbiamo tener presente che, quello che si è riuscito a fare nonostante tutto il disordine organizzativo e "gli esperimenti" regolamentari, si è fatto grazie ai famigerati "**senno e pon-**



**deratezza**", richiamati sempre nei vecchi regolamenti ferroviari, i quali hanno fatto delle Ferrovie Italiane, il fiore all'occhiello dell'Europa per la Sicurezza del trasporto ferroviario.

Il problema, in ogni caso, è sempre lo stesso: quello che ci sta più a cuore, come FAST Ferrovie, è, comunque, la problematica sulla sicurezza, la quale, in tutto questo, rischia di essere il punto dirimente di una fase riorganizzativa dove le innovazioni tecnologiche vengono annunciate con grande enfasi ma con pochi riscontri oggettivi.

Proprio il rapporto fiduciario rischia di venire meno quando, da parte del Gruppo FS, si continua a puntare il dito sulla necessità di dover contenere i costi trincerandosi dietro gli ingenti investimenti fatti sulla sicurezza, sbandierati in ogni dove ma sulla cui efficacia esiste più di qualche riserva.

L'esperienza ci insegna che: né il grande esodo fatto in ferrovia nel corso degli ultimi anni, dove sono stati ridotti più del 60% dei ferrovieri, né il grande aumento delle esternalizzazioni e della precarizzazione del lavoro, hanno saputo portare un aumento della qualità del servizio reso o un abbattimento dei costi.

Convinti come siamo che in ferrovia ci sia poco da inventare, consta-

tiamo come, anche le linee guida del Piano d'Impresa dell'Ing. Moretti, da quel poco che abbiamo potuto apprendere finora, chiedono: certezza e maggiori trasferimenti economici per investimenti e per il rilancio della produzione, la possibilità di aumenti tariffari, regole uniche per tutti gli operatori, abbattimento del costo del lavoro e conseguente esubero di personale.

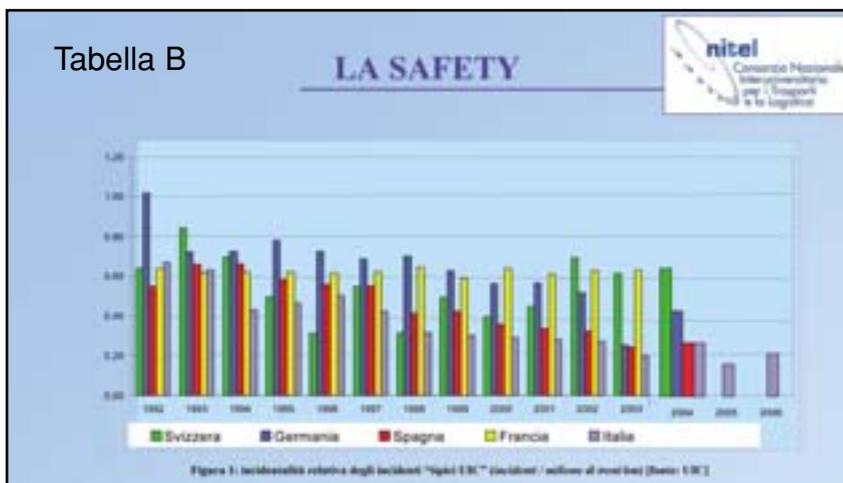
Quindi per essere chiari come FAST Ferrovie riteniamo che il mondo del lavoro abbia già fatto la sua parte nelle passate stagioni, senza poter registrare, tra l'altro, riscontri oggettivi, anche in considerazione della perenne situazione di crisi economica.

Si ha la sgradevole sensazione, comunque, che tutti gli sforzi fatti responsabilmente dai ferrovieri siano stati inutili o mal gestiti.

Pertanto, sarà importante verificare quali saranno le risposte sulle altre richieste e come il nuovo management saprà dare riscontri concreti, ricostruendo un clima di fiducia reciproca con il sindacato e quindi con i ferrovieri.

Certamente, anche se con spirito propositivo, siamo molto scettici, ma comunque attenti, verso tutto quello che viene detto o scritto per giustificare certe scelte.

In quest'ottica, il cambio di tendenza che si può vedere nella **Tabella A** rispetto all'incidentalità riferita agli "incidenti tipici UIC", cioè quelli strettamente collegati al sistema ferroviario (collisioni tra treni, deragliamenti, incidenti ai



PL, spezzamento treno, incidenti) riguardante l'Italia, conferma le nostre sensazioni negative.

È evidente che la presentazione dell'Ing. Michele Mario Elia, Amministratore Delegato di RFI, che vediamo in **Tabella B**, tenta di dare un'altra idea dell'andamento della sicurezza in ferrovia.

Diviene legittimo, a questo punto, che chi come noi è particolarmente attento affinché il nostro Paese possa continuare a mantenere il primato di sicurezza ferroviaria e a tenere alta la professionalità dei ferrovieri, venga assalito da dubbi e perplessità.

*Convegno del 30 marzo 2007 promosso dal Consorzio Nazionale Interuniversitario per i trasporti e la logistica - nitel -*

Riteniamo che ora sia terminato il periodo di stand-by nel quale è stato messo il sindacato in questi mesi e, finalmente, si possa aprire una nuova stagione di costruttivo confronto, anche in virtù dell'impe-

gno che il Governo ha preso con il verbale d'intesa del 15 maggio 2007.

Si avvierà, infatti, un percorso di confronto con le parti sociali su tre tavoli in seno alla "cabina di regia dei trasporti".

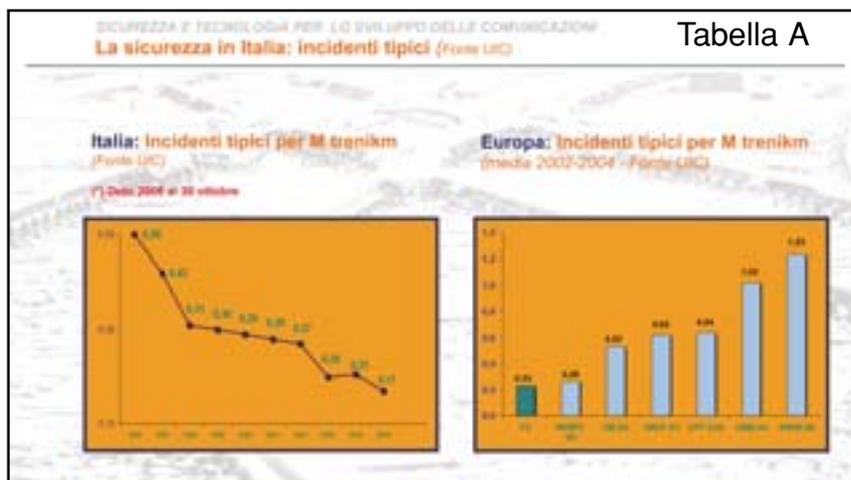
I tre tavoli saranno così organizzati:

**Regole** – regolazione della concorrenza e dell'accesso al mercato, nonché definizione di servizio universale (coordinato dal Ministero dello Sviluppo Economico);

**CCNL di settore** – costruzione di un contratto unico di riferimento per l'intero settore (coordinato dal Ministero del Lavoro e Previdenza Sociale);

**Azienda** – Piano d'Impresa nelle parti legate allo sviluppo dei servizi e della produzione, dell'articolazione societaria nell'unicità di gruppo (coordinato dai Ministeri delle Infrastrutture, dei Trasporti e dell'Economia e Finanza).

È evidente che i tre tavoli sono di forte eco fra l'opinione pubblica e di grande impatto nel sistema del mercato liberalizzato del trasporto ferroviario, ma anche le Relazioni Industriali nel Gruppo FS dovranno prendere un nuovo corso che porti alla valorizzazione delle professionalità, alla continua ricerca di miglioramenti alla sicurezza della circolazione ed a una migliore qualità della vita e del lavoro dei ferrovieri.



# L'Ordine del Giorno del Direttivo Nazionale

di Vincenzo Notarnicola

Al Direttivo Nazionale, tenutosi a Caserta nei giorni 2-3-4 maggio 2007, la FAST Ferrovie, al termine del dibattito, ha ritenuto necessario condividere, come sintesi dei lavori e linee guida per il 2007, un Ordine del Giorno che dica ai ferrovieri quali sono i principi sui quali si muoveranno le azioni di tutti gli attivisti della FAST Ferrovie.

Nell'estremo compendio che caratterizza un ordine del giorno, sono stati messi in evidenza i due aspetti che il sindacato nell'immediato dovrà affrontare:

1. Sistema dei trasporti;
2. Piano d'Impresa Gruppo FS.

## Sistema dei Trasporti

È evidente che la necessità di individuare due macrotemi nasce dalla consapevolezza che il **Sistema dei Trasporti** ferroviari deve essere analizzato fuori dalle problematiche del Gruppo FS.

Scrivere in poche righe le analisi fatte sicuramente non renderebbe merito alla qualità degli interventi e alla dignità degli argomenti, quindi per motivo di spazio proviamo a fare una prima estrema sintesi.

### **Salute e Sicurezza.**

Sono due argomenti messi nella stessa allinea a mo' di titolo, anche se sono stati approfonditi separatamente.

## Ordine del giorno

Il Direttivo Nazionale FAST Ferrovie riunitosi a Caserta nei giorni 2-3 e 4 Maggio 2007 dopo aver ampiamente analizzato e dibattuto circa l'attuale situazione del Trasporto ferroviario in Italia, dà mandato alla Segreteria Nazionale di esercitare in tutte le sedi preposte, un'azione decisa per garantire:

### • Nel Sistema dei Trasporti

#### - Salute e Sicurezza

- Certezza delle regole
- 1° Soccorso al macchinista
- Tecnologia utilizzabile da tutti
- Autonomia e competenze dell'Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria

#### - Professionalità e Inidoneità

- Formazione
- Certificazione
- Riconoscimento economico / Salario professionale

### • Nel Piano d'Impresa Gruppo FS

- Ricerca di sviluppo e sinergie di scala

Caserta, 4 Maggio 2007

Il Direttivo Nazionale

In quanto per **Salute** si intende, certamente, una particolare attenzione alla qualità della vita, che i lavoratori dei trasporti devono avere.

Tanto più se sono soggetti a turni multiperiodali, con una grave incidenza notturna, i quali richiedono una grande attenzione anche da parte del datore di lavoro, che è il diretto responsabile della tutela della salute sul lavoro dei propri dipendenti.

Elemento che attiene strettamente la salute del lavoratore, sotto la diretta responsabilità al Datore di Lavoro, è il **1° soccorso al Macchinista colto da malore in servizio di condotta**.

Entrando nello specifico di questo argomento, che ha sollevato accalorati interventi, diventa un elemento determinate nella vertenza in merito alla riorganizzazione dell'equipaggio di condotta dei treni, in parole povere: **“assodata la massima sicurezza possibile per la circolazione dei treni è responsabilità del datore di lavoro**

**garantire il soccorso al macchinista in caso di malore!”.**

Visto che, fatto salvo i binari nei pressi delle stazioni, scali o depositi locomotive, qualsiasi altro posto di piena linea ferroviaria è difficilmente raggiungibile con un qualsiasi mezzo di soccorso in tempo utile per garantire il diritto ad essere assistito del lavoratore.

È lapalissiano che questo tema dovrà essere approfondito e affrontato slegato dalle disposizioni del Gestore dell'Infrastruttura, il quale deve solo dare indicazioni e norme su come questa deve essere utilizzata.

Pertanto il problema va in capo alle Imprese, tutte le imprese che devono garantire il soccorso ai propri dipendenti per farli lavorare con tranquillità e nel rispetto del Diritto.

Sarebbe davvero inaccettabile se questo delicato argomento venisse liquidato con un semplice calcolo delle probabilità, la limitata incidenza di malori dei macchinisti non può essere presa in considerazione quando si parla di vite umane.

**Sicurezza**, argomento che alla FAST Ferrovie fa tenere particolarmente alta l'attenzione e, come descritto nel sottoelenco fatto nell'O.d.G, per noi, parlare di sicurezza, significa dare garanzie, dare certezze, dare tranquillità a chi lavora in particolari condizioni, specialmente dove esistono masse in movimento fra persone e cose a diverse velocità.

Quindi è evidente come bisogna che ci sia una certezza nelle regole, una tecnologia realmente utilizzabile

da tutti e in qualsiasi condizione.

Questo è possibile solo a fronte di una trasparenza da parte, sia del Gestore dell'Infrastruttura Nazionale, sia da parte di tutte le Imprese Ferroviarie, coniugata con la volontà e la pazienza di dimostrare/testare al Sindacato, quindi ai lavoratori, l'efficienza e l'efficacia della tecnologia installata prima di modificare le norme di circolazione o di utilizzazione delle apparecchiature ferroviarie.

Elemento questo che come FAST Ferrovie riteniamo significativo prima di affrontare politiche di ristrutturazione aziendale.

### **Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria.**

Sembrerebbe un argomento dove si rischia l'ovvietà, ma visto i tentennamenti e le incertezze che stanno intorno alla costituzione dell'Agenzia, considerato che tutta la scorsa legislatura sembrava quasi decisa e con il nuovo Governo si è ricominciato tutto daccapo, parlare e pretendere autonomia diventa determinate.

Anche perché, se così non fosse, a nostro avviso, sarebbe già in funzione con le sue piene norme.

Inoltre, se fosse vero che, tra i problemi in discussione colpevoli del rallentamento dell'istituzione, tra i più importanti vi sono i costi del personale, ci troveremmo di fronte all'ennesimo tentativo di semplice insabbiamento, almeno per due ordini di motivi:

- Primo perché la Sicurezza comunque è un investimento mai un costo;
- Secondo perché oggi quel personale viene già conteggiato sul capitolo di spesa dedicato alla Sicurezza del sistema ferroviario;
- In ultimo sarebbe singolare che una scelta di questo genere venga affidata ai burocrati ministeriali anziché a chiare scelte politiche.

Pertanto, vediamo basilare, per garantire la sicurezza del sistema agli elevati standard che fino ad oggi può



*Il Seg. Gen FAST Giovanni Martinelli  
- Presidente del Direttivo Nazionale*

vantare l'Italia, definire con la massima trasparenza e serietà la costituzione dell'Agenzia, non solo perché ce lo chiede la comunità europea ma soprattutto perché la riteniamo una nostra necessità.

### **Professionalità e Inidoneità.**

Il progresso tecnologico ha da sempre caratterizzato l'evoluzione della società industriale e sempre a fronte di un miglioramento delle condizioni dei lavoratori si è avuto un aumento della professionalità.

Quindi, tecnologia legata a professionalità e miglioramento della vita.

In contro tendenza si sta ponendo il progresso tecnologico nel trasporto ferroviario, perché a fronte di tecnologia viene recuperato il concetto di maggior profitto.

Più i sistemi sono automatizzati meno personale necessita e quindi si creano esuberanti e l'automazione chiede meno professionalità perché è sempre più affidabile.

A questa linea di pensiero certamente si oppone la FAST Ferrovie che invece riconosce come, a fronte di maggiore tecnologia, bisogna rispondere con maggiore professionalità.

La sempre più alta affidabilità dei sistemi porterà a interventi dell'uomo sempre meno frequenti per questo va

data maggiore cura alla Formazione professionale, all'aggiornamento, al ritorno di esperienza.

Elementi basilari per una maggiore sicurezza dell'esercizio che solo l'uomo può dare in caso di défaillance tecnologiche.

Tali professionalità richiedono una nuova visione della soddisfazione economica che questo personale deve avere e quindi una diversa e più moderna visione del Salario Professionale che dovrà essere assegnato in base a una corrispondenza oggettiva delle professionalità, le quali vanno valutate una per una.

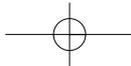
In sintesi, nella tanto richiesta riorganizzazione aziendale, non è possibile pensare che il sindacato possa accettare, l'unilaterale posizione di mera riduzione del personale tanto cara alle Società (vedi l'Operation, la manovra, la vendita e l'agente solo).

Questi argomenti dovranno essere affrontati non solo in termini di esuberanti e riduzioni di costi ma anche con la necessità di investire, per le imprese, in programmi formativi e certificazioni di competenze, da far verificare all'ente di controllo (Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria), riconoscendo al personale un Salario Professionale consequenziale.

È stato affrontato il problema degli inidonei, la loro necessità di riqualificazione professionale e di utilizzazione adeguata, anche in considerazione del fatto che, tutte le attività ferroviarie di front-line (attività che vanno dalla Manutenzione dell'infrastruttura, manutenzione rotabili, via via fino al personale di Macchina e di Bordo), sono una vera e propria fabbrica di inidoneità.

Purtroppo, l'esperienza ci insegna che la loro posizione di debolezza, come lavoratori inidonei alle attività per le quali sono stati professionalizzati, diventa drammatica nel momento in cui si comincia a parlare di esuberanti.

Sinceramente, nasce anche il sospetto che qualche volta le dichiarazioni di esuberanti siano proprio strumentali nella ricerca di escamotage per mandare a casa proprio il perso-



nale inidoneo – forse è più elegante usare il termine “*per avere una maggiore flessibilità in uscita*”-

### **Piano d'Impresa**

Il secondo macro argomento che deve evidenziare la politica della FAST Ferrovie nei prossimi mesi, è attinente alle problematiche del Gruppo FS.

Serve, infatti, un'attenta analisi del **Piano d'Impresa**, il quale ha avuto una lunga gestazione e sembra sia finalmente arrivato alla fatidica fase finale ... il travaglio!

Il Governo, con un colpevole ritardo, ha dato un via libera che si deve considerare solo di massima, visto che poi, a tutt'ora, non sono ancora stati deliberati dal CIPE i trasferimenti economici.

La FAST Ferrovie è stata impegnata dai propri iscritti a confrontarsi sia con il Governo che con il Gruppo FS nella ricerca di tutte le sinergie di scala nel contesto di un Piano che può e deve essere solo di sviluppo per il Gruppo FS.

Quindi, quando si parla di sviluppo è possibile solo ricercare le riallocazioni del personale, la sua professionalizzazione e certamente non si parla di esuberanti fini a se stessi o al mero contenimento dei costi.

Per la FAST Ferrovie, i Ferrovieri la loro parte l'hanno già fatta e sono pronti a rimboccarsi le maniche solo a fronte di programmazioni che guardano allo sviluppo.

Bisogna guardare con rinnovata attenzione, a tutte le scelte sbagliate che hanno portato Trenitalia sull'orlo del baratro, farne tesoro e correggere quanto c'è di correggibile.

Tornare ad esempio alla gestione unica di tutto il Personale di Macchina e/o di tutto il Personale di Bordo, così com'era prima della sciagurata divisionalizzazione, garantirebbe un'ottimizzazione d'utilizzazione tale da assicurare un considerevole abbattimento del costo del lavoro e, nel contempo, il rispetto di quei dettami contrattuali, in tema d'orario

di lavoro, che attualmente risultano inapplicabili, per l'Azienda, a costi accettabili.

Senza contare le ricadute positive, che scaturirebbero, in ordine alla riduzione di Dirigenti e Quadri, triplicatisi all'indomani della divisionalizzazione, i quali, trovando nuova e più proficua utilizzazione, collaborerebbero in maniera sicuramente significativa all'opera di risanamento e sviluppo della Società Trenitalia.

Un'ultima considerazione ci si impone sullo spinoso problema **dell'Agente Solo**, tanto sbandierato dai vertici aziendali e presentato, dall'Amministratore Delegato del Gruppo, come l'unica vera panacea dei mali che affliggono la sua Società di trasporto.

Non riusciamo a capire come mai un progetto che:

- per la sua attuazione necessita di una diffusione capillare e di una ottimizzazione dei sistemi di sicurezza tale da prevedere

l'ampiezza delle tratte attualmente in programmazione di condotta, di certo comporterebbe anche un significativo decadimento del servizio offerto da entrambe, in ordine ad affidabilità e puntualità, per l'impossibilità, da parte del P.d.M., di affrontare efficacemente i tanti disservizi che giornalmente si presentano relativi all'efficienza del mezzo. Per la Cargo, inoltre, inficerebbe la possibilità dello sviluppo di un progetto di polifunzionalità dell'equipaggio, che certamente offre prospettive d'ottimizzazione dei costi, ben più cospicue;

- presenta difficoltà quasi insormontabili, relativamente al rispetto della legge di garanzia per la tutela della salute del lavoratore, in riferimento al diritto ad un soccorso efficiente ed efficace in caso di malore sul posto di lavoro;
- in ogni caso implica un fortissimo



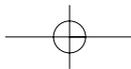
ingenti investimenti e tempi di realizzazione incerti e, certamente, non brevi;

- per quanto concerne il trasporto regionale, non garantisce nessun abbattimento del costo del lavoro, ma solo, nella stragrande maggioranza dei casi, attraverso l'allontanamento del Capotreno dalla cabina di guida, una riduzione dell'evasione, contenibile, comunque, anche con altre iniziative, tra l'altro già intraprese dall'Impresa;
- per quanto attiene Cargo e Passeggeri, oltre ad implicare ricadute gravose sulla gestione dell'orario di lavoro a causa del-

contrasto con i lavoratori interessati e i loro rappresentanti; sia ammantato da cotanta ridondanza e sbandierato, a piè sospinto, in ogni occasione, più o meno utile, da tutti i vertici aziendali e ultimamente anche da autorevoli membri del Governo.

Nell'artiglieria del passato, quando si sparava ad un obiettivo che non si poteva vedere, magari posto dall'altro lato di una collina, si mirava, per tutti i rilevamenti del caso, in un altro punto ben visibile e facilmente individuabile che si chiamava: “**Falso Scopo**”.

Che bisogni proprio pensarle tutte?



# Obiettivo primario: Consolidare il rapporto di fiducia tra Sindacato e Lavoratori

di Chiara Bandieri

Le facce allegre e sorridenti di chi dopo tempo si rivede e di chi si conosce per la prima volta sono divenute improvvisamente serie e concentrate all'apertura dei lavori del Direttivo Nazionale di Caserta, tenutosi i giorni 2-3-4 maggio scorso.

La relazione del Segretario Nazionale tocca vari temi caldi, che raccolgono l'attenzione dei partecipanti e qualche commento spontaneo di assenso, che qualcuno non riesce a trattenere.

Quella fiducia nella nuova direzione del Gruppo FS, "finalmente nelle mani di un ferroviere", si è dimostrata mal riposta.

Disillusi andiamo avanti ogni giorno confidando nel miraggio del grande risanamento, ma a parte lontani ed inafferrabili obiettivi, viviamo nel più sterminato deserto. Ci giriamo intorno e non vediamo le oasi promesse, ma solo un mare di carcasse, di cui abbiamo paura di arrivare a far parte. E il clima che ci attende non sembra riservarci fine migliore.

Quando abbiamo affrontato certi argomenti non era stato ancora presentato il Piano d'impresa, nonostante le continue richieste che da più parti venivano sollevate sempre più insistentemente.

L'idea di fondo emersa dal Direttivo Nazionale è proprio quella di ribadire la necessità di lavorare al fine di ottenere regole comuni per la tutela del personale di tutte le imprese di trasporto, operazione possibile solo nell'opera di rinnovo contrattuale delle attività ferroviarie.

Definito il quadro entro cui possiamo muoverci, stanziati i finanziamenti di cui il Gruppo FS potrà disporre, saremo in grado di elaborare proposte concrete e credibili che possano meritare di essere valutate ed eventualmente accolte.

Per il momento non è possibile



Il Segretario Nazionale Pietro Serbassi e Giovanni De Nicola

andare oltre l'enunciazione dei principi e delle linee guida di un lavoro tanto urgente quanto stagnante.

Seguire il percorso inverso sarebbe come costruire castelli di sabbia, bellissimi a vedersi, ma pronti a lasciarsi inghiottire dalla prima onda del mare che, portandoli via con sé, lascia, con la sua scia, solo l'illusione di ciò che non sarà mai.

Il Sindacato non può creare false speranze, soprattutto in questi tempi, nei quali è essenziale che consolidi il suo vincolo con i lavoratori, rinforzando quel rapporto di fiducia troppo spesso incrinato da un'Azienda che appare sempre più arrogante e presuntuosa.

Non possiamo e non dobbiamo rendere possibile che si crei quel circolo vizioso a cui mira la parte datoriale, ovvero:

- il lavoratore non crede più nel Sindacato ed è sempre più solo e vulnerabile;
- il Sindacato non ha più il consenso dei lavoratori che non lo seguono più nelle lotte contro l'Azienda;
- l'Azienda può decidere unilateralmente non trovando opposito-

ri di spessore che riescano a frenare la sua corsa.

Non possiamo e non dobbiamo rendere possibile che un'Azienda in crisi:

- economica (con un risanamento sempre sbandierato e mai realizzato);
- strutturale (con continui cambiamenti dei vertici, che aggravano la situazione in quanto i nuovi arrivati non conoscono il campo in cui devono operare ed inoltre non è detto che poi seguano la linea perseguita dai loro predecessori, cosicché si cambia tutto di nuovo, con nuovi costi, con conseguente disorientamento per chi lavora e nessun progetto ha mai il tempo di vedersi realizzato);

riesca ad imporsi, anziché, come sarebbe logico, essere il soggetto debole della contrattazione.

E' necessario smontare tutto questo sistema, uscire dal tunnel che ormai da anni non ci fa più vedere la luce del sole, di un sole che c'è, che splende e riscalda tutti i giorni, anche se per noi è difficile da credere perché siamo da troppo nel buio e tutto ci



*Ciro Vitiello e il Segretario Nazionale Pietro Serbassi*

sembra estremamente lontano e inarivabile.

Se poi, come è successo con la comunicazione interna dell'otto marzo 2007, il Responsabile ICC di Venezia-Mestre si dimentica di far parte di un'Azienda che ha aderito al CCNL delle Attività Ferroviarie ed al relativo Accordo di Confluenza del Gruppo FS, ignorando gli impegni assunti, allora non serve neppure dannarsi tanto per ottenere una normativa che è in vigore solo quando, e se, fa comodo richiederne l'applicazione.

In questo quadro diventerebbe arduo, ma anche inutile riuscire a segnare grandi conquiste nel nuovo contratto in quanto rischierebbero di rimanere solo tratti d'inchiostro sulla carta.

Se si permette all'Azienda d'imporre la sua versione, magari oltre ciò che le è lecito pretendere, si rischia concretamente di fargliela spuntare anche là dove non le spetta.

Ma in fondo lei fa il suo gioco, è l'altro giocatore, il Sindacato, che deve fare la sua giusta contromossa, rilanciando il dettato contrattuale nella sua interpretazione corretta.

Diventa indispensabile, dunque, un ulteriore passaggio, oggi spesso sottovalutato, che è quello del contatto continuo con il personale.

Dopo regole unitarie per chi opera nel trasporto su ferro, dopo l'elaborazione del contratto delle Attività Ferroviarie è d'obbligo indire assemblee, forum, convegni, dibattiti e tutto quello che può risultare utile per riuscire a calare le regole astratte del contratto nella realtà del quotidiano, facendole sentire proprie a coloro che ne sono i veri ed unici destinatari.

Solo così ci potremo garantire che quanto stipulato non rimanga lettera morta, ma che sia un contratto vivo, applicato allo scopo di tutelare i lavoratori a cui si rivolge.

Ma il procedimento fin qui descritto non parte.

Il ritardo nella presentazione del piano d'impresa, che rappresenta il punto di partenza dell'iter da seguire ha comportato non pochi danni.

Le difficoltà in cui versa attualmente l'Azienda diventano sempre più gravi. Per qualsiasi attività economica il perdurare dei periodi di crisi comporta un aggravio dei costi e dunque una situazione che declina inesorabilmente. Ecco perché è necessario un intervento tempestivo, tanto sollecitato.

E' stato avviato un processo di liberalizzazione mostrandone i lati positivi, ma si è forse dimenticato di precisare che la concorrenza per portare a risultati di maggiore efficienza deve essere attuata tra parti che abbiano eguale possibilità di riuscita, sarà allora il mercato che deciderà le loro sorti.

Non ha senso far concorrere tra loro aziende che versano in condizioni completamente differenti, perché è ovvio che quella più svantaggiata, pur avendo magari anche capacità superiori, ma non le stesse risorse, è destinata a soccombere.

Diventa ancora più difficile per una società, come Trenitalia, concorrere con imprese sovvenzionate con risorse pubbliche, destinate al trasporto pubblico locale, le quali, operando anche nel settore del trasporto merci, possono sfruttare questi finanziamenti, sollevandosi così dal rischio d'impresa e conquistando pian piano gran parte di questo mercato. L'Antitrust



*Il tavolo della Presidenza*

dovrebbe vigilare che gli aiuti siano impiegati solo ed esclusivamente agli scopi per cui vengono erogati, senza danneggiare imprese concorrenti che non beneficiano di tali agevolazioni. Inoltre, è sempre bene sottolineare, che questi finanziamenti vincolati a ambiti circoscritti mirano a salvaguardare certi interessi reputati meritevoli di tali interventi, proprio per questo non è tollerabile un'estensione di queste azioni oltre i confini previsti. Ogni indebito sconfinamento comporterebbe in danno ingiustificato alle imprese concorrenti.

Ora, come ritenere possibile che le aziende del gruppo FS possano essere competitive quando per mesi non esiste un piano d'impresa a cui far riferimento, quando non è possibile avanzare alcun progetto di ripresa, di rilancio del prodotto perché ancora non è stato definito l'ammontare di cui si può concretamente disporre? Nel frattempo che noi aspettiamo, le concorrenti occupano spazi sul mercato sempre più ampi, operano all'interno di un quadro ben definito e passo dopo passo realizzano il progetto prefissato, aiutate magari dalla complicità del Gruppo FS che vede, nell'appiattimento verso il basso del costo del lavoro, la strada più facile per giungere all'agognato risanamento.

Il trasporto merci è il settore che, per il momento, più da vicino è interessato da questa prospettiva, essendo un settore dove è più facile avere un riscontro certo di ciò viene ricavato dal servizio di trasporto, a differenza dei settori riguardanti i treni viaggiatori in cui il margine di guadagno è incerto dipendendo da un fattore variabile come quello dell'affluenza.

Tutti i ferrovieri devono comunque sentirsi coinvolti da questo cambiamento, indipendentemente dalla divisione a cui appartengono.

Si è spesso notato come questioni inerenti un singolo settore abbiano poi notevoli riflessi sugli altri.

E mentre la Divisione Cargo vede ridursi drasticamente la produzione, con chiusure di impianti ed interpellanze verso altre divisioni, si parla di grande tecnologia.

Come è possibile che davanti all'arresto dell'ammodernamento previsto, a causa dei tagli della finanziaria, si possa intraprendere la strada dell'innovazione tecnologica?

Quali possono essere i benefici di tali novità per i lavoratori?

Sono domande che meritano risposte serie e concrete. Nessuno rifiuta sistemi di lavoro più sicuri e all'avanguardia, ma è forse sul concetto di "maggior sicurezza" che sarebbe bene capirsi.

Il Sindacato deve lavorare per dettare le regole di convivenza, per dar vita a quello che dovrà essere il rapporto tra lavoratori e la nuova tecno-



logia promossa dall'Azienda.

Deve essere studiato, in proposito, un rapporto di grande complicità. La tecnologia offre strumenti di grande ausilio per il lavoratore, ma non potrà mai raggiungere un livello tale da escludere la necessità dell'intervento umano.

Vi è personale che ogni giorno lavora spalla a spalla con personale di ditte esterne, chiedendosi se domani verrà da questo sostituito.

Qualcuno ha cercato di assicurarlo sostenendo che per il Gruppo FS è economicamente più conveniente mantenere il proprio personale anziché attuare forme di esternalizzazione, ma ancora i fatti sembrano non dar seguito a queste affermazioni.

Eppure i lavoratori FS hanno dimostrato all'Azienda quanto sia necessario che il proprio personale mantenga certe competenze e professionalità

così da poter intervenire quando personale esterno, con notevole dose di noncuranza, sostituisce interi pezzi di macchinari ancora utilizzabili per non effettuare una minima riparazione.

A cosa serve personale non riprofessionalizzato, esaurito da ogni competenza significativa?

L'incertezza di tutto questo sistema viene poi vissuta in modo personale dai "precari", che non vedendo un futuro sereno si prestano al volere aziendale nell'intento di ottenere l'aspettativa di una meta più sicura.

Davanti a questo scenario sono stati indetti due scioperi, il primo di 8 ore e non è bastato, così ne è seguito un

altro di 24, ma l'Azienda sembra essere diventata sorda.

Le Relazioni Industriali sono di nuovo diventate erte salite senza che traspaia reale volontà di normalizzazione.

Le convocazioni sembrano quasi servire solo a far digerire, magari a piccole dosi, quello che l'Azienda non riesce ad imporre autoritariamente.

E' il meccanismo che si è instaurato che non consente ai lavoratori ed al Sindacato di porre in essere azioni efficaci.

E' il rapporto lavoratori-Sindacato che, essendo alla base di ogni intervento nei confronti dell'Azienda, ne detta la riuscita.

Bisogna ricongiungere questo anello per ricreare la catena incrinata dalla sfiducia innescata da uno scenario fosco e opprimente.

Un duro lavoro ci attende.

# Le Rappresentanze Sindacali Unitarie e Aziendali

di Matteo Nevi

*L'interesse del tema della rappresentanza sindacale ha portato Matteo Nevi, studente del III anno al corso di scienze politiche, ramo amministrativo con indirizzo giuridico istituzionale, a dedicare tempo e studio presso il sindacato FAST.*

*Il risultato di questo stage è stato illustrato durante il direttivo nazionale di Caserta tenutosi i giorni 2-3-4 maggio 2007.*

*Aspetto rilevante è stata l'attenzione da parte di tutta la platea ad un tema molto tecnico esposto con grande semplicità e chiarezza. Ma cosa più importante è che un ragazzo giovane sia interessato alla vita sindacale riconoscendone il valore.*

*Il Sindacato FAST, orgoglioso di essere stato scelto per vivere questa esperienza, ringrazia Matteo Nevi dell'apporto che ha saputo dare.*



Prima di arrivare al punto focale del discorso espongo testualmente il tema della relazione:

*Dopo il referendum del 1995, che ha portato alla modifica dell'art.19 della legge 300/70, verificare se, nelle agenzie in cui il sindacato non sia firmatario di contratto collettivo applicato nell'unità produttiva e non siano costituite le RSU, vengano riconosciuti diritti alle RSA di detto sindacato.*

La rappresentanza sindacale introdotta nello statuto dei lavoratori all'art.19 rappresenta una grande svolta per il sindacato perché, per la prima volta, la questione delle rappresentanze dei lavoratori sui luoghi di lavoro, è stata affrontata legislativamente.

Ma oggi che cosa rimane di quell'articolo così importante?

A quali sindacati viene concesso il lusso di godere dei diritti speciali previsti dal titolo III dello statuto dei lavoratori ai quali l'art.19 apre le porte.

Ho voluto utilizzare la parola lusso per far capire meglio che oggi l'art.19 tradisce il pensiero dei padri fondatori dello statuto e che, l'acquisizione dei diritti del titolo III, è diventata un privilegio solo per pochi.

Gli elementi sui quali ragionare per rispondere a queste domande ce le dà la giurisprudenza della Corte Costituzionale, i vari accordi, infatti, nella mia relazione, sotto il titolo di Documentazione di riferimento, figurano atti normativi importantissimi come il già citato statuto dei lavoratori, l'accordo interconfederale del 20 dicembre 1993 sulla formazione delle RSU, l'accordo del 23 dicembre del 1998, il così detto patto di Natale riguardante le politiche di concertazione delle relazioni sindacali e due sentenze: una del 1974, quindi prima del referendum, e una successiva del 1996, che meritano molta attenzione, nonché due sentenze della cassazione dove si definisce il significato di sottoscrizione e di unità produttiva.

La sentenza più importante è quella del 1996, cioè quella post referendum, nella quale il Giudice Costituzionale rigetta la richiesta di illegittimità costituzionale del nuovo art.19 nei confronti degli art.3 e 39 della costituzione.

Il fatto della sentenza riguarda un procedimento promosso ai sensi dell'art.28 dello statuto dei lavoratori (cioè la repressione di condotta anti sindacale) da parte del FLUM (Federazione lavoratori uniti Milano e provincia) contro la Spa FIAT per denunciare come condotta anti-sindacale il rifiuto di riconoscimento da parte della Spa FIAT delle RSA costituite dal FLUM.

La motivazione che viene utilizzata e la cito testualmente: *“Le norme di sostegno dell'azione sindacale in quanto sopravanzano la garanzia costituzionale della libertà sindacale, possono essere riservate a certi sindacati selezionati mediante criteri di razionalità”.*

Ma in realtà l'articolo che riguarda l'autonomia sindacale e cioè l'art.39 cost. viene violato perché si lascia la selezione del sindacato al potere di accreditalimento del datore di lavoro e, anche l'art.3 cost. sarebbe violato, perché si dà la possibilità di costituire RSA anche a organizzazioni che non abbiano un'effettiva rappresentatività.

La risposta che possiamo ora dare, al quesito presente nell'oggetto della relazione, è che le OS non firmatarie di CCNL applicato, nell'unità produttiva non hanno diritto di costituire RSA.

Questo assunto nasce dalla nuova formulazione dell'art.19 che, eliminando la parte A in cui si riconosceva la rappresentanza alle associazioni aderenti alle confederazioni magg. rappresentative sul piano nazionale e eliminando al punto B le parole come non affiliate alle predette confederazioni e nazionali e provinciali, vuole riconoscere un solo indice di rappresentatività che è quello negoziale e cioè l'aver stipulato contratti applicati nell'unità produttiva.

La sentenza della Corte di Cassazione del 05 specifica che per attività di sottoscrizione, si intende l'effettiva partecipazione al negoziato e non la mera e semplice sottoscrizione di contratti negoziati da altri e, questi contratti, devono regolare rapporti individuali di lavoro.

Un altro elemento di ostacolo è dato dalla sentenza con cui la Corte di Cassazione definisce l'unità produttiva dicendo: "Si intende per unità produttiva non ogni sede, stabilimento, ufficio o filiale, ma soltanto la più consistente e vasta entità aziendale che si caratterizzi per sostanziali con-

dizioni imprenditoriali di dipendenza tecnica ed amministrativa, tali che in essa si esaurisca per intero il ciclo relativo ad una funzione o ad un momento essenziale dell'attività produttiva aziendale.

Deve escludersi l'autonomia di una separata unità produttiva aventi scopi strumentali ed ausiliari rispetto ai fini dell'impresa".

Questa definizione tronca ogni possibile via secondaria di accesso al riconoscimento delle RSA,

oppure arrivarci tramite accordi secondari.

Un esempio di questo lo ravvisiamo nell'accordo del 4 marzo 2003 tra la sessione ferro di ASSTRA, che è l'associazione delle società ed enti del trasporto pubblico locale di proprietà degli enti locali, e il sindacato CO.M.U che non è firmatario di quel CCNL.

Con questo accordo si riconosce al CO.M.U la possibilità di usufruire dell'indennità di trasferta,



in quanto non consente di utilizzare rapporti di relazioni sindacali con cooperative o distaccamenti di lavoratori presenti nell'azienda.

La nuova formula dell'art. 19 tradisce ciò che era il pensiero originario dei fondatori dello statuto, infatti, la parte B era stata introdotta proprio per non escludere alcuni sindacati che, non inquadrati nelle confederazioni maggiormente rappresentative, avevano comunque una forte rappresentanza numerica di iscritti.

Da ciò sembra emergere un problema grandissimo e cioè, che il datore di lavoro possa scegliere chi far sedere al tavolo della con-

delle agevolazioni sui distacchi e permessi sindacali e la ritenuta fiscale da parte dell'azienda.

Ma ciò che aggrava la situazione è che il CO.M.U oltre a non aver firmato il CCNL, ha anche scarsa rappresentatività nazionale a differenza della FAST-CONFISAL, e da ciò potrebbe anche nascere il dubbio che ci si trovi davanti ad un sindacato di comodo o meglio giallo e, questo tipo di sindacato, è vietato dall'art.17 dello statuto dei lavoratori.

Badate bene che questo sistema è deleterio per il sindacato perché, chi ha un grande numero di iscritti ma non ha rappresentanza sindacale, nel giro di pochi anni

sarà costretto a perdere tutti i suoi iscritti che andranno in un sindacato che è dotato di rappresentanza.

Riprendendo la domanda posta prima, cosa è rimasto del vecchio art.19, posso dire che nulla è rimasto dei valori e dell'uguaglianza che esso esprimeva, un'uguaglianza sostanziale cioè basata effettivamente sulla rappresentatività e non una rappresentatività fittizia come abbiamo oggi.

Oggi il sindacato che descrive l'art.19 è il sindacato dei datori di lavoro, un sindacato assoggettato al volere e alla politica dell'azienda.

Abbiamo sindacati non autonomi che prima di rappresentare i lavoratori rappresentano il governo nel posto di lavoro, abbiamo sindacati che sono ormai privi della loro libertà decisionale.

Vorrei concludere sollecitando attenzione su alcuni interrogativi come:

- Dove è finita la LIBERTA' del sindacato nella gestione delle sue scelte concertative;
- Dove è finita quell'uguaglianza tanto acclamata dai sindacati negli anni 70;
- Come può la corte costituzionale dire che il nuovo art. 19 non viola il principio di autonomia sindacale, quando dà la possibilità di costruire rappresentanze a organizzazioni prive di effettiva rappresentatività purché abbiano firmato il CCNL e, nel contempo, negarla ad organizzazioni che pur rappresentative non abbiano sottoscritto alcun accordo.

**Io credo che queste problematiche vengano esaminate a fondo e auspico che siano prese delle misure concrete che possano far sentire il lavoratore vera-**

**mente rappresentato, che permettano al sindacato di avere quella forza contrattuale che la giurisprudenza più volte esaltato come elemento razionale per riconoscere la rappresentatività, una forza contrattuale data dal numero degli iscritti dalla capacità dei propri delegati, servono misure che facciano sentire il sindacato libero da ogni gioco di potere.**

**Oggi il vero sindacalismo,**



*Il Segretario Generale FAST Giovanni Martinelli con Matteo Nevi*

**quello che si rifà ai principi di Libertà, Autonomia e Rappresentatività ovvero a quei principi originari dello statuto dei lavoratori, è il sindacato autonomo ed è per questo che bisogna lottare affinché sia possibile raggiungere un'effettiva parità tra i sindacati e che venga quindi riconosciuta da tutti l'EFFICIENZA, l'ETICA e la PROFESSIONALITA' del sindacato autonomo, valori questi che ho potuto riscontrare nella FAST in questo periodo.**

Prima di chiudere mi corre l'obbligo di fare un ringraziamento al Segretario Generale FAST che mi ha seguito durante lo svolgimento del lavoro e mi ha dato la possibilità oggi di essere qui e un ringraziamento anche a tutta la segrete-

ria della FAST e della FAST Ferrovie, per la collaborazione a livello di spazi e di mezzi tecnici.

#### **DOCUMENTAZIONE DI RIFERIMENTO:**

- Legge n .300/1970
- ACCORDO INTERCONFEDERALE(CGIL,CISL,UIL) 20 DICEMBRE 1993 per la costituzione delle RSU in specifico si analizza la premessa e gli art. 1;2;3;4 Per la

parte prima, mentre per la parte seconda si analizzano gli art. 1;2;3;4.

- Memento pratico del lavoro. IPSOA- Franco Lefebvre
- Sentenza della Corte Costituzionale n.244 del 1996
- Accordo 23 dicembre del 1998.
- Sentenza Corte di Cassazione n 9881.2001( definizione di unità produttiva)
- Sentenza Corte di Cassazione n 15296 del 21 luglio 2005(attività di sottoscrizione)
- ART.39 cost.
- Sentenza Corte Costituzionale n.54 del 1974
- Accordo 4 Marzo del 2003.

# Alcune riflessioni su “Il Lavoro” e “L’agente Unico o Solo”

di Clemente Setaro

La Costituzione della Repubblica Italiana, nella prima parte “Principi fondamentali” art. 1 e 4, dà due indicazioni basilari sull’importanza del “lavoro” in una società strutturata.

Indicazioni che, credo, possano aiutare a riscoprire l’aspetto “umano” dell’importanza del lavoro.

Nei due articoli si legge: “L’Italia è una Repubblica democratica, fon-



data sul lavoro”; “... Ogni cittadino ha il dovere di svolgere, secondo le proprie possibilità e la propria scelta, un’attività o una funzione che concorra al progresso materiale o spirituale della società”.

Oggi le affermazioni dei due articoli della Costituzione possono avere ancora una validità attuale?

In un periodo come questo che tende a privilegiare solo:

- Il guadagno come finalità unica di un’Impresa;
- L’efficienza intesa come capacità di porsi sul mercato per divenire unico protagonista societario a livello internazionale (nuovo tipo di monopolio ma non più pubblico);
- L’impiego di persone - in maniera più o meno stabile - inteso come fase di passaggio a gestioni più automatizzate e

comunque funzionali solo a quel tipo di professionalità richiesta al momento;

Forse, andrebbe fatta una riflessione su cosa è “il lavoro”.

E’ solo un “contratto” tra chi chiede un servizio e chi presta la propria opera o qualcosa che bene o male ha anche rilevanza sociale e socializzante - umana - di condivisione?

Probabilmente, i “padri costituenti” avevano un’idea di “lavoro” più completa, un concetto più lungimirante rispetto alla sola idea di “profitto”.

Un lavoro che è possibilità per le persone di poter vivere la propria vita (e quella delle proprie famiglie) in modo degno; un lavoro che è inteso

anche come crocevia di “relazioni sociali” che arricchisce la persona e la fa sentire membro “utile e costruttivo” della società (basti pensare all’importanza degli inserimenti lavorativi protetti, per disabili ed emarginati, attuati dalle pubbliche amministrazioni locali e dalle cooperative come strumenti di socializzazione, un lavoro che diviene forma di “terapia”).

Sicuramente, sempre i nostri “padri costituenti”, non pensavano al lavoro come un’attività che svilisse il senso di appartenenza ad una società, che contribuisse all’isolamento sociale e dei rapporti interpersonali al punto da rischiare di rendere alcune tipologie di lavoro (es.: coloro che sono costretti ad attività svolte senza contatti con altre persone) a rischio di patologie nevrotiche e/o depressive (dannose per il lavoratore stesso, per i rapporti in famiglia, per la società).

Credo che, sulla linea di queste riflessioni, dovrebbero essere ripensati i vari Piani d’Impresa attuati dalle aziende.

Per quanto riguarda il Gruppo Ferrovie dello Stato e quindi Trenitalia, una valutazione sui risvolti, più o meno negativi, che potrebbero svilupparsi, a medio e lungo termine, a causa di scelte apparentemente risolutive per uscire dalla crisi finanziaria e di immagine, comincia ad essere non rinviabile, specialmente per quanto riguarda l’applicazione di nuove modalità di lavoro in quei settori dove vi è anche una grande necessità di “qualità” e “sicurezza”.

Entrando nel merito della volontà aziendale (giustificato dalla crisi economica e dal confronto con le imprese ferroviarie europee) di mettere in atto (come importante soluzione di tutti i problemi) l’agente unico - o solo - come equipaggio macchina, giustificato dal fatto che la “tecnologia” possa supportare ed anzi migliorare in sicurezza la conduzione di un treno rispetto ai due macchinisti attuali, credo che vada fatta una seria analisi, anche al di fuori dei luoghi comuni (a volte pur sempre validi) e dei pregiudizi.

Il problema non è se un macchinista solo è capace o meno di condurre un convoglio (ed anche tutte le resistenze di una parte del personale ad effettuare la prova al SIDAC “in solitario” credo possano divenire pretestuose e fuorvianti), ma il tipo di lavoro che deve svolgere, le operatività che deve rispettare sia nella normale conduzione che in caso di degrado, il tipo di “affaticamento” che comporta (che è diverso da chi opera in officina, in ufficio od altro), l’importanza di “una pausa” dalla guida (cosa sempre consigliata a tutti i conducenti di veicoli), comporta una valutazione ben più seria: un macchinista costa

(continua a pag. 17)

# Dio salvi le ferrovie

di Paracelso

Almeno teoricamente il confronto sul futuro delle ferrovie e del contratto dei suoi dipendenti, sembrerebbe aver preso una qualche direzione.

Secondo il più classico dei canoni liturgici delle relazioni industriali nel settore parapubblico, Governo Azienda e Sindacati hanno aperto vari "tavoli" di confronto.

La prima osservazione si può fare proprio rispetto al profilo del negoziato, che vede nel Governo e non nelle parti sociali, azienda e sindacato, il primo interlocutore.

Forse non siamo ad una svolta neo-corporativa, ma certamente assistiamo ad una regressione della vocazione privatistica e confindustriale dei rapporti tra le parti.

Parti che, evidentemente, da sole non sanno o non vogliono restare.

Del resto i segni di questa regressione si erano già intravisti all'inizio del cambio al vertice delle ferrovie.

Sia chiaro, nessuna nostalgia per Catania e Cimoli che, per la verità in buona compagnia, hanno portato le ferrovie al disastro, ricevendo per questi "servigi" laute quanto scandalose liquidazioni.

Ma non c'è dubbio che quando, in un sussulto di non consueta e forse inconsapevole modestia, a Moretti sfugge di dire, sul Sole 24 ore del primo Aprile, che in fondo le sue proposte non sono un piano industriale ma un'operazione verità sullo stato delle Fs, si capisce subito dove vuol andare a parare.

La differenza tra un'operazione verità, lodevole ancorché tardiva (anche da parte sua che in questi anni non è stato in Siria) ed un piano industriale, sta nel fatto che la prima è una onesta constatazione della precaria realtà delle ferrovie, invero nota a chi non avesse

gli occhi foderati di prosciutto; il secondo, un'idea imprenditoriale vera, un efficace ed efficiente insieme di scelte mezzi e strumenti, utili al perseguimento di obiettivi industriali, economici e finanziari.

La sola operazione verità, non poteva che produrre, almeno fin qui, la classica ricetta: richiesta di quattrini allo Stato per ripianamenti e investimenti, richiesta di quattrini ai cittadini con inusitati aumenti delle tariffe, richiesta di quattrini ai lavoratori con la solita storia dei ferrovieri in esubero.

Il tutto infiocchettato dal solito e generico dato quantitativo dello sviluppo, per altro più del fatturato (che deriverà in gran parte dall'aumento delle tariffe) che del trasportato, nonché dalla promessa del futuro pareggio di bilancio e, più avanti, dell'utile.

Sotto questo profilo è appena il caso di ricordare che anche l'ing. Cimoli era riuscito a riportare in pareggio in bilancio.

Opera titanica, avvenuta evidentemente con ampio ricorso alla "finanza creativa", di moda da qualche anno, che spesso altro non è che versione nobile del



sostanziale falso in bilancio.

Per evitare cascami demagogici, è bene precisare che l'"operazione verità", al di là di qualche drammatizzazione di comodo, non poggia sulla sabbia e dunque nessuno può sottrarsi alla durezza dei fatti e dei numeri.

Ma gli obiettivi, la prospettiva non possono poggiare solo sulla dimensione finanziaria: per questo basterebbe concentrarsi sulla famosa T dell'alta velocità e sul trasporto metropolitano a domanda concentrata, abbandonando tutto il resto.

Al contrario, non è ancora troppo tardi, anche se siamo al limite, per riprendere l'ambizione di fare delle ferrovie italiane una grande impresa nazionale di logistica, di traspor-

ti e di servizi, al di fuori della retorica dei discorsi nei convegni.

Certo, si tratterebbe di metter mano ad una seria ma non matri-gna riorganizzazione dell'impresa, ad una valorizzazione e non ad una mortificazione della prima risorsa, il lavoro, ad una diversificazione delle aree di business e non ad una desertificazione con progressive soppressioni e perdita di presidi, a più alleanze con il mercato ed i suoi attori e meno con lo stato e con la politica.

Compiti non brevi e men che meno facili, ma che fanno la differenza tra Marchionne e Cimoli, tra Passera e Catania, tra un'azienda che cresce ed una che sopravvive.

Ora, tornando per un attimo al profilo dell'accordo sottoscritto e che ha per ora scongiurato lo sciopero, viene da porsi qualche domanda.

Il primo tavolo, presidiato dal Governo, dovrebbe essere quello sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri.

Le "lenzuolate" di Bersani, a prescindere dal giudizio che si può formulare, non sono state discusse "prima" con gli interessati, ma hanno fatto parte di decisioni governative e parlamentari che poi, come è giusto che sia,

sono state discusse con le categorie ed i soggetti di riferimento.

Immaginate un po' se, per esempio, la soppressione dell'ordine degli avvocati venisse discussa, preventivamente e direttamente, con lo stesso ordine professionale.

Sotto questo profilo può apparire rassicurante "giocare" la partita in casa, ma è una posizione miope, di corto respiro: quelli "di fuori", cominciando dalla Unione europea, non starebbero certo a guardare e non lascerebbero passare, alla lunga, scelte neo protezioniste.

Come che sia non si può essere liberisti quando si tratta del lavoro e della sua produttività, statalisti quando si invocano risorse e protezione.

Anche sul secondo tavolo, che parrebbe dedicato al piano di impresa, ci sarebbe il presidio del Governo, per mezzo del Ministero del Lavoro.

Nella speranza che nel frattempo l'operazione verità si trasformi in un piano industriale, è prassi che la discussione di merito avvenga prima tra le parti e successivamente, in caso di disaccordo o problemi, la vertenza si sposti al Ministero del Lavoro.

Il condizionale è d'obbligo, ma

ove la presenza del Ministero competente fosse effettivamente di prima battuta, potrebbe essere l'indizio di preventivati, gravi problemi, probabilmente da risolvere con l'introduzione ed il ricorso di ammortizzatori sociali.

A pensar male, come il senatore Andreotti, l'immobilismo che investe aree non marginali dell'impresa, parrebbe idoneo a preconstituire zone di precarietà.

Buon ultimo il tavolo sul contratto che, evidentemente, non potrà non risentire e pesantemente dell'esito dei primi due.

Forse sarebbe stato meglio, strategicamente, non spezzettare il negoziato.

Comunque la partita sta proprio qui, nel non fare del contratto una appendice di tutta la vicenda, un dato residuale del confronto, ma farne la "sede" del confronto.

Questo se l'obiettivo è, come dovrebbe essere certamente per il sindacato, rilanciare l'impresa sul mercato e non proteggerla "dal mercato", valorizzando il lavoro, certamente senza lisciargli il pelo, ma battendo il luogo comune che fa del lavoro il problema principale e non la prima risorsa di una azienda di servizi.

Ce la faranno i nostri eroi?

#### **(segue da pag. 15)**

la metà di due (troppo ovvio e valido solo matematicamente).

Così come non lo è nemmeno garantire che la tecnologia applicata assicuri un grado di sicurezza maggiore (non vi è contrapposizione tra tecnologie applicate ed il mantenimento del doppio agente).

Ma quale "persona macchinista" avremo dopo anni di servizio in solitario, senza rapporti umani e di affiatamento collaborativo con altri colleghi (fare gruppo per sentirsi impresa -?-), possibilità di un confronto costruttivo in caso di criticità di circolazione o del mezzo su cui opera, di uno scambio nella guida perché affaticati dalla nebbia o dal

sole contro o dalle mille luci che costeggiano la ferrovia, di una vigilanza attiva aiutata anche dal parlare con il collega di fianco (special modo la notte)?

Può essere tutto sostituito con un pedale vigilante ed un po' di "lucette" che si attivano sul banco di guida?

Sicurezza non è solo riduzione percentuale dei fattori di rischio, qualità non è solo un treno pulito e puntuale. Sicurezza e qualità sono anche persone capaci di vivere socialmente e nella propria famiglia una vita normale, con una professione "che concorra al progresso

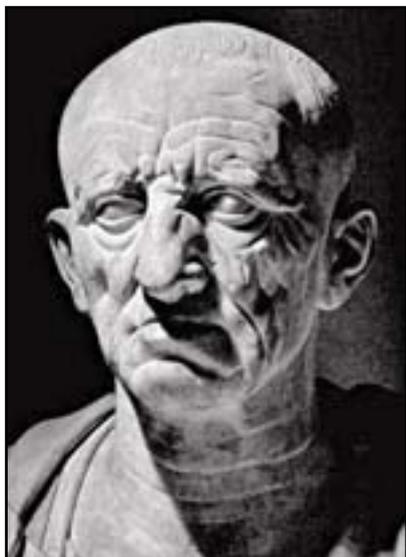
materiale o spirituale della società" (art. 4 della Costituzione) e che non rischino di dover uscire "presto" dalla loro attività e con il loro bagaglio di esperienza perché "cotti" – "fusi" – "esauriti ed asociali".

Per questo credo che nell'iniziare il confronto sul nuovo contratto di lavoro e sulla conseguente nuova normativa che si vorrà applicare, sia prioritario il mantenimento del doppio macchinista e di pause di recupero appropriate (tra due servizi sia in residenza che fuori residenza) su tutte le altre variabili (ore di lavoro, condotta, chilometri), fermi restando i limiti settimanali.

# “*Carthago delenda est*” (*Cartagine deve essere distrutta*)

di Aniello Carpenito

**Ciò che salverà il mondo sarà l'idea di Roma! (Cesare)  
Ciò che salverà le ferrovie sarà l'idea del treno telecomandato!  
(Che sia il vero pensiero di Moretti?)**



Catone il censore

“*Carthago delenda est*” è la celebre frase pronunciata da Marco Porcio Catone, passato alla storia come *Catone il censore*, in conclusione di ogni suo discorso proferito al Senato a partire dal 149 al 146 a.C., anno in cui Cartagine venne completamente distrutta, al termine della Terza Guerra Punica, dai Romani di Publio Cornelio Scipione Emiliano.

Questo cenno storico diviene indispensabile per cogliere un indubbio quanto curioso e simpatico parallelismo esistente tra il noto statista Romano e l'atteggiamento che da anni è proprio del neo Amministratore Delegato del Gruppo FS.

Infatti, da anni l'Ing. Moretti, rivestendo svariati incarichi di rilevante responsabilità in tutti o quasi i settori del mondo delle Ferrovie dello Stato, qualunque fosse l'argomento sul quale si impegnava ad esternare il suo punto di vista, non ha mai perso occasione per precisare che, comunque, “*il treno deve andare con il Macchinista Solo!*”

Ed ecco, quindi, l'assioma Catone-Moretti:

- Il primo, convinto che non era possibile né conveniente per i

Romani venire a patti con il secolare nemico, aveva basato tutta la propria azione politica sulla necessità di distruggere Cartagine, tanto che ogni suo sermone, di qualsiasi argomento trattasse, finiva, sempre, con questa esortazione: *Ceterum censeo Carthaginem esse delendam* (“*Inoltre ritengo che Cartagine debba essere distrutta*”);

- Il secondo, altrettanto convinto che l'agente solo sia l'unica soluzione ai mali delle Ferrovie, ha poca disponibilità nel mettere in discussione la sua idea e preferisce chiudere ogni suo intervento, ufficiale o ufficioso, sia che si parli d'Investimenti, d'Infrastruttura o d'Impresa ferroviaria o anche solo di servizi alla clientela, con quello che è diventato il suo slogan preferito: “*Il treno deve andare con il Macchinista Solo!*”

Un'analogia che comunque è caratterizzata da una differenza sostanziale:

- A Catone il Censore sono stati sufficienti tre anni per raggiungere l'agognato obiettivo ed accorgersi che, comunque, le ricadute positive per il futuro dell'Impero non erano, poi, così rilevanti;

- All'ing. Moretti, che si sta dimostrando molto più caparbio, gli anni stanno continuando ad assommarsi, senza che l'obiettivo si avvicini in modo sostanziale e senza che egli riesca a farsi una ragione della reale ininfluenza di un tale proposito nell'ambito di un qualsiasi concreto piano di risanamen-

to e sviluppo, pur senza contare le innumerevoli ricadute negative che si andrebbero ad innescare.

Rimanendo, comunque, sul parallelismo storico, potremmo dire che la prima vera guerra punica (quella della scorsa estate contro il VACMA), sicuramente non è stata favorevole al “nuovo Catone il Censore”.

Ritenendo, invece, che con il Sindacato in ferrovia è possibile dialogare, sicuramente vale la pena cercare insieme quelle soluzioni che possono essere trovate, senza mandare per forza il treno con l'equipaggio di condotta composto da un solo macchinista.

Con questa pagina, scritta fra il serio e il faceto, vogliamo dire all'Ing. Moretti che la disponibilità del Sindacato e dei Macchinisti ad affrontare il problema della riorganizzazione del sistema a fronte delle più evolute tecnologie non va interpretata come accettazione delle sue convinzioni, ma neanche come ottuso ostruzionismo.

Oggi qui non ci sono né Cartagine, né Cartaginesi da bruciare!



L'Amministratore delegato del Gruppo FS Moretti

# Errare è umano Perseverare è diabolico

di Carlo Nevi

**“... cambiano i Governi ma per le ferrovie e i ferrovieri il destino è sempre lo stesso”  
“... la ricetta di Padoa Schioppa ... altro che cura dimagrante ormai siamo all'anoressia”**

Telecom, Alitalia e Ferrovie settori strategici e fondamentali del nostro Paese, in mano a capitali stranieri? Per quanto riguarda Telecom e Alitalia sembra proprio di sì e, in tal caso, sarebbe l'unico caso in Europa di reti di servizio pubblico sotto il controllo straniero, mentre le ferrovie, se tutto va bene, se la caveranno con **10.000** lavoratori in meno e il **macchinista solo** su tutti i treni, in barba alla sicurezza ed alla qualità del servizio offerto.

In attesa che il destino delle FS si compia, irrompono come falchi Montezemolo & Company che con la loro nuova Società - la **NTV** - si dicono pronti a far viaggiare i loro treni privati sulle tratte dove il business è maggiore e senza incorrere negli obblighi che vengono richiesti a Trenitalia (misteri della fede???).

E la politica che fa?

Le reazioni della politica, tranne qualche indignazione, sono in larga parte di silenzio (assenso???), eppure in campagna elettorale i loro programmi pullulavano di belle parole di slogan efficaci tipo “... sostenere e rilanciare il trasporto ferroviario viaggiatori e merci” o “... **NO** a ulteriori tagli della rete ferroviaria ed ai servizi” ed ancora “*tutela dell'occupazione e sicurezza per le FS*” e così via, poi nei fatti la ragion di stato (o di poltrona) ha avuto il sopravvento sui buoni propositi ma, per fortuna, le prime forti reazioni vengono, come al solito, dal mondo del lavoro, con la proclamazione di una serie di scioperi aventi al centro dell'azione di lotta, il rinnovo contrattuale, la sicurezza e la salvaguardia dei livelli occupazionali, contro i tagli annunciati e sostenuti dal Ministro **Padoa Schioppa** per le FS.

Eppure avevamo salutato favorevolmente il cambio ai vertici del Gruppo FS e l'avvento dell'era

Moretti, Manager conosciuto, stimato e apprezzato ma soprattutto, per tutti noi, un Ferroviere.

Le sue prime dichiarazioni dopo il suo insediamento, le sue buone intenzioni e la sua dichiarata condivisione dei problemi dei ferrovieri, ci facevano ben sperare ma ... dopo quattro mesi, le nostre speranze vacillano inesorabilmente.

Il 14 novembre 2006 il nuovo AD del Gruppo FS, davanti alla commissione Lavori Pubblici del Senato, fa un discorso che potremmo così sintetizzare “ **Signori!**



**Siamo al capolinea ... siamo sull'orlo del fallimento**”, da parte sua il Governo, per bocca del premier Romano Prodi, cerca di (quasi) rassicurare l'AD, i Ferroviere ed il paese, perché un'Italia senza treni non è pensabile “**dobbiamo provvedere ... è un grosso rischio**” tuona (si fa per dire) **Prodi** poi ... **Padoa Schioppa**.

Sono circa 6 i miliardi di euro che il duo **Cipolletta - Moretti** ritengono necessari per risollevarle le FS, di cui 3,5 da destinare al completamento dell'Alta Velocità.

Nell'attesa dei soldi l'AD lancia la politica “**Francescana**” come se in questi anni i ferrovieri avessero vissuto da nababbi.

Da dove cominciare? Come fare? Di chi è la colpa?

Cosa è successo in questi anni alle FS? Può essere domanda legittima per Cipolletta, che era a Confindustria, non certo per l'Ing. Moretti, che era AD di - RFI S.p.A.

Comunque un ripasso per tutti non fa di certo male.

Venti anni fa nelle ferrovie erano

impiegati circa 220.000 dipendenti di cui 650 Dirigenti, oggi, a distanza appunto di venti anni, i ferrovieri sono scesi a poco più di 97.000 (**123.000 in meno - circa il 56 %**) ma i Dirigenti sono raddoppiati raggiungendo il considerevole numero di **1200**, registrando un incremento dello 0,94% in rapporto al restante personale.

Anche la linea ferroviaria ha subito mutamenti o per meglio dire ridimensionamenti o meglio ancora tagli, passando dai **16.183** km del 1985 agli attuali **15.915** di cui, il 61% (**9708,15 km**), è rappresen-

tato da linee a binario unico, un dato rimasto invariato negli ultimi vent'anni e che andrebbero eliminate per motivi di sicurezza, altro che **Alta Velocità!!!!**

Il **trasporto merci** è ormai sparito, eppure ogni giorno televisioni e giornali parlano al mondo di inquinamento ambientale, di aria irrespirabile, di buco dell'ozono e di quanto su tutto questo incida pesantemente il gas di scarico di automobili e camion che ogni giorno imperversano sulle nostre strade/autostrade.

Siamo davvero lontani dall'Europa in questo senso o meglio siamo in Europa per quello che più fa comodo a qualcuno, per quello che le lobbies impongono, tutto a scapito dell'impatto ambientale, della salute dei lavoratori e della sicurezza.

Eppure, tutti concordano che il trasporto ferroviario è il più sicuro ed ecologico che esista ma allora, se così è, perché non adottare le soluzioni che nel settore del trasporto merci, i nostri vicini Austriaci hanno, a mio avviso, intelligentemente adottato per salvaguardare il loro ambiente, la salute dei loro abitanti e il trasporto merci su rotaia?

Perché i nostri Governanti (tutti, sia chiaro) non legiferano in tal senso?

Sarebbe un primo passo in avanti e un bel segnale per il paese se, ad esempio, decidessero che il trasporto di tutte quelle merci tossiche, nocive e altamente inquinanti etc., venga effettuato "obbligatoriamente" per ferrovia togliendole una volta per tutte dalle strade italiane (mistero delle lobbies???)

Anche sul fronte viaggiatori dobbiamo registrare un calo del **2,5%**, infatti, se nel **1985** gli utenti del treno erano l'**11,5%**, oggi essi sono scesi al **9%** di cui, la stragrande maggioranza (**65%**), è rappresentata dai pendolari, ovvero da quella clientela cui è riservato un servizio (come abbiamo avuto modo di dire già in un altro articolo della Voce delle Attività

Ferrovie) di serie "**B**".

Parlando di servizio offerto, come non ricordare che in questi anni ne abbiamo viste di cotte e di crude, treni sporchi, senza aria condizionata d'estate e senza riscaldamento d'inverno, oppure troppo caldi o troppo freddi, porte che non funzionano, bagni inutilizzabili, senza acqua e maleodoranti, le zecche, il Capotreno introvabile dalla clientela (che intanto viaggia gratis) perché relegato al ruolo di "dama" di compagnia dell'unico macchinista rimasto in cabina di guida



Il ministro delle Finanze Padoa Schioppa

(poi si cercano provvedimenti per la lotta all'evasione), treni insicuri, ritardi, biglietterie chiuse e addirittura stazioni chiuse o abbandonate (destinate ad aumentare con la paventata attuazione del **progetto "Operation"**), è questo ciò che è sotto gli occhi di tutti coloro che si servono del treno (lavoratori e studenti che ogni giorno affollano i nostri treni e si riversano nelle grandi città) quelli che una volta venivano comunemente definiti viaggiatori e che oggi chiamiamo clientela come se fosse sufficiente cambiargli il nome per fargli chiudere gli occhi e cambiare opinione.

Ecco, in questo scenario, che definire drammatico è poca cosa, i lavoratori delle ferrovie, dopo aver assistito per anni a **sperperi**, a **tagli sul lavoro e sull'occupazione** (a scapito dell'efficienza e della sicurezza), alla **svendita del patrimonio immobiliare**, vengono poi "quasi" colpevolizzati dai vertici aziendali e dai governanti come fossero loro gli artefici del fallimento del trasporto ferroviario in Italia.

**Davvero assurdo.**

Bene o per meglio dire Male, questa è la storia e la situazione nelle FS, ma chiaramente come tutte le più belle storie non finisce qui, perché nella sua fervida fantasia il Ministro **Padoa Schioppa** ci propina la sua ricetta per curare le Ferrovie gravemente ammalate, una ricetta tanto semplice quanto **inaccettabile**, **aumento delle tariffe dei biglietti**, **taglio di 10.000 ferrovieri con dimezzamento dei macchinisti che tradotto significa agente solo.**

Ebbene ritengo doveroso fornire al Ministro alcune risposte in ragione del perché **riteniamo inaccettabile** la sua ricetta a partire dal **macchinista solo.**

**Vede, signor Ministro, noi diciamo NO!**

Non tanto per il problema occupazionale (che comunque riveste un ruolo importante) quanto per il problema più importante: la **Sicurezza!!!!** dei lavoratori e dei viaggiatori.

Signor Ministro si è mai chiesto perché le ferrovie italiane sono le più sicure in Europa?

La risposta è molto semplice, perché abbiamo ancora sui nostri treni **due macchinisti** e questo è inconfutabile e certificato perché se siamo, come da tutti riconosciuto Lei compreso, l'unico paese che adotta il doppio macchinista, **vorrà pur significare qualcosa o no???**

D'altro canto, se nel resto

d'Europa adottano il macchinista solo probabilmente avranno adottato tecnologie con sistemi di sicurezza adeguati, anche se i risultati non li confortano visto che - e lo ripeto - le più sicure continuano ad essere le Ferrovie Italiane con il doppio macchinista.

Comunque in tema di tecnologia è bene che Lei sappia che da noi è ancora lontana a venire, che ben 9700 Km di rete sono ancora a binario unico, e che ci sono linee in cui la tecnologia non arriverà prima di qualche anno e altre che forse non la vedranno mai.

**Vogliamo forse equipararci all'Europa per standards di insicurezza????**

Per quanto riguarda i tagli di personale, vorremmo dirle che i ferrovieri sono stanchi di pagare pegno, i ferrovieri hanno già dato: da 220.000 a 97.000

Ora i ferrovieri dicono basta, le colpe di scelte **politiche errate**, di **manager strapagati** quanto **incapaci**, non possono essere espiate dai lavoratori.

Non è possibile che da un lato il suo Governo voglia aumentare

l'età pensionistica (visti i gravi problemi finanziari in cui versa l'INPS) e, dall'altro, continui ad *"incentivare"* le società nella **produzione di pensionati!**

E' alquanto singolare la sua proposta di ulteriori tagli di personale e nel contempo mantenere in servizio gente in **Super Bonus**

In merito agli aumenti delle **tariffe** vorrei invece ricordarle che il treno è un servizio pubblico e le tariffe devono rappresentare un incentivo al suo utilizzo tenendo conto anche del **costo della vita e dei salari** (noi Italiani dai dati recentemente pubblicati dalla ricerca Eurispes siamo il fanalino di coda dell'Europa) e comunque devono essere congrue al tipo di servizio offerto, il nostro purtroppo è alquanto scadente.

Per questo credo che prima di parlare di aumenti di tariffe, sia opportuno concentrarci sul servizio da offrire aumentando gli standards di **efficienza, qualità e sicurezza** in senso lato sia a bordo treno (per il personale e la clientela) che in stazione.

E' per queste ragioni che **respingiamo** il suo piano d'impresa e la invitiamo, congiuntamente al Consiglio dei



Carlo Nevi

Ministri ed alle forze parlamentari che sostengo la coalizione di Governo, a rivederlo.

**Il paese ha bisogno di trasporti e delle Ferrovie.**

Le ferrovie devono essere sostenute, controllate ed indirizzate dallo Stato in difesa della sicurezza e del diritto alla mobilità dei clienti dei diritti dei lavoratori e di un servizio sicuro efficiente e razionale gestito nell'interesse della collettività.

Per queste ragioni ci **opporremo con tutte le nostre forze** a questo piano d'impresa **per la tutela** dei livelli di sicurezza, di qualità, di efficienza, di occupazione e delle professionalità necessarie per garantire la qualità del servizio e la sicurezza, salvaguardando l'unicità del gruppo FS.

Siamo altresì pronti a qualsiasi confronto, perché **noi vogliamo, il paese vuole**, un piano d'impresa improntato a sostenere e rilanciare realmente il trasporto ferroviario, sia viaggiatori, sia merci, che sostenga ed incentivi l'utenza pendolare.

# La carta vincente?

di Daniele Vitale

**Dialogo, diplomazia, collaborazione reciproca, per il futuro dei lavoratori SERFER, tutto ciò per ottenere un unico obiettivo: crescere insieme all'Azienda per essere sicuri domani!**

In molti si chiedono a cosa serva SERFER, addirittura qualcuno si pone il falso problema: "cosa far fare a SERFER?".

Questo modo di fare getta solo confusione ed incertezze tra i lavoratori.

Tanto per chiarirci, il nome dell'azienda dice già tutto; SERFER sta per SERVIZI FERROVIARI.

Quindi è chiaro che tutto il lavoro ruotante intorno al mondo della ferrovia, SERFER deve essere in grado di poterlo fare, conseguentemente deve ritagliarsi un ruolo determinante, fondamentale, usufruendo della polivalenza dei suoi stessi operatori altamente qualificati e preparati, garantendo flessibilità al cliente più esigente, che proprio con questa azienda trova un servizio efficiente con la duttilità necessaria al servizio da svolgere.

Premetto che dopo aver analizzato alcuni siti dove opera appunto la società genovese, riscontro che l'operato dei dipendenti risul-



ta "consono" con l'esigenza e la logica per cui SERFER diventa indispensabile e trova motivo di esistere. Rilevando inevitabilmente un ruolo preciso ed efficiente, l'azienda si interpone tra il polo industriale italiano ed il vettore ferrovia, diventando in alcuni siti anch'essa vettore su rotaia, avendo ottenuto l'apposita licenza che l'annovera tra le imprese ferroviarie italiane, rendendola quindi flessibile e competitiva.

Detto tutto ciò, a volte i problemi riscontrati, e i malcontenti dei lavoratori, nascono dall'acquisizione dei problemi legati alla "morfologia" del cliente stesso, che non si adegua, o non cura particolare attenzione alle condizioni lavorative dei dipendenti.

Dov'è possibile l'azienda ha

dimostrato di intervenire risolvendo con propri mezzi i disagi e i malcontenti dei suoi operatori, sempre ricercando l'equilibrio con la soddisfazione del cliente e per garantire un servizio, ed il mantenimento dei clienti, quindi il posizionamento sul mercato.

Opporsi diventerebbe oltre che inutile anche miope e dannoso.

Il dipendente SERFER comunque rimane incerto nell'espletamento del proprio ruolo, in quanto nel mondo della ferrovia non viene riconosciuto come ferroviere o collega tra i dipendenti FS o di altre imprese ferroviarie, all'interno dei raccordi non è nemmeno identificato come operaio, creando inquietudine tra gli addetti ai lavori, imbarazzo non sentendosi ben identificato nel ruolo da esso svolto, un ruolo invece ben definito nel mondo del lavoro.

Questa è una domanda che, rivolta dal dipendente SERFER quando si trova a lavorare fra altri ferrovieri, ha una risposta molto semplice e concreta: il dipendente SERFER è di fatto un ferroviere, per l'attività che svolge e perché gli viene applicato il CCNL delle Attività Ferroviarie stipulato il 16 Aprile 2003.

L'utilizzazione polivalente non deve fraintendere questo lavoratore come un "ibrido" tra operaio e



ferroviere tuttofare.

Questa sensazione di essere un soggetto che opera fra il ferroviere e il mondo industriale è uno dei malcontenti dei dipendenti della società genovese.

È indubbio che questa figura, appunto più flessibile nel mondo del trasporto che gira intorno alla ferrovia e ai raccordi privati, dove si concentra la maggior parte delle attività svolte dalla SERFER, rimane isolata dagli altri ferrovieri del Gruppo FS anche se si tende a farla rassomigliare più ad un ferroviere e non ad un operaio intermedio, questo per migliorare concettualmente la sua posizione di lavoratore.

Oggi la strada che come dipendenti di SERFER, iscritti e attivisti della FAST Ferrovie, abbiamo deciso di intraprendere è quella del dialogo, della chiarezza, della diplomazia.

Un dialogo fatto con intelligenza nel collaborare per trovare insieme ad azienda e lavoratori soluzioni che siano il giusto equilibrio fra le necessità aziendali e le necessità dei lavoratori.

Questo perché è chiaramente intuibile che non possono esisterci dipendenti senza una azienda, e non può esisterci un'azienda senza dipendenti.

Seguendo una logica sempre più concorrenziale che attanaglia tutto il Gruppo FS, occorre che dipendenti ed azienda insieme curino, facciano sinergia per proteggere il proprio lavoro e la propria identità.

Non ho mai creduto alle guerre "puniche", alle lotte sindacali titaniche, alle conquiste faraoniche, in un contesto come il nostro dove operiamo in una logica di mercato aperta ed indirizzata alla concorrenza, tenendo conto che non lavoriamo in regime di monopolio assoluto, ogni piccolo errore o una mossa mal studiata potrebbe diventare un colpo con effetto boomerang.

L'etica sindacale ci impone azio-

ni non volte a danneggiare i posti di lavoro, ma a salvaguardarli, trovando insieme ai lavoratori ed all'azienda le soluzioni migliori volte ad intensificare le relazioni industriali in modo leale, trasparente e pacifico.

Il sindacato deve rimanere l'interlocutore, "l'ago della bilancia" nei rapporti fra azienda e lavoratori.

Sinceramente, come rappresentante FAST Ferrovie, ho trovato ampia disponibilità al dialogo da parte della Direzione Risorse Umane, condividendo molti punti,



come ad esempio l'esigenza di definire in contratto le mansioni e la retribuzione dell'operatore polivalente.

La flessibilità, in un'azienda come SERFER, è una soluzione necessaria per poter operare su tutto il territorio, trovando come risorsa fondamentale il dipendente; quel dipendente che va curato sotto tutti gli aspetti, e la nostra attenzione cade in particolare sulla sicurezza del lavoratore.

SERFER, in modo meticoloso periodicamente espleta ispezioni, informa i propri dipendenti invitando a mantenere alta la soglia di attenzione, dimostrando la priorità della sicurezza dei propri dipendenti.

Certamente è di vitale importanza per il personale sapere che l'azienda per cui lavora è attenta prima alla sua salute poi alla pro-

duzione. Forse la definizione è un po' utopistica, ma per ora SERFER riesce a trasmettere ai dipendenti questa sensazione.

Ci rendiamo conto che ancora c'è molto lavoro da fare, ancora abbiamo diversi cantieri in cui andare, ma sappiamo che tanti lavoratori hanno molti dubbi, malcontenti, condizioni di lavoro precarie, ma so che con la strada intrapresa, anche attraverso il rapporto con l'azienda, troveremo le motivazioni necessarie.

Chiaramente, questa fase di riorganizzazione che stiamo attraversando con il Piano Industriale, che presagisce lacrime e sangue, sarà certamente foriera, per SERFER, di molte incertezze, che rischiano di essere trasmesse anche al personale, il quale diventa, inevitabilmente, vittima delle crisi economico-strutturali.

Certamente, aumentando la qualità del lavoro sarà possibile rendere i dipendenti più orgogliosi di lavorare in SERFER.

Solo attraverso una partecipazione di tutti alla vita della Società sarà possibile affrontare le sfide che il mercato ferroviario, l'andamento dell'economia del nostro Paese ed in particolar modo il Piano d'Impresa dell'intero Gruppo delle Ferrovie dello Stato, (SERFER ne è parte integrante) ci stanno presentando.

Tutto ciò, ci impone di sollevare un grande impegno per garantire il nostro domani.

# Il buco nero

di Diego Ferrari

Le continue trasformazioni dell'azienda FS e l'informatizzazione dei processi produttivi ha determinato di fatto, nell'organizzazione di FS, una zona grigia in cui vengono inghiottiti lavoratori di tutte le figure e famiglie professionali, denominata *Staff*.

Gli *Staff* rappresentano per l'azienda una zona *off-limit*, all'interno della quale i diritti dei lavoratori sono disciplinati da un fatto umorale anziché da regole.

Una zona in cui il contratto collettivo di lavoro è soltanto un *libricino*, applicabile solo a chi abita al di là di quel muro di cinta.

In quel mondo l'aspetto caratteriale, l'immagine e le capacità dialettiche sono più importanti della professionalità e della competenza.

Il *saper essere*, insomma, è un requisito essenziale.

L'impossibilità di riuscire a dimostrare le proprie capacità, quindi, genera gioco forza nei lavoratori stress e frustrazioni che si riversano verso altri colleghi, verso il cosiddetto *personale d'esercizio*.

Un lavoratore che non veda considerate le proprie capacità, i propri "talenti", quando si trova dietro uno sportello darà solo risposte non puntuali, evanescenti.

E' questo che, sommato ad orari di apertura delle segreterie molto ridotti,

rende un pessimo servizio al personale d'esercizio, che spesso insorge verso l'azienda ed intraprende vertenze sindacali.

Si assiste così, di fatto, ad una guerra di lavoratori che accusano altri lavoratori e l'azienda, responsabile principale dei motivi che l'hanno generata, viene chiamata in causa solo per dirimere la contesa.

In queste vertenze nessuno ascolta i lavoratori di quella segreteria, nessuno spiega ai colleghi del mondo esterno che un orario così ridotto è il risultato di carichi di lavoro ed attività assegnate. Nessuno dice loro che le risposte evanescenti sono il frutto di una mancanza di informazione aziendale chiara, e che la soluzione del problema è unire le esigenze del personale che accede ai servizi di segreteria con quelle dei lavoratori della segreteria stessa ed intraprendere una comune vertenza con l'azienda.

Bisogna prender coscienza che in un'azienda moderna non esistono attività d'ufficio e d'esercizio, ma



Diego Ferrari

solo attività.

Se per il macchinista il luogo di lavoro è la cabina di guida, per i Cst il treno, per i manovratori e verificatori il piazzale, per gli operai il capannone, per tutti gli altri il luogo di lavoro è l'ufficio.

L'addetto che inserisce i dati in RSMS, quello che gestisce il personale, chi contabilizza le presenze, l'addetto di una segreteria d'impianto, il capo stazione dietro un banco ACEI, il macchinista: hanno tutti i medesimi diritti e doveri.

Il contratto collettivo è fondato su regole che disciplinano il lavoro, indipendentemente dal luogo in cui esso viene svolto. Invece oggi si tende a considerare come *lavoratori d'esercizio* esclusivamente coloro che sono impiegati nella condotta, nella formazione treno, nella predisposizione degli itinerari, nella manutenzione. Nulla di più sbagliato, a nostro parere.

Ma anche all'interno degli *Staff*, lo dicevamo all'inizio, non vigono le medesime regole.

Non è più accettabile che l'azienda crei dei recinti *ad hoc*, nel cui interno rinchiudere lavoratori che pur svolgendo la stessa attività, nel medesimo luogo e per la stessa unità organizzativa, abbiano figure professionali che

(continua a pag. 26)



Villa Patrizi Roma

# Cargo's Agony

di Antonio Scalise

Come i nostri lettori certamente sapranno, su questa pagine abbiamo parlato spesso di Cargo, ma la drammatica situazione economica di Trenitalia, che pesantemente si ripercuote proprio sulla divisione merci impone di tornarci, per cercare di capire cosa sta succedendo e perché.

Cargo agonizza.

Le cause sono molteplici. Prima tra tutte, la liberalizzazione del trasporto merci. Nel resto d'Europa l'apertura dei mercati procede gradualmente mentre in Italia il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario è già completamente strutturato sul piano normativo.

E' noto che già da alcuni anni diverse imprese trasportano merci sul territorio italiano in concorrenza con Trenitalia.

Quando fu stipulato il Contratto Collettivo Nazionale delle Attività Ferroviarie, che trovava un importante punto di convergenza tra le legittime aspettative dei lavoratori e le esigenze delle società di trasporto, e che fu definito "epocale" da Sindacati, Dirigenza FS, Governo e opinione pubblica, si pensava che esso sarebbe stato vincolante per tutte le imprese ferroviarie operanti sul territorio italiano.

Regole analoghe, insomma, che avrebbero garantito una leale concorrenza e degli standard minimi di sicurezza del trasporto, e che ciascuna azienda avrebbe potuto adattare alle proprie specificità con i contrat-

ti di secondo livello.

Non è stato affatto così.

Non essendo obbligata all'adozione del contratto delle Attività Ferroviarie, ogni impresa è stata libera di applicare ai propri dipendenti quello che più ha ritenuto opportuno o conveniente, dall'autoferro fino a contratti ad-personam in alcune aziende di minor dimensione, creando una forma di *dumping* sociale e un'insostenibile corsa "al ribasso".

Sottoposta a tale "aggressione", Trenitalia Cargo ha vacillato.

Anche perchè la reazione della dirigenza a questa situazione è stata, a nostro parere, del tutto inefficace e insufficiente.

Avrebbe potuto e dovuto sfruttare le proprie *armi* principali: il *know-how* del trasporto e la rendita di posizione.

Per know-how intendiamo la vocazione a fare trasporto di una società che muove uomini e cose da oltre cento anni; per rendita di posizione la presenza capillare sul territorio che nessuna altra impresa può avere.

Proprio in ragione di questa capillarità avrebbe potuto aggredire il mercato, sfruttando la richiesta sempre maggiore di trasporto su ferro, soprattutto in un momento storico di saturazione di strade e autostrade e di sempre maggiore sensibilità sociale sui temi dell'inquinamento atmosferico.

Trenitalia ha deposto le armi.

Non ha investito, ad esempio, nel rinnovo del parco locomotori, anzi ne ha ceduti di nuovi alle altre divisioni, prendendo in cambio una serie di vetuste 646. Ha sperperato tempo e risorse

nello sviluppo dell'apparecchiatura VACMA, inutile e dannosa, che ha dovuto sconsigliare e disinstallare dai locomotori dopo un brevissimo tentativo di utilizzo.

C'è stato un periodo in cui, addirittura, noleggiava dei propri locomotori a un'impresa concorrente, mentre sopprimeva propri treni per carenza di macchine!

Ma ha individuato come motivo unico della propria non competitività l'eccessivo costo del lavoro dei propri dipendenti.

E' contro di essi che ha iniziato un'improbabile battaglia, con massicce dosi di tagli di posti di lavoro spesso, riteniamo, senza alcun criterio.

Per fare un solo esempio, l'alienazione del settore manovra, che passa a RFI.

Ha cercato, insomma, e sta cercando di risolvere i problemi di competitività **contro** i propri dipendenti quando, a nostro parere, è parlando **con** loro e con chi li rappresenta che poteva, e può, trovare le soluzioni.

Ma che dialogo pensate che ci possa essere con chi si siede ad un tavolo di trattativa o di discussione con pregiudiziali assurde?

Si prenda ad esempio la questione dell'**Agente Solo** su cui l'azienda, spalleggiata da splendide intelligenze governative, punta molto.

E' lampante che, allo stato, non si può fare, sia per la cronica carenza di tecnologia e manutenzione dei locomotori italiani che, soprattutto, per le forti perplessità riguardanti l'eventuale primo soccorso al macchinista che, da solo in macchina, dovesse sentirsi male.

Facciamo i debiti scongiuri, ma un infarto o un ictus non avvisano, prima di arrivare. E un macchinista che, ripetiamo, sia l'unico essere vivente su un treno, da chi e come viene soccorso, nella deprecata eventualità?

A meno che questo non sia considerato un costo, nemmeno tanto salato, da poter mettere in conto...





Secondo noi Trenitalia deve cercare le soluzioni della crisi valorizzando le risorse, umane e logistiche, che ha in casa.

Invece -è notizia di questi giorni- stanno per essere chiusi circa 300 impianti su tutto il territorio nazionale, soprattutto quelli interessati al traffico *diffuso*, mentre è stata formalizzata l'aggregazione delle società di logistica del Gruppo (Cargo Chemical, Ecolog, Omniaexpress e Omnia Logistica).

L'obiettivo dichiarato è quello di un trasporto ferroviario orientato a servire le lunghe percorrenze su scala europea, in un disegno di stretta sinergia con il trasporto camionistico, che invece deve essere sempre più funzionale a servire le relazioni di corto raggio, di alimentazione e deflusso delle merci.

Chiaro, no?

Trenitalia stimola il trasporto su gomma sul territorio nazionale e -

bontà sua- trasporta su rotaia in Europa.

Se a tutto questo aggiungiamo la carenza di investimenti e le continue diminuzioni di km/treno, abbiamo chiaro il dato finale: **Trenitalia sta abdicando dal proprio ruolo di vettore per le merci.**

Noi pensiamo che bisogna dare uno stop a progetti di questo tipo, pur non disconoscendo la complessità del problema. Auspichiamo che la dirigenza di Trenitalia, per una volta, decida di ascoltare la voce dei propri lavoratori, che sono disponibili a sedersi intorno a un tavolo per discutere seriamente e serenamente del futuro della propria azienda.

E' fondamentale salvare la Cargo, per non compromettere il futuro del trasporto ferroviario delle merci in Italia.

Sempre ammesso che ci sia veramente, da parte aziendale e governativa la volontà di salvarla, la Divisione Cargo di Trenitalia.

Sapete, a pensar male si fa peccato, ma spesso si indovina...

(segue da pag. 24)

vanno dal livello F al livello A, svolgano orari di lavoro diversi e progressioni di carriera in funzione del *saper essere* di ciascuno.

Il problema del cosiddetto personale degli uffici sta proprio nell'aver perso la propria identità, nel non aver certezze delle attività da svolgere, da una formazione professionale inesistente.

Anche il fenomeno delle malattie e dei danni derivanti dallo svolgimento del proprio lavoro, nel caso del personale amministrativo assume aspetti delicati e specifici.

Bisogna prendere coscienza del fatto che, ad esempio, se per un manovratore vi è il rischio di traumi nello svolgimento della propria attività, nei lager dequalificazione, frustrazione e stress espongono il lavoratore a rischi di patologie cardiache o depressive.



Le regole per sottoutilizzazioni, mansioni superiori, carichi di lavoro devono necessariamente valere per tutti i lavoratori ed il ruolo del sindacato è proprio quello di tutelare tutti, dal livello A al livello H, sia che svolgano attività di condotta sia che predispongano qualunque atto indispensabile a garantire a tutti la retribuzione o l'assistenza amministrativa contrattualmente prevista.

Non è più pensabile che in uno stesso ufficio, a parità di attività, le figure

professionali rivestite siano diverse, così come l'orario di lavoro.

Non è più pensabile che le progressioni di carriera siano caratterizzate, lo ribadiamo, dal *saper essere*. Sarà necessaria una forte volontà di tutti i lavoratori e del sindacato per entrare in quel *bucò nero* e pretendere migliore organizzazione del lavoro, svolgimento di attività proprie delle figure professionali rivestite, formazione, il medesimo orario di lavoro.

# La logistica in Umbria

## (Specchio dell'incapacità politica di realizzare un vero piano dei trasporti)

di Stefano Della Vedova

Ad oggi, in Italia registriamo ancora la mancata definizione di un vero piano dei trasporti, condizione indispensabile per assicurare sviluppo ed occupazione.

Per dirla tutta, siamo il vero fanalino di coda in ambito Unione Europea, di conseguenza la distanza tra gli indicatori della ricchezza e del PIL del nostro paese ed di quelli degli altri stati della comunità aumenta sempre più.

Pur tuttavia non si registra un minimo di volontà, né disponibilità ad assicurare risorse, da parte del Governo per finanziare soluzioni che assicurino parametri di mobilità, per persone e merci, degni di un paese occidentale, che oggi è tale solo per posizione geografica.

Di contro il nostro amministratore delegato Ing. Mauro Moretti continua a perseguire logiche d'involuzione continuando negli annunci di tagli agli organici ed alla produzione.

Questa volta tocca agli scali merci da ridurre, secondo il nostro A.D., ad un numero pressoché striminzito, circa 60/70 in tutta l'Italia ... e gli altri scali e Ferrovieri in essi impiegati che fine faranno?

Abbiamo visto negli anni passati che la "politica dei tagli" non ha portato grossi benefici a lungo termine, anzi ha portato a nuove riduzioni di produzione e di quote di traffico a favore degli altri vettori di trasporto e delle altre aziende di trasporto merci che oggi operano nel nostro territorio.

Necessita invece, a nostro giudizio, una seria politica d'investimento e di organizzazione delle infrastrutture a sostegno del traffico merci per indurre benefiche ricadute sia alla nostra industria primaria che al terziario.

La logistica sta invece pagando le conseguenze delle politiche sbagliate in materia di trasporto ed il fatto, non secondario, che il trasporto merci, dai dirigenti del Gruppo F.S. avvicenda-

tisi nel tempo, è sempre stato considerato la "Cenerentola" di Trenitalia.

Chi fa il macchinista nella Cargo sa che molto spesso i treni che viaggiano in anticipo magari arrivano poi a destinazione in forte ritardo.

Questa incapacità di assicurare la definizione di orari certi sul traffico merci ha sicuramente contribuito ad allontanare gli spedizionieri ed a farli dirigere verso altre società di trasporto.

Quali le cause del nostro fallimento?

Chissà se qualche nostro bravo e ben pagato dirigente avrebbe voglia di spiegarcelo?

Noi non vogliamo puntare il dito contro nessuno, ma il vedere continuamente ridimensionare le nostre strutture, mentre di contro assistiamo all'affermarsi di nuove e diverse società di trasporto merci ci fa sorgere qualche dubbio, rispetto al fatto che la nostra Cargo era veramente la "pecora nera" di Trenitalia o invece era solo stata colorata da abili pittori per farla vedere tutta nera e favorire così l'affermazione delle altre società di traffico merci, sia su strada che sul ferro, a cui prima si faceva riferimento.

Non ci spieghiamo infatti, pur con le carenze infrastrutturali a cui facevamo riferimento, l'incapacità di Trenitalia di intercettare traffico merci se non in piccoli numeri.

Eppure di merci che corrono ogni giorno sulle nostre strade, in lungo e in largo, ce n'è abbastanza per tutti, basta guardare quanti camion viag-



Terminal intermodale di Foligno

giano sulle nostre strade, ce ne sono anche troppi.

Se si va in autostrada vediamo che su tre corsie, le due di destra sono esclusivamente "riservate" ai bisonti della strada, mentre solo la terza corsia è "destinata" al transito degli altri veicoli.

Non passa giorno che quotidiani o telegiornali non parlino altro che di inquinamento, del caro benzina, di cronaca di incidenti (che magari potevano essere evitati).

E' un problema reale che riguarda tutti noi e sul quale bisogna intervenire al più presto, non è più possibile che, con tutti i mezzi di trasporto alternativi alla gomma esistenti, si debbano spedire merci dal nord al sud e viceversa preferendo i canali autostradali.

Ma in che mondo stiamo vivendo?

I nostri governanti, coloro che amministrano il nostro paese cosa fanno?

Possibile che siano solo interessati a riscuotere le accise sul combustibile, che giorno dopo giorno riempiono le casse dell'erario?

Possibile che non riescano a valutare per niente i costi in termini di vite umane ed i danni ambientali?

A questo punto riteniamo che finché

ci sarà questo ciclo di soldi sarà difficile vedere che il nostro legislatore faccia qualcosa di concreto per realizzare un piano dei trasporti serio e duraturo.

Consultando diagrammi, numeri e quanto altro ancora ci accorgiamo che nel nostro sistema trasporto, quello su ferro sembra un "Davide" rispetto al "Golia" del trasporto su gomma.

La storia dei nostri governi non è mai diversa, si succedono uno all'altro introducendo solo tasse, facendo finte riforme, tagliando le pensioni, senza pensare a realizzare lo sviluppo vero del paese che come già detto passa ineluttabilmente da una seria politica dei trasporti.

Sarebbe ora che subentri una nuova e più efficiente classe politica che prenda in mano la situazione, che inizi a studiare il settore del trasporto merci per attuare una politica diversa da quella perseguita fino ad adesso e che cominci quindi ad incentivare il trasporto su ferro, di gran lunga più sicuro, più economico e più ecologico di quello su gomma.

La FAST Ferrovie non vuole andare contro gli interessi di nessuno e nemmeno togliere lavoro a chi con il suo stipendio fa fatica ad arrivare al termine del mese, ma chiede a voce alta, che il Governo attui un piano dove si incentivino per far sì che gli autotrasportatori e gli spedizionieri trovino convenienza a mettere su un treno la merce.

Si verrebbe a creare un ciclo virtuoso, dove tutti potrebbero beneficiare di questa nuova politica, che favorirebbe riduzione dei costi ed incremento di posti di lavoro.

Di sicuro ci sarebbe anche meno inquinamento, minore traffico e più sicurezza nelle reti autostradali.

Questa nuova richiesta di nuova sicurezza ed ecologia **parte dal cuore verde d'Italia: l'Umbria.**

A Foligno, infatti, esiste un importante Terminal Intermodale che circa 15 anni fa iniziava il suo sviluppo, grazie alla quantità elevata di trasporto di carbone realizzato per la Centrale Termoelettrica di Bastardo.

L'elevata quantità di merce (carbone) della Centrale che aveva quotidianamente bisogno, faceva sì che il trasporto fatto prima su gomma si tra-

sferisse interamente su ferro.

La scelta mirata di tale strategia era dovuta al fatto che il trasporto su rotaia era di gran lunga più conveniente ed evitava che numerosi tir facessero la spola ogni giorno dal mittente al destino, con i pericoli e l'inquinamento che ne derivava.

Da quel giorno la crescita del Terminal ha avuto un lento ma costante incremento, che finiva con il dare sviluppo anche al trasporto di altre merci.

La specializzazione del gestore intermodale cresce con gli anni, oggi si ha la possibilità di spedire e scaricare con qualsiasi mezzo ogni tipo di merce, sia essa alimentare che merce pericolosa, sia nel vettore nazionale che nell'internazionale.

Il sistema di trasporto attraverso casse mobili richiudibili infatti è il più moderno metodo di spedizione delle merci via ferrovia realizzato negli ultimi anni, permette di superare uno dei grossi handicap del combinato ferroviario che è quello di bilanciare i carichi in andata e ritorno.

Lo stesso sistema dovrebbe realizzarsi su tutto il traffico ferroviario, dove oggi trovare la tipologia di merce da rispedire con lo stesso strumento (casse mobili) e dallo stesso luogo è una condizione molto rara.

Soprattutto se parliamo di intermodale ferroviario tra paesi europei dove c'è un forte sbilancio tra le merci importate (molte) e quelle esportate (molto poche).

La gestione consta di un sistema globale di servizi legati all'allestimento dei treni containers con destinazioni transoceaniche.

Treni che collegano i principali porti commerciali potrebbero contribuire a far sì che lo sviluppo si evolva ulteriormente.

Il Terminal si estende su un'area di oltre 60.000 mq. e attualmente ha tutti i binari operativi, la dislocazione del Terminal Intermodale logistica-



mente è in punto strategico, sia per la nostra regione, che per le altre, in quanto facilmente accessibile dall'arteria stradale principale ed è quindi raggiungibile dalle centinaia di imprese presenti in Umbria e oltre, in brevissimo tempo.

E' di questi giorni la notizia dell'avvenuto vertice tra Regione, Comune ed Enti finanziatori, per il via libera all'appalto per lo sviluppo della piastra logistica a Foligno.

Ma tutto questo purtroppo è anche ostacolato dalla politica dei tagli in RFI.

Infatti è dall'estate del 2005 che il gestore della Foligno - Terni ha questo tratto di linea chiuso nella ore notturne.

Ciò fa aumentare i costi di spedizioni delle merci dirette da e per il settentrione.

Infatti i treni provenienti dal nord nelle ore notturne sono costretti ad dirigersi a Orte, fare testa coda e tornare indietro.

Attualmente ci sono dei treni che stanno pagando lo scotto di tale scelta scellerata.

Possibile che questa ferrovia vada sempre dalla parte opposta del buon senso???

Le scelte giuste e logiche sembrano essere un tabù... per i nostri ben pagati Dirigenti.

# Le scelte future...

di Gennaro Ascione

Questa nuova fase contrattuale cade in un momento particolarmente difficile per la nostra Azienda.

La situazione finanziaria del Gruppo FS, nonostante i cambiamenti organizzativi e una forte ristrutturazione del costo del lavoro, ottenuto grazie all'introduzione di flessibilità e tagli al numero dei dipendenti, versa in una situazione ai limiti del fallimento, per stessa ammissione del nuovo Amministratore Delegato, sin dal suo insediamento.

Tutto ciò, sommato ad una mancanza di innovazioni strutturali e dei mezzi a disposizione, fa apparire un quadro finale che risulta ancora lontano dai vettori ferroviari Europei.

Uno scenario che fa emergere un clima di insoddisfazione e sfiducia tra i lavoratori, i quali si vedono ancora additati come responsabili di questo sfascio e sempre al centro dei futuri piani Industriali che prevedono ulteriori tagli di personale.

Questa condizione alimenta il rischio di un allontanamento dalle Organizzazioni Sindacali ed un rifiuto verso chi è impegnato all'interno delle strutture di rappresentanza dei lavoratori.

Personalmente ritengo che per mantenere i consensi e quindi aumentare il numero degli iscritti al Sindacato, occorrono scelte serie, mirate a risolvere i problemi che esistono nelle nostre realtà di lavoro.

L'impegno delle RSU in questo caso è determinante; il loro ruolo di rappresentanza deve avere sem-

pre un maggiore spessore, soprattutto nelle decisioni di carattere normativo, perché sono i rappresentanti più vicini ai veri soggetti di questo scenario: *i lavoratori*.

La *Segreteria Nazionale* deve servire a fare breccia nel muro di chiusura che l'Azienda, in questi anni, ha interposto al dialogo ed al confronto con i *lavoratori*.

Questa è l'unica strada certa per la soluzione dei problemi, oltre ad essere una dote che distingue un Paese civile e democratico come il nostro.

ignorate dai Dirigenti Responsabili e che invece vanno presentate indiscutibilmente come punti focali di una contrattazione da rinnovare.

Essi si riassumono in:

**SICUREZZA** sui posti di lavoro, con il rispetto delle Leggi vigenti e dei vincoli Contrattuali con particolare riferimento per il P.d.M. e P.d.B.

**DIRITTO AL PASTO** legato a tempi che siano al netto utilizzati per la consumazione del pasto e non la somma di un totale che



Stazione di Napoli Centrale

Per questi motivi, voglio riassumere alcuni punti su cui occorre prestare particolare attenzione, sfruttando la posizione *Autonoma* del nostro Sindacato.

I punti che andrò ad evidenziare sono il risultato di un sondaggio effettuato tra i *lavoratori* sulle difficoltà incontrate e le necessità principali.

Un sondaggio che evidenzia, quindi, le maggiori problematiche che il *personale* incontra quotidianamente nello svolgimento del proprio compito *Professionale*, che vengono completamente

comprende il percorso per raggiungere il locale di ristorazione predisposto.

**PRODUTTIVITA'** Unita alla Professionalità ed al ruolo che il lavoratore svolge con indennità che non siano legate esclusivamente alla parte variabile.

Se sapremo vincere queste sfide, grazie all'aiuto dei Lavoratori, avremo sicuramente confermato le nostre scelte di Sindacato *Autonomo*, ma soprattutto saremo ancora protagonisti delle *scelte future*.

la tribuna

TREN

Polfer incaricata di ricostruire la dinamica della mancata collisione tra u

# Scontro sfiorato fra tu

*La Procura ha aperto un fascicolo po*

## ***L'SCMT ovvero la garanzia delle chiacchiere***

*di Giusto Cavinato*

San Gennaro, San Pellegrino, San Ciro e Sant'Antonio sono noti taumaturghi cui bisogna rivolgersi nelle calamità della vita.

Ognuno ha una sua specializzazione particolare e perciò, in ogni situazione di particolare difficoltà, bisogna sapere con precisione a che santo votarsi per ottenere la grazia richiesta.

Mi sono chiesto a che santo si è affidato il nostro collega che, giorni fa, si è trovato davanti all'inusuale segnale del "doppio rosso lampeggiante" che, tradotto in termini meno tecnici, significa vedersi la coda di un treno davanti.

Niente di speciale, intendiamoci, se non fosse per il fatto che siete alla guida di un treno viaggiatori a circa 130 km/h, che i segnali che avete passato e che vedete davanti sono inequivocabilmente di colore verde e che la vostra straordinaria apparecchiatura SCMT sia accesa, efficiente e che non vi da alcun tipo di segnalazione.

Che fare?

Buttare in rapida e pregare.

Non è scritto da nessuna parte ma credo che, se avete il santo giusto, abbiate qualche possibilità di cavarvela.

Voi e quelli dietro, che confidano nella vostra professionalità e nella

sicurezza di tutto il sistema.

Quando succedono queste cose i giornali vanno a nozze e cercano di raccontare i fatti per permettere ai lettori di capire cosa effettivamente sia successo e perché.

Ma il racconto dei fatti, in sé, ci interessa poco perché noi, che in quei treni e su quelle linee ci viaggiamo ogni giorno, vorremmo capire se quella famosa apparecchiatura sia veramente quello che dicono.

L'SCMT ci è stata spacciato come il simbolo della sicurezza presente e futura, come base per sanare i conti ferroviari e come adeguamento e garanzia di Trenitalia alle situazioni da anni esistenti nelle altre Amministrazioni Ferroviarie. E cioè l'agente solo.

Questa apparecchiatura che ho cercato tante volte di criticare nei vari corsi d'aggiornamento, ci è stata puntualmente presentata e prospettata come un toccasana che metteva d'accordo tutti: economia, funzionalità, precisione, puntualità e sicurezza.

Ed è su questo punto che siamo stati spesso criticati, cioè sui dubbi che obiettavamo sulla sicurezza e che nessuno ci è riuscito a chiarire.

L'apparecchiatura è sicura perché lo dicono tutti, perché ce l'hanno tutti e perché ormai l'abbiamo

messa dappertutto.

Non so ora cosa e come mi risponderanno ma posso già immaginare le parole categoriche: qualcuno ha sbagliato, qualcuno ha manomesso il sistema, qualcuno ha scassinato l'apparato e ha rotto l'equilibrio perfetto.

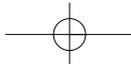
Ma questo qualcuno che, presentato così, lo consideri un terrorista e un dinamitardo preparato da chissà quale gruppo sovversivo, questo qualcuno è un ferroviere come noi che opera in un sistema che, in quattro e quattr'otto, può mandare a farsi friggere l'equilibrio perfetto.

Ci diranno che era ubriaco?

Che era sotto sedativi o depresso?

*(continua a pag. 31)*




**WISO**

 DOMENICA  
6 maggio 2007

**17**

un interregionale e un merci allo scalo Motta: verranno sentiti i testimoni

# Treni, c'è un'indagine

## per ricostruire cause e responsabilità

### Cronaca di un mancato disastro

di Nicola Romeo

Da macchinisti siamo abituati a determinati vincoli di sicurezza, o forse lo eravamo, per cui trovare un rosso dopo un verde è un fatto anomalo ma possibile, dovuto a un guasto oppure ad un'emergenza, ma trovare tra i due segnali un treno direi che è catastrofico considerando che la linea è attrezzata con la tanto decantata apparecchiatura di sicurezza S.C.M.T.

I fatti: treno viaggiatori (ometto di menzionare le stazioni, il treno e il nome del macchinista perché è ancora oggetto d'inchiesta) transita per una stazione con tutto verde, S.C.M.T. funzionante.

Dopo qualche Km incontra un segnale di avviso della protezione di un P.B.I. verde mentre la protezione è rossa con un treno merci tra i due segnali. Azionando la frenatura rapida il macchinista si arresta a circa 100 m dalla coda del treno.

Dov'è il vincolo di successione dei segnali?

Siamo abituati che, con segnale di protezione rosso, il suo avviso

(segue da pag. 30)

Facilissimo scaricare sulla persona che opera tutte le debolezze del sistema che, lo sappiamo, funziona per ordini.

E se mi dicono di spiombare io spiombo.

non potrà mai essere disposto a via libera.

Noi avevamo la certezza che il blocco conta assi, una volta occupato, impedisse l'innoltrarsi di un treno finché anche l'ultimo asse non fosse uscito dalla sezione di blocco.

Cos'è realmente successo?

Errore umano?

Se così è, un sistema di "sicurezza" che è facilmente aggirabile, non serve a nessuno in quanto non blocca un eventuale errore umano.

E cosa dire del famosissimo S.C.M.T. che non è stato in grado di rilevare il treno in linea se non che è un sistema di sicurezza "bidone"?

E quello che mi dà quest'ordine è anche lui ubriaco?

Oppure sta ricevendo un'informazione sbagliata da tutto l'apparato?

Il ministro è sicuro: l'agente solo risolverà i buchi economici di

*E intanto i comunicati stampa raccontano a tutti favole a lieto fine*

#### «Treni, nessun rischio di scontro» La Procura chiede l'archiviazione

La collisione tra due treni allo scalo merci di Motta la scorsa settimana, non si sarebbe mai verificata. E' quanto emerso dalle indagini della polizia ferroviaria sul rischiato incidente tra un treno merci e un interregionale alle porte di Treviso. In base a tale relazione il sostituto procuratore Francesca Torri chiederà ora l'archiviazione del procedimento. Gli investigatori hanno accertato infatti che i sistemi automatici di sicurezza delle ferrovie hanno funzionato perfettamente facendo scattare le luci rosse non appena è emersa la presenza di due convogli sullo stesso binario. In questo modo la collisione è stata scongiurata, indipendentemente dalla prontezza di riflessi del macchinista.

Ma perché si è verificata tale situazione? All'origine dell'accaduto, ritengono gli investigatori, ci sarebbe stata la mancata segnalazione a Spresiano del passaggio di un convoglio. Una «distrazione» che, comunque, non avrebbe in alcun caso avuto conseguenze pesanti proprio per la tempestiva entrata in funzione dei sistemi di sicurezza automatici in dotazione alle ferrovie.

Aspettiamo che sia fatta chiarezza sull'evento.

Intanto sono felice che i nostri amici e colleghi siano ancora con noi, testimoni di un evento che avrebbe potuto essere disastroso.

Trenitalia e l'SCMT garantirà sicurezza e serenità a chi viaggia.

Da ragazzo leggevo i libri di Peter Kolosimo: diceva che di sicuro entro il 2005 sarebbero sbarcati gli alieni. Sto ancora aspettando.



# ... sul trasporto ferroviario in Sicilia

di Gaetano Guida

E' da un po' di tempo che mi chiedo se il piano d'impresa del gruppo **FS** in Sicilia è volto all'investimento e quindi allo sviluppo e al rilancio del settore ferroviario, oppure è semplicemente volto a tagli di personale e chiusure d'impianto.

Mi sento di poter dire che forse è quest'ultima la strada che il gruppo persegue nella nostra meravigliosa isola.

Considerato che lo sviluppo dell'economia di un Paese è basato sulla crescita delle vie di comunicazione (lo studiano anche i bambini delle elementari), mi chiedo come farà a crescere l'economia della nostra isola se Trenitalia chiude impianti, dimezza il personale, riduce il numero dei treni che ci collegano con le città del Centro-Nord ed è interessata solo a finanziare l'Alta Velocità.

E' a dir poco vergognoso che si parli solo di ridurre le ore di collegamento fra Milano e Roma e poi in Sicilia, per raggiungere da Palermo la città di Messina impieghiamo mediamente più di tre ore per circa 250 km.

Se già esisteva una discriminazione tra Nord e Sud loro non fanno altro che accentuarla, infatti, *lassù* abbiamo linee nuove, tratti con quattro binari, Eurostar, Alta Velocità...e *quaggiù*?

Tolte brevi tratte dove esiste il doppio binario la maggior parte della rete è rappresentata da un unico binario, così obsoleto che non consente la



Stazione di Modica

circolazione dei mezzi più veloci.

Il paradosso sta nel perseverare ad investire al Nord sull'A.V., quando qui da noi non esiste su tutta la tratta "commerciale" il doppio binario.

Vi siete mai chiesti invece quanto tempo si impiega per raggiungere, sempre da Palermo, la città di Catania?

Ebbene altre tre ore e mezza con unico treno che, nei giorni feriali, le collega direttamente senza cambi.

Così che Noi, per poter vendere un biglietto su questa linea, dobbiamo sperare su qualche turista o qualche sprovveduto, mentre i pendolari fanno la fila nelle aziende di autoservizi e trasporto su gomma.

A giugno saranno tolti altri treni a lunga percorrenza (visto che ne avevamo già abbastanza).

Si ha l'impressione che a chi vorrà raggiungere le altre città italiane saremo presto costretti a dire: "Beh Signori benvenuti nel Nord-

Africa, per raggiungere l'Italia dove-  
te andare in Calabria!!!".

Se vogliamo poi guardare indietro, abbiamo assistito alla chiusura di tre biglietterie della divisione Passeggeri fra le più grosse in Sicilia.

La chiusura non era causata da una mancanza di introito, la motivazione trovava la sua logica nella divisionalizzazione, poiché l'incasso andava in percentuale maggiore alla regionale e in percentuale inferiore alla passeggeri e queste biglietterie appartenevano a quest'ultima, veniva decisa la loro chiusura.

Ma perché la chiusura e non la cessione dell'attività alla regionale che sicuramente avrebbe ricavato un profitto nel mantenerle aperte? E perché non la redistribuzione sul territorio delle biglietterie in ordine di introito?

Inoltre altre biglietterie continuano ad esistere con orari di vendita flessibili volti a garantire i riposi settimanali dell'unico agente che vi presta servizio.

La biglietteria di un noto posto turistico un paio di anni fa, in una calda mattina di agosto, era chiusa perché l'unico agente che vi prestava servizio impegnava quel giorno il turno pomeridiano.



Stazione di Taormina

Per non parlare poi dell'utilizzo del personale di biglietteria.

In una riunione sindacale fu detto e sottolineato che le self-service sparse sul territorio incassavano più delle biglietterie.

Ebbene se le biglietterie sono chiuse, è palese che al cliente non resta che utilizzare le self-service, con tutti i limiti legati a queste macchinette che spesso e volentieri sono fuori uso per guasti, atti vandalici e furti (a tal punto che in alcune stazioni la società ha deciso di toglierle definitivamente così che il cliente non può comprare più il biglietto in stazione ma solo in qualche negozio che ne ha la fornitura, sperando che sia aperto) dovendolo anche ringraziare per la sua buona volontà.

Ma là dove le biglietterie sono aperte si preferisce distogliere il personale dalla vendita allo sportello per utilizzarlo alle self-service (perché quest'ultime raggiungano un incasso tale da giustificare le spese di fornitura), anche a discapito dell'incasso della biglietteria stessa con la conclusione che le macchinette incassano più di uno sportello di cui, a quel punto, si giustifica la chiusura nonché l'eliminazione di posti di lavoro.

Tutto questo è INTOLLERABILE, INACCETTABILE e VERGOGNOSO!!!

Ad un cliente che ha bisogno di prendere un treno da una stazione dove non c'è biglietteria, il negozio che fornisce biglietti è chiuso e la self-service è rotta o proprio non esiste più, non resta da fare altro che salire sul treno senza biglietto cercando di avvisare il personale di bordo prima che quest'ultimo gli faccia pagare una multa di 25 euro.

Bisogna anche ricordarsi che spesso è difficile riuscire ad avvisare il capo treno perché ormai la maggior parte dei treni viaggia ad agente unico, quindi il povero cliente deve anche avere abbastanza fantasia da andare a bussare alla cabina di guida per avere il biglietto.

Altrimenti, visto e considerato che in teoria il capo treno non si può allontanare dalla cabina di guida, il cliente viaggia gratis.

Per ovviare a questo la società ha inventato il cosiddetto piano antieva-

sione che consiste nel prendere dei dirigenti e non che, in tenuta arancio, inseguono nelle stazioni i clienti per vedere se sono provvisti di biglietto.

In questo modo assistiamo a scene penose, grottesche e ridicole di clienti che, avendo premura di arrivare puntuali al lavoro o di non perdere la coincidenza con altro treno, si incazzano, a volte a tal punto da aver bisogno anche dell'intervento della Polfer. Un qualcosa di basso stile e poco professionale.

Chi ha progettato questo sistema lo ha fatto non per incrementare o agevolare il cliente ma per allontanarlo dal treno; sicuramente qualche manager che voleva dimostrare che il sistema ferroviario non era moderno e che lui era a conoscenza di una politica di marketing per incrementare gli incassi, dimostrando in pratica che con il sistema treno forse ci aveva giocato da piccolo con il nonno.

Infine volevo soffermarmi sulla qualità dei servizi offerti sui nostri treni.

Quest'anno abbiamo assistito all'eliminazione delle offerte promozionali e ad un aumento dei prezzi dei biglietti ferroviari, per adeguarci ai prezzi che vigono nel resto dell'Europa (teniamo presente che in tutti gli altri paesi i prezzi sono più alti, ma almeno hanno delle strepitose offerte promozionali ed un servizio qualitativamente migliore).

E a fronte di ciò noi cosa offriamo?

Un servizio spesso penoso: i servizi sanitari sui treni sono fatiscenti, i sedili delle cuccette ordinarie (vedesi 808 e 1920) sono quasi sempre rotti, vetture che partono con impianti di climatizzazione guasti, viaggiatori che pur avendo acquistato cuccette comfort per avere più "COMFORT" si vedono dirottati sulle ordinarie, ritardi spaventosi pressoché giornalieri; tutto ciò crea verso il cliente un disservizio non indifferente.



Casello della linea Palermo Agrigento

Per avvicinarsi alle esigenze del cliente che cosa fa l'Azienda? Toglie i servizi nelle stazioni o meglio ancora il treno.

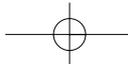
Nella stazione di Cefalù (località turistica rinomata in tutto il mondo con un flusso turistico annuale non indifferente) non esiste un Ufficio Informazioni, non esiste una biglietteria, un cliente trova molto spesso un servizio scadente per i motivi sopra esposti, ma in compenso trova una spiaggia e un mare bellissimo che fa (speriamo) dimenticare il tutto.

Se così avviene, questi dirigenti di trenitalia si possono davvero reputare fortunati!

Credo che dopo aver esposto tutto ciò la risposta alla domanda iniziale ce la siamo dati da soli. Ebbene sì, l'intenzione del gruppo FS è di penalizzare il trasporto siciliano e ridurlo a piccoli collegamenti interni.

E a chi vorrà raggiungere il resto del Paese? Non gli resta che scegliere un altro mezzo di trasporto.

Ecco il motivo che deve indurre i ferrovieri a ribellarsi e a chiedere con forza di voler continuare a lavorare in ferrovia, anche perché la richiesta c'è ed è solo avendo un management capace e professionalmente preparato sul sistema ferroviario, che sappia ascoltare davvero la voce del cliente, che sappia offrire un servizio dignitoso, che sappia attuare una politica di sviluppo e non di chiusura, che possiamo sperare in un futuro migliore per i clienti e per il nostro posto di lavoro.



# Riforma del TFR e adempimenti ... ultime battute!

di Agostino Apadula

**I ritardi sul sistema pensionistico complementare, i danni quasi irreparabili alle tutele previdenziali dei lavoratori interessati dal sistema di calcolo misto delle pensioni, le occasioni di ripristino delle tutele invece offerte ai lavoratori più giovani dai Fondi Complementari.**

Siamo quasi in vista del traguardo, il 30 giugno è ormai prossimo e con esso l'arrivo della scadenza della tempistica, sulla norma del silenzio/assenso, scandita dalla Legge 252/04, i cui termini, 30 giugno 2008, sono stati anticipati dalla Legge Finanziaria 2007.

Cominciamo con il dire che sul piano sostanziale abbiamo condiviso questa anticipazione di un anno della Riforma e quindi dell'impegno diretto del Governo per far decollare il 2° pilastro pensionistico, appunto il sistema complementare, che sconta però a nostro giudizio, ma non solo, un colpevole ritardo, da addebitare interamente alla nostra perlomeno poco accorta classe politica, di almeno 14 anni.

Il nostro infatti è uno strano paese, prima si falcidiano le pensioni: **Dlgs 503/92, L.335/95 (la famigerata legge Dini), L. 449/97, L.252/2004** e poi, ripetiamo dopo 14 anni, quindi con la massima calma, si sta cercando con difficoltà ed incertezze di concretizzare finalmente la legge 124/94, che prevedeva l'attuazione del secondo sistema pensionistico.

Le ragioni di tali ritardi sono da ricercare, sicuramente nella incapacità della politica italiana di governare i cambiamenti, ma anche dalle difficoltà delle grosse centrali sindacali confederali di dare puntualità alle misure di sostegno.

Aver permesso o perlomeno non essere riusciti a rendere contestuali le riforme pensionistiche ed il sistema Complementare **comporterà notevoli e forse irreparabili danni**, sui trattamenti previdenziali, calcolati con il sistema misto: retributivo/contributivo, della platea enorme dei lavoratori che al 31/12/1995 erano in possesso di **meno di diciotto anni** di contributi previdenziali.

Questi incolpevoli lavoratori, infatti si trovano nella scomoda posizione di vedersi applicato, per gli anni di servizio resi dopo il 31/dicembre/1995, il sistema di calcolo contributivo e di non essere più nelle condizioni temporali tali da potersi **costruire una decente tutela previdenziale complementare**, atteso che la loro quiescenza

avverrà nell'arco dei prossimi dieci/quindici anni o giù di lì.

Ovviamente però questi lavoratori, così come quelli i cui trattamenti previdenziali saranno calcolati con il sistema retributivo, perché in possesso di **più di diciotto anni interi** al 31/dicembre/1995, potranno utilizzare il Sistema Pensionistico Complementare per **usufruire della fiscalità di vantaggio e del contributo del datore di lavoro** e realizzare quindi un ottimo piano di accumulo di capitali, che potrà essere riscattato interamente all'atto della perdita dei requisiti di appartenenza al Fondo Complementare.

Resta inteso che gli stessi potranno in alternativa, anche decidere di ottenere, dai loro versamenti, la liquidazione di una piccola rendita vitalizia ed accedere così agli ulteriori vantaggi fiscali previsti quando il Sistema Complementare rende prestazioni pensionistiche, per le quali ricordiamo, **necessitano minimo cinque anni di contribuzioni ed il raggiungimento dei limiti di accesso alle prestazioni pensionistiche** sancite dal sistema pubblico, così come abbiamo avuto modo di illustrare nei numeri precedenti del nostro giornale.

Altra è invece la posizione dei lavoratori in possesso ad oggi di pochi anni di contribuzione previdenziale pubblica che pertanto, tramite i Fondi Complementari, hanno il tempo e la possibilità di **integrare i loro trattamenti** pensionistici futuri, che si prospettano sempre più esigui qualora venissero modificati i coefficienti di trasformazione previsti all'interno della legge Dini.

Questa legge, a nostro giudizio, sta dimostrando sempre più che la sua finalità non era la riforma del sistema pensionistico, ma solo un indecoroso mezzo di fare cassa con le pensioni dei lavoratori di oggi e di quelli delle generazioni future.

Ciò è dimostrato anche dalla pervicacia con la quale il nostro buon Ministro del Tesoro, **Padoa Schioppa**, unita-



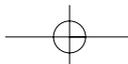
mente ad altri personaggi ben noti del Governo e del Parlamento, garantiti dal punto di vista previdenziale da indegne **guarentige sul calcolo** delle loro pensioni presenti e future, cercano di minare ulteriormente il sistema pensionistico pubblico che deve invece assolutamente essere salvaguardato, almeno così com'è.

Se è giusta e santa nel merito la battaglia per eliminare il cosiddetto scalone" previsto dalla Legge Maroni, il prezzo non può essere, **così come cerca di fare furbescamente il Ministro Schioppa**, unitamente ad un selezionato numero di suoi collaboratori, una ulteriore indecente riduzione dei "già nominati coefficienti di trasformazione della legge Dini" che già abbattano di per sé i trattamenti di pensione, **calcolati con il sistema misto e quelli a contributivo intero a livello di sopravvivenza**.

Una ulteriore riduzione dei coefficienti di trasformazione permetterebbe ai "nostri valorosi e ben pagati amministratori dello Stato" di trovare le risorse economiche per continuare a dirigere "la macchina dello Stato" **con i metodi improvvisi e clientelari di sempre** ed a salvaguardare "le regole previdenziali indebite ed indegne" che permettono **alla nostra oceanica classe politica** di usufruire di trattamenti previdenziali congrui con appena due anni "di presenza/lavoro" in Parlamento.

Sintomatico rispetto a ciò è il fatto che questi "amici e compagni di cordata" che attentano così pervicacemente ai trattamenti previdenziali anche inferiori

SPECIALE PREVIDENZA



ai 1300/1400 Euro al mese, hanno appena salvaguardato i loro trattamenti economici, superiori spesso di molto ai 100.000 Euro d'imponibile, abolendo con la Finanziaria 2007 il contributo di solidarietà del 4%, previsto dalla legge 311/2004, che insisteva appunto sui redditi fuori misura dei nostri risanatori delle finanze pubbliche, **quello del Ministro Schioppa in primis**, che tra l'altro è l'estensore materiale della Finanziaria 2007.

Ad ogni buon conto, ferma restando la necessità di rispondere per le rime agli ulteriori attacchi alla previdenza, la situazione di fatto è quella dettata dalla surrinchiamata Legge Dini e dall'occasione di ripianare i suoi effetti distorti sulle pensioni con il Sistema Complementare.

E' chiaro che per fare ciò i lavoratori più giovani devono acquisire **"una mentalità volta al risparmio previdenziale"** che allo stato delle cose nel mondo del lavoro è carente, atteso che il nostro sistema previdenziale pubblico garantisce giustamente una tutela piena, che oggi è riservata solo ai lavoratori ai quali si applica il sistema di calcolo retributivo intero.

Ferme restando, come sopra esposto, le difficoltà di ripianare le tutele compromesse per i lavoratori ai quali si applica il sistema di calcolo delle pensioni misto, se non a fronte di grossi sacrifici economici, i lavoratori più gio-

vani, sui quali insiste invece il sistema di calcolo contributivo intero, anche se più danneggiati, possono però con una buona pianificazione dei loro investimenti nei Fondi pensione, cogliere fruttuosamente, come si diceva

prima, l'occasione degli indubbi vantaggi loro offerti da essi e costruirsi una congrua o perlomeno decente Pensione Complementare.

E' chiaro però che per **un dipendente giovane** fare scelte di Previdenza Integrativa per 30/40 anni, mediante tutta la devoluzione del proprio TFR, è impegnativo:

- **per ragioni** riconducibili proprio alla sua giovane età,
- **per l'irreversibilità** della scelta di adesione alla Previdenza Complementare ed il contestuale venir meno della possibilità di sospensione del conferimento del TFR che invece, con la vecchia normativa dei Fondi era possibile,

- **per l'assenza di ruolo** dello Stato che si è registrata in questi mesi decorsi, siamo come già detto alla fine dei sei mesi canonici, dall'approvazione della Finanziaria 2007. Il Governo, in specie il Ministero del lavoro, per promuovere e spiegare le necessità dell'adesione al sistema pensionistico complementare si infatti limitato a far scandire ripetutamente sui mass media, spendendo a nostro giudizio malamente i soldi stanziati all'uopo, un **"battage vuoto e forse insulso"** fatto di slogan e di coppie di sposi felici che si inseguono sorridendo pensando al

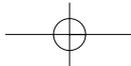


Assemblea in Sardegna

futuro, senza nulla dire sui contenuti, sulle garanzie delle tutele e delle fiscalità di vantaggio previste, almeno per questa legislatura così come gli compete e gli è d'obbligo. Se consideriamo infine che, a questo quadro desolante d'incertezza normativa, si è aggiunto un **deficit assurdo d'organizzazione** che, a portato ad esempio alla **violazione dei tempi di consegna** della modulistica prevista ed ad un mancato adempimento della costituzione, presso l'INPS, dei Fondi destinati ai settori lavorativi nei quali non sono presenti Fondi di categoria, **si spiega il disorientamento** in cui sono precipitati i lavoratori in genere, i più giovani in particolare che, pur avvertendo la necessità di costituirsi una pensione complementare, hanno remore a far scelte in tal senso e stanno quindi decidendo, in buona percentuale, di lasciare il TFR al datore di lavoro/INPS, in attesa che si faccia chiarezza e quindi aderire con più tranquillità ai Fondi pensione soprattutto negoziali.

La Segreteria Nazionale FAST ferrovie nel merito, anche nella qualità di parte costitutiva di Eurofer, uno dei primi Fondi pensione, **ritiene** che le richieste di chiarezza sulle tutele dei Fondi, sollevate dai lavoratori nelle decine di assemblee tenute in tutta Italia, siano quanto mai legittime e meritino quindi una risposta formale dal Governo. La FAST Ferrovie ha pertanto inviato una lettera al Ministero del lavoro nella quale, **pur ribadendo la sua sostanziale condivisione** del progetto di decollo del secondo pilastro pensionistico, ha chiesto al Ministro di dare risposte non evasive sui quesiti posti.





# La scelta di destinazione del TFR non risolve il problema del patto intergenerazionale

di Luca Vitali

Quando leggerete questo articolo il tempo rimasto per decidere sulla destinazione del TFR sarà quasi terminato.

TFR ai fondi negoziali (chi ce l'ha), TFR ai fondi aperti (gli altri), oppure mantenere il sistema di rivalutazione del TFR, è la decisione che ci è stata molto spesso illustrata come, se ben fatta, la soluzione ai problemi che avremo, chi più chi meno, in funzione dell'età, quando andremo in pensione di anzianità.

I più giovani non avendo potuto scegliere la data di nascita, (molti neanche quella di primo impiego) come invece stanno facendo con la destinazione del TFR, si trovano ad avere dei tassi di sostituzione molto bassi, percepiranno così una pensione derivante dal primo pilastro molto bassa.

Quelli anagraficamente più "fortunati", che mentre stiamo passando notti insonni a decidere sul TFR, hanno pochi anni per maturare il diritto alla pensione di

anzianità con il metodo di calcolo più favorevole, avranno meno problemi a sbarcare il lunario con l'assegno derivante dal primo pilastro.

Sicuramente chi è già in pensione, avendo beneficiato di tassi di sostituzione molto favorevoli, (quelli che hanno determinato il forte debito previdenziale) sta usufruendo di un ottimo trattamento derivante dal primo pilastro perché, euro più euro meno, prende ciò che percepiva mentre era in servizio.

Dalla disamina delle poche righe fin qui scritte si ha la percezione di una qualche sciagura generazionale..... bene, in finanza le sciagure non esistono e tecnicamente le possibili situazioni avverse vengono definite rischio.

Il rischio va gestito con gli strumenti opportuni.

I governi che si sono succeduti negli ultimi 40 anni non hanno avuto la capacità o la volontà, perché troppo costosa politicamente, di gestire il rischio intergenerazionale, che molto probabilmente, deve essere totalmente gestito dal primo pilastro.

Tutelare le generazioni che verranno è sicuramente un dovere dello Stato, anche perché, se "verranno", non possono farlo da sole.

Sia chiaro, qui stiamo parlando di previdenza, ma la lista dei rischi intergenerazionali mal gestiti dai governi passati è lunga: debito pubblico, ambiente e energia solo per citarne alcuni.

Prima di cercare di dare una risposta al problema rischio intergenerazionale, proviamo



Luca Vitali

ad analizzare velocemente e a grandi linee come possono funzionare e come funzionano i sistemi previdenziali (è molto più semplice di quanto tanti ci vogliono propinare):

## Metodo a Capitalizzazione

Tutti i contributi versati nel corso della vita del lavoratore vengono accantonati e rivalutati in funzione dei rendimenti ottenuti investendo le somme (in Europa e quindi anche in Italia è il metodo utilizzato dai fondi pensione e quindi dal secondo pilastro).

## Metodo a Ripartizione

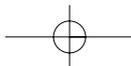
Il Monte contributi versati viene utilizzato per pagare le pensioni in essere. (tutti i primi pilastri in Europa utilizzano questo metodo).

Entrambi i metodi hanno pregi e difetti, il metodo a capitalizzazione molto probabilmente non è



Lamberto Dini

SPECIALE PREVIDENZA



adatto al primo pilastro, perché non può essere gestito facilmente per fare politiche di redistribuzione di ricchezza, oltre a questo, in caso di shock derivati da guerre o profonde crisi economiche finanziarie, il capitale potrebbe sparire completamente vista l'elevata inflazione che questi eventi si portano dietro.

E' già successo durante la seconda guerra mondiale, in quel periodo i sistemi previdenziali pubblici si basavano sul metodo a capitalizzazione e fu proprio l'annullamento dei capitali accumulati, causa elevata inflazione, che fece in seguito riformare i sistemi previdenziali a favore del metodo a ripartizione.

Il metodo a ripartizione che elimina tutti i rischi derivanti dall'accumulo e dalla gestione del capitale, è però sensibile agli andamenti demografici, allo stato dell'economia e ai livelli occupazionali.

Con questo metodo i governi devono controllare queste variabili continuamente e intervenire sui tassi di sostituzione per far sì che il debito previdenziale non vada fuori controllo (questo è quello che è accaduto negli ultimi 20 anni in Italia e anche nel resto d'Europa).

Osservando i due metodi possiamo dire che il metodo a capitalizzazione utilizzato dal secondo pilastro, fortemente promosso dagli ultimi governi e ultimamente utilizzato per destinarci eventualmente il TFR, non ha caratteristiche tali da garantire né il rischio intergenerazionale, né dà la possibilità ai governi di intervenire sulla redistribuzione della ricchezza.

La domanda sorge spontanea: perché viene promosso con tutta questa enfasi?

Semplice, perché se tanti aderiranno e avranno un vitalizio da queste scelte, lo stato avrà meno problemi sociali, tra qualche decennio.

Problemi generati da governi e

parti sociali, che non sono stati in grado di utilizzare l'ampia possibilità di gestione del metodo a ripartizione.

Solo il primo pilastro a ripartizione può avere funzioni di gestione del rischio intergenerazionale e eventualmente di redistribuzione della ricchezza, vista l'ampia possibilità di manovra che ha il governo, modificando le variabili al mutare dell'andamento demografico e dell'espansione economica.

Purtroppo le variazioni che si sono manifestate dopo la riforma intervenuta con la legge 153, emanata nella primavera del '69 (cosiddetta legge Brodolini), la più favorevole in tema di tassi di sostituzione, sono state non favorevoli; implosione demografica, aumento della popolazione in pensione e diminuzione dell'espansione economica.



da sinistra- Pietro Nenni, Sandro Pertini, Giacomo Brodolini, Riccardo Lombardi

Da lì a poco (qualche anno) si sarebbe dovuto intervenire sui tassi di sostituzione, ma sappiamo benissimo, che fare scelte impopolari porta a perdita di consenso e quindi i governi hanno sempre preferito non intervenire, nonostante l'avversità manifestata dalle variabili in oggetto ai tassi di sostituzione della riforma del '69.

In sintesi, negli anni a seguire, si pagavano laute pensioni facendo debito previdenziale (i contributi versati erano sempre di meno e le pensioni pagate sempre di più).

I debiti purtroppo prima o poi si pagano e non a caso, la riforma più impopolare per mettere una

toppa al sistema l'ha fatta un governo tecnico, il governo Dini con la legge di riforma del sistema pensionistico obbligatorio e complementare n°335 de 1995.

Prima di impegnarsi nella realizzazione di un buon secondo pilastro, governo e parti sociali dovrebbero rimodulare il primo, in maniera tale che venga garantito il patto intergenerazionale, regola base del sistema previdenziale a ripartizione (annullando il rischio intergenerazionale).

Oramai la mal gestione del rischio intergenerazionale ha creato danni difficilmente riparabili tra la generazione in pensione e quella che ne usufruirà tra un decennio.

Un errore non è tale quando da un insegnamento, iniziamo da qua, e iniziamo a ragionare in altri termini, prendendo in considera-

zione soluzioni anche mai pensate, ad esempio parametrizzare le pensioni già in essere a variabili quali il tasso di disoccupazione e rapporto lavoratori/pensionati, per così ridurre o addirittura annullare il rischio intergenerazionale.

Non ho volutamente citato le diverse metodologie di calcolo che il metodo a ripartizione può usare per il calcolo della pensione vedi sistema a retribuzione (Brodolini '69) o a contribuzione (Dini '95) non influente al fine della gestione del rischio intergenerazionale ma piuttosto utilizzati per redistribuire la ricchezza.

# Brenner Pass

di Giorgio Baltieri

Succede abbastanza raramente che l'avvento del progresso, o comunque di uno dei suoi simboli più significativi, porti al tracollo o ad un forte arretramento, se non un ritorno alle origini, di quelle parti di mondo in cui questo evento si verifica.

Noi stessi facciamo un lavoro che nell'immaginario collettivo è sempre stato associato a quel qualcosa che dove arriva porta un aumento dei rapporti sociali e del benessere.

Una nuova via di comunicazione, la ferrovia, è sempre stata foriera di un miglioramento della qualità della vita, in quei luoghi in cui è arrivata.

Questo vale per la ferrovia come per tutte le altre grandi vie di comunicazione.

Il loro aumento o il loro ampliamento, infatti, è sempre stato concomitante con l'espansione di insediamenti e la crescita di nuove attività produttive, commerciali o turistiche con innegabili benefici effetti sulle popolazioni toccate da questi cambiamenti.

Come la ferrovia anche le autostrade hanno avuto negli anni questi esiti.

Si è avuto invece l'effetto contrario in un posto che molti ferrovieri conoscono: il Brennero.

Agli inizi degli anni Settanta il completamento dell'autostrada Modena-Brennero-Monaco ha decretato l'inizio della fine di quel piccolo grande centro del paese di Brennero; trent'anni dopo il colpo finale arrivò con l'abolizione delle dogane.

Prima dell'autostrada tutto il traffico per l'Austria passava sulla



*Il minatore con la lanterna e il martello ricorda l'antica attività mineraria. Il motivo delle bande in argento, blu e oro è ripreso dai colori degli stemmi che un tempo ornavano i masi locali*

statale 12.

Il paese di Brennero era un posto che non chiudeva mai: era aperto 24 ore su 24.

Era abitato, in maniera più o meno stabile, da oltre 200 ferrovieri, un centinaio di carabinieri, altrettanti finanzieri, un buon numero di poliziotti e molti avevano la famiglia con sé.

Il numero più piccolo era riservato agli abitanti del luogo ed erano quasi tutti dediti a gestire attività di servizio, quali: bar, ristoranti, alberghi e negozi.

A tutta questa gente bisognava aggiungere quasi il corrispettivo da parte austriaca, che gravitava inevitabilmente sulla parte italiana, essendo praticamente inesistente il paese dall'altra parte.

La scuola elementare era aperta e funzionava, esisteva la farmacia e anche il prete risiedeva in pian-ta stabile nella nuova chiesa.

Probabilmente la ferrovia era l'unico luogo in cui non si avvertiva quella vecchia ruggine che è sempre esistita tra il personale del Movimento e quello della Trazione.

Le squadre di manovra sopperivano egregiamente alla mensa: la cambusa della manovra era la più fornita da Bolzano a Innsbruck.

Quando si arrivava, a qualsiasi ora del giorno o della notte, c'era sempre di che rimpinzarsi: bastava chiedere e fare un'offerta libera.

Il bar in mezzo ai binari era sempre aperto e lì cadevano le barriere eventualmente esistenti tra italiani e austriaci.

Mano a mano che si saliva nel bellissimo tratto da Colle Isarco a Brennero, sia alzava anche il tasso alcolico che raggiungeva l'apice tra le vie del paese dove nessun ambiente si

sognava di rispettare né orari né giorni di chiusura.

Nelle 24 ore c'era un via vai continuo di auto, autotreni e bus; chi passava per diporto chi per lavoro e su tutti incombeva quella strana aria di confine che ti invitava a fermarti.

Era il mistero di quello che c'era al di là della sbarra ad attirare tanto.

Poi con l'apertura dell'autostrada tutto il traffico pesante cambiò tragitto preferendo la nuova via più comoda e sicura e con esso se ne andarono centinaia di camionisti.

Rimase tuttavia un discreto passaggio di traffico leggero che teneva impegnato un buon numero di forze dell'ordine e di controllo.

Contemporaneamente F.S. andava semplificando le sue lavora-

COME ERA VANTO

zioni e di conseguenza il numero degli addetti diminuiva.

L'avvento delle macchine in telecomando quasi dimezzò il numero dei macchinisti e l'aumento del traffico di soli treni completi falciò le squadre di manovra.

Nel giro di pochi anni la concomitanza di questi eventi ridusse brutalmente il numero delle persone che gravitavano intorno al paese, famiglie comprese.

La farmacia apriva solo due giorni alla settimana e qualche negoziante cominciò a pensare che il giovedì potesse essere considerato un giorno di riposo, come è uso in Austria. Qualche albergo dovette chiudere per mancanza di clienti; i ragazzi iniziarono a frequentare le scuole di Colle Isarco o di Vipiteno. Fu un'agonia lunga ma inarrestabile fino a raggiungere il tracollo con l'abolizione delle barriere doganali. Oggi è sopravvissuto qualche fer-



*Eurocity Roma - Monaco in arrivo al Brennero*

roviero e qualche polferino, un solo albergo funziona grazie ai Riposi Fuori Residenza di R.T.C., i cuochi della mensa sono pakistani e il cameriere della pizzeria indiano.

Gli unici giorni in cui Brennero rivive sono i giorni di mercato, il 5 e il 20 di ogni mese.

Allora come per incanto, in un tripudio di tedesche poppute e di improbabili jeans con lustrini e paillettes, si riveste il paese pieno

di fermento e di vita, fino alle 18. Per la verità negli ultimi anni è stato fatto qualche tentativo di rivitalizzare il paese.

Dopo l'apertura di un supermercato, che non si sa ancora bene come faccia a sopravvivere, si sta lavorando alacremente ad un mega OUTELET-BRENNER. Chi vivrà vedrà.

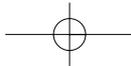
Nel frattempo questo passaggio per l'Europa mostra le sue case semi-vuote con le finestre spalancate come a denti mancanti di una bocca bisognosa di dentista. Una bocca dalla quale sembra uscire un sorriso beffardo verso quei frettolosi ferrovieri che camminano, dalla mensa alla stazione, incuranti di tanto vuoto, non degnano di uno sguardo questa vecchia signora che lentamente muore.

Beffardo perché lei sa che la sua non è morte, ma un ritorno alle origini, a quell'antico villaggio vecchio di migliaia di anni che l'uomo aveva illuso di trasformare nella La Vegas delle Alpi ma dove invece sta ritornando la pace e la serenità che solo le sue montagne sanno dare.



*Campanile della chiesa di Brennero*

COME FERVA VAIAMO



SOLO  
DOMANI

Artwork: studioideo.com

**SoloDomani,**  
il progetto di risparmio previdenziale  
a cui destinare il TFR,  
per mantenere intatto  
il tuo tenore di vita  
al termine dell'attività lavorativa

**Per una consulenza gratuita rivolgiti alle nostre sedi  
Numero verde: 800.082.082**

Messaggio promozionale riguardante le forme pensionistiche complementari - prima dell'adesione leggere le Note Informative, lo Statuto/Regolamento e, per "Previdenza HDI", anche le Condizioni generali di contratto. Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo [www.hdia.it](http://www.hdia.it)

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**

