

# LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 5-6 Maggio-Giugno 2011

**FAST**  
FerroVie Sma  
*confsal*

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

**IVU...  
e il treno è  
soppresso**

Anno V N° 5-6/2011 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA  
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)  
Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA  
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006

**HDI** riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

**Globale Casa:** per proteggere la casa.

**Conto Bancom:** per accrescere i risparmi.

**Valore Auto:** un unico sistema assicurativo che offre 15 protezioni modulari dall'auto alla persona.

**HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri**

la possibilità di corrispondere i premi in comode rate mensili con trattenuta a ruolo sullo stipendio.

www.hdi.it



Per informazioni visita il sito [www.inlinea-hdi.it](http://www.inlinea-hdi.it)  
oppure chiama il numero verde **800.082.082**

**HDI Assicurazioni**, nata nel 2001, è parte  
di una grande realtà assicurativa tedesca  
operante in 150 paesi nel mondo:  
il Gruppo **Talanx di Hannover**.

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**

# SOMMARIO

## EDITORIALE

**Autonomi ma non isolati**  
di *Pietro Serbassi* pag. 4

**L'insostenibile leggerezza dell'essere**  
di *Vincenzo Multari* pag. 6

**Fast-Confasal alla Camera dei Deputati**  
di *Pietro Serbassi* pag. 8

**Accordo IVU**  
**Le regole stabilite vanno rispettate**  
di *Vincenzo Multari* pag. 10

**Il piano industriale**  
**del Gruppo Ferrovie dello Stato**  
di *Angelo D'Ambrosio* pag. 12

**ATAC altro giro altra corsa**  
di *Felice Totaro & Adolfo De Santis* pag. 14

**Quando l'informazione fa**  
**un buco nell'acqua**  
di *Felice Totaro* pag. 16

**Il Paradiso esiste**  
**Dove le società pubbliche fanno utili**  
di *Adolfo De Santis* pag. 17

**Figli di un dio minore**  
di *Manuela Lo Monaco* pag. 18

**Un settore in fibrillazione**  
di *Antonio Vitiello* pag. 19

**Il lavaggio delle tute da lavoro**  
di *Claudio Verrecchia* pag. 20

**L'orgoglio di essere comunque Italiani**  
di *Alessandro Viola* pag. 22

**Ivu applicato alla DTR Marche**  
**genera solo soppressioni di treni**  
di *Gianluca Cecchini* pag. 24

**Lo stress da lavoro correlato**  
di *Brigida Marro* pag. 26

**Le aggressioni al personale di servizio**  
**Un fenomeno intollerabile**  
di *Antonio Scalise* pag. 29

**GIALLOFISSO**  
**Questo matrimonio s'aveva da fare**  
di *Antonio Scalise* pag. 33

**Pendolari nuovi eroi Italiani**  
di *Carlo Nevi* pag. 34

**PREVIDENZA**  
**Legge sulle lavorazioni usuranti**  
**Penalizzati i lavori del settore trasporti**  
a cura di *Giordana Gabrielli e Agostino Apadula* pag. 35

N° 5/6

2011



### 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)

### LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

Mensile di approfondimento politico/sindacale e tecnico  
Proprietà del sindacato FastferroVie

Anno V - N° 5-6/2011  
Autorizzazione del Tribunale di Roma  
n° 353 del 14 Settembre 2006

Direttore Responsabile: **Pietro Serbassi**  
Direttore: **Luca Vitali**  
Responsabile di Redazione: **Antonio Scalise**  
Redazione: **Aniello Carpenito, Angelo D'Ambrosio, Carlo Nevi, Vincenzo Multari, Vincenzo Notarnicola**  
Progetto Grafico: **Antonio Scalise, Luca Vitali e Paolo Piovesan**

Hanno collaborato a questo numero: **Adolfo De Santis, Agostino Apadula, Alessandro Viola, Antonio Vitiello, Claudio Verrecchia, Felice Totaro, Manuela Lo Monaco.**

Foto: Fototeca FS  
Archivio fotografico FastferroVie curato da:  
**Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino**  
Copia: euro 2.00  
Abbonamento euro 18.00  
Abbonamento Sostenitore euro 450.00  
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie, presso ist. San Paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini (Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)  
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)  
Chiuso in tipografia: il 12 Luglio 2011  
Tiratura: 7000 copie

## Autonomi ma non isolati

Editoriale

di Pietro Serbassi

La politica di palazzo, che si autoalimenta fra inconsistenze di proposte e grandi annunci di riforme che nessuno ha il coraggio di fare, si dibatte tra gli scandali di vario genere, le bastonate dei referendum che dovrebbero far riflettere tutti e il drammatico scenario che l'inchiesta denominata P4, pur tra le varie contestazioni sulle eventuali ipotesi di reato, sta mettendo alla luce.

La nostra condizione di sindacato autonomo ci permette di vedere questi eventi in maniera più distaccata, ma non vorremmo dover pagare anche questa volta la nostra autonomia con l'isolamento da parte di chi avrà la possibilità di riscrivere le regole, ad esempio quelle sulla rappresentatività sindacale. In una società allo sbando, dove gli autoreferenziali hanno la possibilità di disegnare le nuove regole, questo pensiero non ci fa dormire sonni tranquilli.

Da sempre, ma soprattutto dagli anni ottanta, siamo stati costretti ad adeguare il nostro sindacato alle regole del gioco che ci venivano imposte; contestammo, come Confsal, l'accordo del 1993 e questo ci costò l'isolamento e l'esclusione dai contratti merceologici che successivamente ne derivarono.

Oggi, in una situazione ben più complessa e dove gli spazi sindacali di negoziato sono ulteriormente ridotti, ritengo che il ruolo del sindacalismo

autonomo possa essere un valore aggiunto e vadano trovate soluzioni che permettano al Sindacato di fare prima di tutto SINDACATO e non ridursi a un mero centro di servizi, come molti in questi anni hanno fatto.

Mi scuso della punta polemica, ma dover giornalmente lottare contro un sistema che subdolamente cerca di escludere dietro la maschera della semplificazione sindacale fa disperdere grandi energie, che potrebbero più proficuamente essere spese per la vera e nobile attività di relazioni sindacali.

Nel frattempo come FAST/Confsal stiamo lavorando su diversi tavoli negoziali per accordi con le diverse Imprese Ferroviarie che non vogliono più aspettare i tempi biblici imposti da AADD ASSTRA e ANAV al confronto sul nuovo CCNL della Mobilità. E in tutti questi tavoli ogni volta più che mai dobbiamo prima lottare per imporre la nostra presenza, anche se noi abbiamo iscritti e altre OS no.

Certamente in questo periodo in cui la compressione del diritto del lavoro sta toccando i livelli più bassi del dopoguerra, forse converrebbe allinearsi con chi contesta senza porre soluzioni, al limite chiedendo il mantenimento del vecchio sistema contestato fino a "ieri" e accusando gli altri di essere dei venduti. Ma non è questo lo stile della FAST/Confsal, noi i nostri no li motiviamo e proponiamo soluzioni alternative, vedi la vertenza sui turni individuali in Trenitalia. È indubbio che essere costretti a fare i contratti aziendali che fanno riferimento ad un ipotetico CCNL della Mobilità e alla sezione delle Attività Ferroviarie senza che essi siano poi realmente definiti è un po' come iniziare a costruire la casa dal tetto.

Il nostro obiettivo, come sindacati, era quello di fare del CCNL della Mobilità un nuovo sistema di regole

che impedisse il dumping sociale che oggi, anche grazie alla contrattualistica individuale, le diverse imprese ferroviarie stanno facendo. Ad dirittura diverse aziende che fanno riferimento ad ASSTRA hanno avviato la concorrenza sul trasporto utilizzando l'infrastruttura ferroviaria; ma il CCNL degli autoferrotrenvieri, concepito per un ben determinato tipo di servizio e in una ristretta fascia oraria, su linee di limitata lunghezza



e di omogenea complessità ha permesso di fare dumping verso il contratto delle Attività Ferroviarie. Il serio confronto negoziale ha in quest'ultimo periodo smascherato ciò che noi addetti ai lavori sapevamo già: la fusione dei due contrat-

ti è possibile e il CCNL delle Attività Ferroviarie non è un contratto ammazza - imprese come tutti, Trenitalia compresa, lo hanno sempre considerato.

A questo scenario, già confuso di per sé, si aggiungono le contraddizioni del sindacato che pur di ampliare la base di rappresentanza, quando rinnova il CCNL di una categoria cerca di allargarlo anche verso settori non suoi. Cerco di essere più chiaro. Se da una parte ASSTRA e ANAV stanno osteggiando la nascita del CCNL della Mobilità è evidente che prima di tutte le nobili motivazioni c'è quella della sussistenza e della difesa verso la chiara possibilità di predominio di Fadertrasporto nella gestione contrattuale, quindi una maggiore possibilità di aggregare aziende a scapito di ASSTRA e ANAV stesse; dal fronte sindacale è chiaro che in seno alle confederazioni le federazioni ad ogni contratto cercano di estendere la base associabile.

Questa discrasia negoziale è apparsa evidente nel comportamento avuto da NTV nella gestione della vertenza del contratto aziendale, quando ad ogni problema annunciava *urbi et orbi* che avrebbe aderito al CCNL del commercio e guarda caso nel rinnovo del CCNL del commercio il campo di applicazione si apre ad "aziende a rete". Sarà una coincidenza, sarò io malizioso, ma ritengo che qualche dubbio sia legittimo se poi sfogliando tutto il contratto è possibile vedere nei mansionari le figure necessarie al trasporto ferroviario, grandissimi spazi di manovra sulla retribuzione e orari di lavoro che sono il cuore del CCNL della Mobilità.

Detto ciò, passerei ad una rapida descrizione dell'attuale stato dell'arte

### CCNL della Mobilità

Il tavolo ministeriale che affronta la sezione delle Attività Ferroviarie sta continuando il confronto sinda-

---

... la fusione dei due contratti è possibile ...

---

cale con le difficoltà proprie dei negoziati di questo tipo, con in più la necessità di dover guardare lo stato di avanzamento del tavolo parallelo degli autoferrotravvieri. Quest'ultimo tavolo, come precedentemente annunciato è in fase di stallo, tanto che le OOSS attrici hanno denunciato la scarsa disponibilità al confronto delle AADD ASSTRA e ANAV richiedendo un incontro con il Ministro dei Trasporti, che per il Governo è garante e mediatore dell'intera vertenza. Alla luce della dichiarazione di stallo del negoziato e di evidente rottura del tavolo negoziale, come FAST/Confasal abbiamo chiesto al Ministro di essere convocati a tutti i tavoli ministeriali figli della vertenza sulla Mobilità. Riteniamo indiscutibile il nostro diritto a rappresentare tutto il settore della mobilità, visto che con la rottura del tavolo negoziale per il rinnovo della sezione dell'autoferro cadono anche le opportunità politiche di aspettare la fine del negoziato per poi individuare quali OS hanno il diritto/dovere di rappresentanza, visto che a nostro avviso giuridicamente questo è già abbastanza chiaro.

Nel frattempo che la vertenza nazionale esperisce tutti gli estenuanti tatticismi che favoriscono solo chi non vuol fare e tiene tutti prigionieri, le aziende che poi devono operare hanno iniziato a spingere sull'acceleratore dei contratti aziendali e quindi sono aperti diversi tavoli dove ogni Impresa Ferroviaria guarda al suo particolare bisogno, in base alla propria organizzazione del lavoro. Questo fa sì che le varie normative aziendali che dovevano rientrare nel perimetro del CCNL della Mobilità, fatte anzitempo rischiano di costringere il negoziato nazionale ad allargare oltremodo il perimetro contrattuale. In questo bailamme le imprese trovano gioco facile per rilanciare ognuna per proprio conto, basti pensare già a Trenitalia che ad ogni notizia di richiesta di altre Imprese Ferroviarie chiede di adeguarsi a prescindere, strillando alle pari opportunità con tutte le concorrenti. Riteniamo che, pur comprendendo l'atteggiamento tattico in fase negoziale, poi bisognerebbe giungere ad un momento di razionalità con una normativa contrattuale di riferimento univoca; ogni società utilizzi gli strumenti strettamente necessari per far fronte alle reali esigenze aziendali anziché tentare di arraffare più flessibilità possibili al minor costo solo per avere mano libera, senza tenere minimamente conto dei carichi di lavoro e delle necessità di chi poi sui treni e per i treni deve lavorare tutti i giorni.

Come si diceva, i vari tavoli contrattuali aziendali stanno prendendo corpo con diversi accordi che, fatti in maniera *random* e con un apparente pressapochismo - a nostro avviso scientemente pianificato - nelle diverse imprese ferroviarie stanno nei fatti disegnando il nuovo CCNL della Mobilità, perché tutti prendono per condivisi i famosi 4 punti del protocollo del 30 settembre 2010 e richiedono un restyling del resto dell'articolato contrattuale delle Attività Ferroviarie, a dimostrazione che al netto delle grandi aspettative che ognuno ripone sul rinnovo, l'ossatura del CCNL delle Attività Ferroviarie rimane la più confacente al sistema.

Comunque è evidente che nonostante le notevoli distanze fra le richieste delle parti, esiste la condivisio-

ne di massima di come il CCNL della Mobilità dovrà essere strutturato da parte di tutti tranne che di ASSTRA e ANAV; ma ormai è tempo passare oltre e siccome la strada intrapresa è di non ritorno meglio trattare seriamente, argomento per argomento, prima che il mondo reale vada avanti senza aspettare i tempi biblici del confronto sindacale.

Nel frattempo fra i soliti tatticismi il Gruppo FS ha presentato il Piano d'Impresa per gli anni 2011/2015.

Tralasciamo le facili polemiche sul fatto che il sindacato è stato informato con una mail contemporanea alla conferenza stampa tenuta in pompa magna, ma alle invidie e agli isterismi del management del Gruppo FS ormai siamo abituati, pertanto non ci fa più tanto effetto essere esclusi se non possiamo e non vogliamo mettere a disposizione di Trenitalia tutti gli strumenti che potrebbe dare il nuovo CCNL della Mobilità, ma solo quelli che servono e rispondono adeguatamente anche sui carichi di lavoro e sull'impatto sociale che ogni lavoratore dovrebbe mantenere.

... indiscutibile il nostro diritto a rappresentare tutto il settore della mobilità ...

Rimandiamo la descrizione del piano a un altro articolo del giornale, mentre qui vorrei evidenziare la nostra attenzione in merito alla vertenza degli

appalti ferroviari, per i quali dopo la rivoluzione fatta con la "gestione Moretti" è ormai evidente che oltre a perdere certezze sull'applicazione del contratto delle Attività Ferroviarie questi lavoratori hanno seri problemi di pagamento delle retribuzioni. Auspichiamo che la costituzione della nuova associazione UNIFER, che all'interno di FISE rappresenta le imprese di servizi ferroviari, riporti una sana contrattualistica e aiuti la costruzione del CCNL della Mobilità anche per questo settore, che è il più debole del comparto.

Mi permetto di chiudere questo editoriale accennando alla Vertenza dei turni individuali in Trenitalia per il personale di macchina e di bordo, che il 20 maggio 2010 è riuscita a trovare un momento di sintesi in un accordo fra le parti che, per quanto ci riguarda, impegnava la società su punti determinanti che fino ad allora aveva sempre condiviso a parole ma mai si era spinta a condividere in un accordo.

Ad oggi, per quanto ci è dato sapere, pare che i nodi stiano venendo al pettine e la pianificazione che era stata fatta all'Ing. Moretti sicuramente non potrà essere rispettata. Sia chiaro, noi non ci riteniamo soddisfatti per questo, anzi, ma sia altrettanto chiaro che gli allarmi che questo sindacato ha lanciato riguardo al funzionamento del sistema di turnazione individuale si stanno verificando tutti.

Vorremmo a questo punto che i portatori sani dell'arroganza e della superbia di chi "non deve chiedere mai" facessero qualche riflessione e la smettessero di dire che sono boicottati dai turnisti, dai capi deposito, dal personale, dal sindacato e magari anche da qualche dirigente. Non saranno loro ad aver sbagliato qualcosa? Se poi rispondesse al vero che questo programma è costato un'esagerazione, la testardaggine di volerlo rendere efficiente a tutti i costi potrebbe indurre qualche malizioso a pensar male. Giusto per finire l'editoriale com'è iniziato.

# L'insostenibile leggerezza dell'essere

**Nuovo CCNL della mobilità. Tra le contraddizioni delle Associazioni Datoriali riprende la trattativa contrattuale.**

**di Vincenzo Multari**

**S**igla del Protocollo Ministeriale sul nuovo CCNL della Mobilità - "PRONTI", sua sottoscrizione definitiva - "PARTENZA", sollecitazione del Ministero ad avviare il negoziato - "VIA",

Preambolo iniziale per il raggiungimento di un qualsiasi obiettivo - "TRAGUARDO", a oggi un puntino lontano.

Da quell'insigne VIA sono passati sei scioperi e tre anni di reticolo negoziale molto faticoso e difficile, ma dopo l'ottima riuscita dell'ultimo sciopero Nazionale che ha raggiunto una partecipazione consapevole delle lavoratrici e dei lavoratori delle aziende del settore, il Ministero dei Trasporti ha convocato le parti per accertare la possibilità di ripresa del tavolo contrattuale per la sottoscrizione del CCNL della Mobilità.

Nel corso dell'incontro svolto in sede Ministeriale si è ancora una volta evidenziato un dissimile atteggiamento tra le Associazioni Datoriali presenti al tavolo di trattativa. Infatti Federtrasporto ha manifestato evidente disponibilità al con-

fronto e ad arrivare in tempi brevi a una definizione dei testi normativi del Contratto di categoria Attività Ferroviaria e di essere disponibile di conseguenza ad affrontare e definire

---

*... un dissimile atteggiamento tra le Associazioni Datoriali presenti al tavolo di trattativa ...*

---

la parte economica relativa sia al pregresso 2009 e 2010, che all'anno in corso 2011, rendendo così operativi anche i quattro punti del CCNL della Mobilità siglati il 30 settembre 2010.

A dispetto di ciò, Panettoni - e non parliamo del dolce di Natale ma del presidente di ASSTRA - ha ribadito insieme ad ANAV la sua impossibilità ad affrontare la parte economica in un quadro di crisi e di grande incertezza delle risorse disponibili per le aziende del TPL sostenendo che, nonostante i 425 milioni di euro elargiti dal Governo, le regioni non hanno onorato le indicazioni chiare previste dalla legge 244 del 2008

riguardo al trasferimento dei fondi provenienti dalle accise sul gasolio verso le aziende del trasporto pubblico locale.

Per tale motivo hanno fatto pressione su Governo e Conferenza delle Regioni per un intervento congiunto volto alla soluzione delle problematiche finanziarie.

La sopracitata sintesi lascia intravedere un barlume di luce nell'indolenza ministeriale finora espressa, poiché a seguito di forti pressioni del Ministero dei Trasporti e del Ministero del Lavoro, ASSTRA e ANAV si sono rese disponibili ad addentrarsi nel merito della parte normativa del Contratto in prospettiva di sviluppi sull'aspetto finanziario.

Finalmente, grazie al ruolo attivo espresso e svolto dalla parte ministeriale si è potuto riprendere la trattativa contrattuale su entrambi i tavoli di rinnovo dei CCNL di categoria Attività Ferroviarie e Autoferrotranvieri, con l'obiettivo di sopraggiungere per entrambi il famigerato TRAGUARDO o, meglio, alla soluzione complessiva,

sia economica che normativa.

CCNL di categoria Attività Ferroviaria

Dalla piattaforma contrattuale da cui siamo partiti si erano congetturate delle sezioni specifiche riguardo ai vari campi in cui si svolge il trasporto ferroviario, dalla sezione Alta Velocità, Passeggeri media e lunga percorrenza, trasporto Regionale, trasporto Merci e gli altri vettori. Vista la poca funzionalità di rispecchiarsi in normative di lavoro generali e valide per tutti i settori del trasporto ferroviario, bisogna determinare regole di lavoro ben precise anche in base al tipo di utilizzazione o settore in cui si svolge la prestazione lavorativa, nello specifico ciò che riguarda il personale di macchina e bordo.

Il 2 maggio 2011, sempre in sede Ministeriale, dopo una lunga fase di ricognizione si è avviato il negoziato di sostanza per il rinnovo del CCNL di categoria Attività Ferroviaria.

La Delegazione datoriale ha iniziato questa fase con la presentazione di alcuni elementi di proposta in materia di orario di lavoro che contengono le proposte di merito attinenti alla disciplina generale sull'orario e alle norme specifiche per il personale di macchina, bordo e polifunzionale delle imprese ferroviarie, con suddivisione in Alta Velocità, Media/Lunga Percorrenza,

Regionale e Merci, e personale addetto ad Accompagnamento Notte, ristorazione a bordo treno, pulizia a bordo treno e navigazione; nell'insieme otto sezioni che includono aspetti specifici nella dottrina dell'orario di lavoro.

In prima analisi i contenuti delle proposte presentate segnano uno scenario singolare e fortemente critico soprattutto per la gravità delle proposte datoriali avanzate. Volendo essere sintetici, partiamo da peggioramenti normativi come l'aumento

---

*... i contenuti proposti includono inammissibili peggioramenti dal punto di vista dei diritti ...*

---

dell'orario settimanale a 38 ore con media quadrimestrale, elevabili fino a 44/46 ore (2 ore in più a settimana - da 7,12 ore si passa a 7,36 - per un totale di 104 ore equivalenti a quasi 14 giorni di lavoro in più all'anno), l'allungamento della prestazione giornaliera, la riduzione dei riposi giornalieri e settimanali, l'aumento del numero delle notti e la riduzione delle ore, dei riposi fuori residenza e relativa assenza dalla residenza, l'esigibilità delle numerose flessibilità ipotizzate, l'introduzione della base operativa secondo cui il personale mobile può iniziare o finire la propria prestazione in una qualunque delle località distanti dal suo impianto di riferimento fino a un massimo di 60 Km senza essere riconosciuto come lavoro, ecc.

Nel prosieguo del confronto le proposte presentate dalla delegazione datoriale trattavano di lavoro straordinario, riposo settimanale, giorni festivi e ferie.

Il quadro

descritto da queste proposte rimane ancora particolarmente complesso e molto distante dal pensiero del sindacato.

Negli incontri a seguire si è entrato nel merito del capitolo riguardante lo svolgimento del rapporto di lavoro, parte che secondo le delegazioni aziendali, rispetto al contratto del 2003, necessita solo di alcuni aggiornamenti legati all'evoluzione legislativa in materia definitasi dal 2003 a oggi.

Entrando nel merito della proposta datoriale sembra che la penna abbia tradito il pensiero espresso al tavolo ministeriale.

L'ultimo argomento affrontato a oggi è il capitolo inerente alla classificazione professionale già oggetto di

discussione nella fase di ricognizione.

Oltre ad una leggera premessa, in cui i lavoratori sono inquadrati in un'unica scala classificatoria articolata su sette livelli professionali, cui corrispondono quindici posizioni retributive, anche nel resto dei contenuti di merito ipotizzati permangono cospicui elementi di difficoltà.

Il sindacato in questa fase ha un ruolo e un incarico molto importante e non può permettersi di commettere errori, magari dettati da tatticismi politici che sicuramente non aiutano ad acquisire maggior spazio di trattativa a tutela del lavoro e dei lavoratori, per esempio affidamenti o accordi con altre aziende che stanno alle porte.

Ciò dimostra come nell'esistenza tutto quello che anteponiamo e valutiamo come leggero non tarda a rivelare il proprio peso insostenibile. Forse solo la vivacità e la mobilità dell'intelligenza sfuggono a questa condanna.

**multarivincenzo@fastferrovie.it**



# Fast Confisal alla Camera dei Deputati

Nell'ambito dell'Indagine conoscitiva sul settore del trasporto ferroviario di passeggeri e merci in corso alla Camera dei Deputati, il giorno 5 luglio scorso i rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali sono stati ricevuti in audizione presso la Commissione Trasporti. Pubblichiamo qui di seguito l'intervento del Segretario Generale Fast Confisal Pietro Serbassi.

## Il trasporto ferroviario e la ricerca di regole comuni

### Onorevoli Deputati

A partire dagli anni novanta il trasporto ferroviario europeo è stato interessato da un processo di liberalizzazione e privatizzazione volto a razionalizzare il mercato e a introdurre elementi di concorrenza in un settore tradizionalmente caratterizzato da assetti monopolistici e da una forte presenza dell'operatore pubblico, con l'ulteriore obiettivo di creare le condizioni per garantire l'interoperabilità tra le varie realtà ferroviarie del vecchio continente.

Per fare questo si ritenne necessario iniziare a porre le basi di un'effettiva unificazione strutturale, normativa e, in un certo senso, filosofica del trasporto ferroviario. Si ritenne che, dopo l'abbattimento delle frontiere, il superamento del concetto di confine avrebbe supportato e stimolato la ricerca dell'omogeneità dell'idea di mobilità, a vantaggio indubbio dell'unificazione culturale dei Paesi dell'Unione, oltre che dell'economia di ciascun membro.

Ma l'apertura al mercato libero nasce anche come necessità di indurre il settore ad autodeterminarsi e autofinanziarsi, affidando la crescita del fatturato o la semplice copertura dei costi di gestione alle proprie capacità di fare impresa, uscendo dalla logica del finanziamento pubblico, con conseguente sistematica copertura delle



voragini di bilancio, caratteristica molto utilizzata dalle grandi società statali del trasporto. Tale necessità si è resa ancora più necessaria negli ultimi anni a causa della crisi economica mondiale che ancora morde le grandi economie degli stati e le piccole economie delle famiglie.

Nonostante le belle intenzioni, però, non si può in questo momento dire che l'operazione sia riuscita.

L'Italia, talvolta in ritardo sulle indicazioni delle istituzioni continentali, per quanto riguarda la liberalizzazione del trasporto ferroviario ha immediatamente ottemperato, con risultati quanto meno discutibili. Balzano immediatamente all'occhio principalmente due fenomeni:

- nonostante la presenza di tren-

tadue imprese di trasporto, la quantità delle merci trasportate su ferro è passata dal 13% del 2000 all'8% odierno;

- nel trasporto passeggeri si sta assistendo al progressivo abbandono delle linee a basso rendimento e alla concentrazione degli investimenti verso quelle pochissime in grado di produrre degli utili.

Andando più nello specifico si può notare che lo sviluppo dell'Alta Velocità non ha sortito i risultati auspicabili dal momento che, ad esempio sulla Roma-Milano, ha sottratto mercato al trasporto aereo ma non ne ha riconquistato nei confronti di quello su gomma.

Anzi, paradossalmente, ha consentito a quest'ultimo un ulteriore recupero, ove si consideri che le grandi imprese di trasporto strada-



le si sono immediatamente impossessate degli spazi lasciati dall'arretramento del Gruppo Ferrovie dello Stato nei collegamenti, ad esempio, con il sud Italia.

Solo per dare un'idea, si consi-



deri che tra Roma e Milano ci sono, nelle 24 ore, 38 Freccia rossa, 1 Freccia bianca, 3 Intercity e 2 Espresso, mentre tra Roma e Reggio Calabria 2 Freccia rossa,

1 Freccia argento, 3 Eurostar, 6 Intercity e 1 Espresso. Il rapporto di 42 a 13 lascerebbe pensare ad un sud Italia che non viaggia, ma in realtà non si contano i pullman Gran Turismo che quotidianamente collegano Reggio Calabria o la Sicilia con Roma, Milano, Torino, Bologna e tutte le altre più importanti località del centro - nord.

Il settore del trasporto ad alta velocità e lo sviluppo delle due direttrici principali Torino - Venezia e Milano - Napoli ha le migliori potenzialità poiché, come dicevamo prima, è quello che sembra in grado di finanziarsi dal mercato; per questo motivo è molto

appetito e imprese private stanno per debuttarvi. Rimane quindi il problema di cosa fare del resto del trasporto in Italia, perché liberalizzazione non può voler dire, a nostro parere, che le imprese scelgono il pezzetto di mercato più redditizio lasciando le linee scarsamente produttive o più bisognose di adeguamento infrastrutturale alla gestione in perdita dello Stato.

Quindi è giunto il momento di fare una scelta, di decidere se l'Italia può permettersi di rinunciare completamente al trasporto ferroviario, continuando a destinare le migliori risorse all'ulteriore ampliamento della rete viaria e autostradale o se invece - ed è quello che auspichiamo - non si ritenga necessario invertire la rotta, stabilendo definitivamente che lo sviluppo del trasporto su ferro è indispensabile per decongestionare le nostre città e per garantirci dei migliori livelli di vita.

Per fare questo è necessario porre come priorità assoluta il recupero e la riqualificazione delle tratte ferroviarie dismesse o in via di dismissione, con due possibili soluzioni:

- assegnare alle imprese che intendano operare sulle linee maggiormente redditizie anche alcune di quelle socialmente importanti ma con scarsa resa economica;

- stabilire un extra compenso sul costo delle tracce orarie che vada a coprire il trasporto ferroviario interregionale, particolarmente a rischio perché al di fuori sia dai contratti di servizio tra imprese ferroviarie e regioni che dal segmento alta velocità.

Se si osservano i grafici dell'andamento passeggeri/km degli ultimi anni, infatti, si può notare un trend di sostanziale tenuta del numero dei viaggiatori; ma con un'analisi più attenta si può notare che vi è stata una crescita esponenziale del trasporto su treni Alta Velocità, con una conseguente regressione di quello interregiona-

## Audizione alla Camera

le.

Per il trasporto delle merci, invece, riteniamo che una soluzione possa essere quella di

riqualificare gli scali prendendo a modello i sistemi di gestione dei porti.

Il gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria deve, in sinergia con gli Enti Locali, ampliare l'offerta infrastrutturale e dei servizi alle Imprese Ferroviarie in modo da stimolare la crescita migliorando e semplificando il servizio. È chiaro che, a tutela degli investimenti e di una corretta concorrenza di mercato, le Imprese Ferroviarie devono acquistarne obbligatoriamente i servizi.

E' di assoluta evidenza che il riequilibrio modale dei sistemi di trasporto, uno degli obiettivi della liberalizzazione, è stato un fallimento, poiché non è stato accompagnato da una dotazione di norme chiare e osservate da tutti.

Noi crediamo che questo non sia più rinviabile. Occorrono regole e normative omogenee che siano garanzia di standard minimi di qualità del servizio e nello stesso tempo fungano da stimolo alle imprese per crescere innovando, facendosi concorrenza non, come è capitato troppo negli ultimi anni, con l'utilizzo di uno sfrenato dumping sociale e contrattuale, ma con la qualità del servizio offerto, la chiarezza sul rispetto delle regole e la certezza di un imperativo: il nostro Paese non può più permettersi un sistema di trasporto ferroviario inadeguato ai tempi e alle esigenze dei propri cittadini.

**Roma 5 luglio 2011**

# Accordo IVU Le regole stabilite vanno rispettate!

Siglato l'accordo su IVU. La tenacia di Fast FerroVie è stata premiata.

di Vincenzo Multari



**L**e persone che progrediscono nella vita sono coloro che si danno da fare per trovare le circostanze che vogliono e, se non le trovano, le creano.

Il 20 maggio 2011 si è siglato il famigerato accordo sulla gestione dei turni del personale di Macchina e bordo, volgarmente chiamato IVU, figlio di un parto lungo, difficoltoso e travagliato.

Dagli esordi, o meglio dalla folgorante e scintillante presentazione della "bella novella", IVU viene concepito e presentato dall'Azienda come uno strumento dalle straordinarie prestazioni che fa bene a tutti, soprattutto ai lavoratori.

Fast Ferrovie non ha mai fatto una questione sulla messa in campo e l'utilizzo dei sistemi informatici da parte dell'azienda, ma se essi nel loro operato hanno ricadute negative sul lavoro,

andando a influire sulla gestione individuale dei tempi di riposo e delle ferie attualmente normata nel CCNL, come sindacato è impossibile girarsi dall'altra parte e far finta di niente.

E credo che anche questa volta ci abbiamo visto bene, viste le condizioni con cui l'Azienda voleva mettere in opera il nuovo programma informatico.

La pianificazione di Trenitalia

---

*... la gestione del personale in maniera individuale anziché collettiva ...*

---

stravolgeva la vita sociale di macchinisti e capotreni rendendone praticamente impossibile la programmazione, lucrando artatamente sui dettami contrattuali e creando profonde discriminazioni di

ordine anche retributivo tra il personale, per perseguire recuperi di costo del lavoro che appaiono, nella loro entità, più che ottimistici, assolutamente fittizi.

Dopo un'infinita serie d'incontri e trattative, fatte a tavoli congiunti e separati, dopo una nostra azione di sciopero nazionale che, per quanto denigrata, riteniamo abbia pesato tanto sul rilancio del tavolo e sull'attenzione ai problemi veri che il sistema IVU faceva ricadere sulla testa del personale, quanto denunciato da questo sindacato sin dal primo allarmato comunicato ha cominciato a trovare soluzione tanto che in data 20 Maggio è stato siglato

un accordo.

E' solo un piccolo punto di partenza poiché le regole, una volta stabilite, vanno poi rispettate.

L'accordo, tra l'altro, ha sospeso l'azione unilaterale della DPR che

aveva anticipato il cambio turno e l'applicazione di IVU sui turni del personale di bordo delle Regioni di Marche, Umbria, Puglia e Abruzzo, devastandone l'organizzazione del lavoro, i fabbisogni e, certamente in via programmatica, la geografia degli impianti. Purtroppo l'arroganza di chi fa il regista del negoziato territoriale ha costretto gli utenti/clienti di queste regioni a registrare notevoli disagi per le innumerevoli soppressioni di treni; tutto dovuto al fatto che, certi del disaccordo sindacale, si dichiaravano pronti a partire e invece - evidentemente - non lo erano affatto.

La gestione del personale in maniera individuale anziché collettiva da tempo era ritenuta dall'azienda una necessità, al punto che mirava ad attivarla anche unilateralmente, vedi le fughe in avanti stoppate dall'indisponibilità del Sindacato.

Tale necessità aziendale comunque non doveva gravare negativamente sulla vita privata dei lavoratori, ecco il motivo dell'intesa raggiunta.

Tra i principali aspetti associati dell'accordo, in maniera sintetica possiamo enunciare:

- La programmazione dei turni a 90 giorni a rotazione;
- L'equa distribuzione, garantita da un riallineamento trimestrale, dei carichi di:
  - a. Lavoro

- b. Lavoro notturno
- c. Ore di condotta e/o scorta
- d. Prestazioni di traghettamento e/o scorta
- e. Riposo settimanale

- La garanzia dell'entità contrattuale del riposo settimanale e la garanzia che esso debba essere, per un numero pari a 12/14 volte l'anno, doppio e comprendente interamente il sabato e la domenica;

---

*... seguitiamo a essere convinti che IVU così com'è non funziona e non funzionerà ...*

---

- La definizione delle giornate massime di disponibilità e la loro allocazione;

- La garanzia della possibilità di verifica da parte dei lavoratori e dei loro rappresentanti.

Per quanto non è citato nell'accordo si fa riferimento al CCNL e agli accordi in essere, quindi le mire di modifica della geografia degli impianti vanno negoziate secondo i dettati contrattuali e non come una ricaduta di IVU concordata in sede centrale.

Come Fast FerroVie seguitiamo a essere convinti che IVU così com'è non funziona e non funzionerà; però, con il citato verbale d'intesa abbiamo garantito che questo tentativo, questa prova della cui riuscita in tutto il Gruppo FS ci sembrano convinte solo due persone (una delle quali perché gliel'hanno raccontata bene con l'aggiunta di miracolosi risultati) non stravolgerà l'applicazione delle norme contrattuali, salvaguarderà la socialità del personale che

dovrà subirne l'applicazione e non presenterà fenomeni discriminatori tra i lavoratori sia dal punto di vista dei carichi di lavoro che di quello economico.

A seguito dell'accordo nazionale Trenitalia ha cercato di spostare il confronto sul territorio, "mascherando" tali incontri come conseguenza diretta dell'accordo del 20 maggio, per poi invece modificare i livelli di produzione fra regioni e la geografia degli attuali impianti, senza consegnare neanche un minimo grafico di turnazione.

Certo che se tutti i miracolosi recuperi di produzione e di personale si aspettavano da IVU dovessero risultare possibili da raggiungere con la teoria che da sempre un ex responsabile di produzione della DTR, il buon Willy Montagnoli - compagno di mille battaglie dell'ing. Moretti - paventava, la spesa per questo software sarebbe ancor meno comprensibile. Del resto in molti ricordano quando ad ogni negoziato Montagnoli voleva modificare la geografia degli impianti e dei turni di zona.

Detto ciò non vogliamo essere additati come quelli che stanno boicottando il sistema, perché questa ci sembra una linea di difesa ormai debole. Noi ci siamo impegnati su un percorso di cui, se rispettato, saremo garanti, come del resto abbiamo sempre fatto.

Questo è quanto le parti hanno sottoscritto nel verbale d'intesa del 20 Maggio, ne consegue che se Trenitalia risulterà inadempiente (cosa che, senza la presunzione di essere dei sensitivi, pensiamo che avverrà tra non molto) avremo la verifica dell'attendibilità delle nostre valutazioni negative e tutta la legittimità di pretendere la revisione e la condivisione di soluzioni più confacenti al sistema ferroviario e, perché no, anche meno onerose.





## Il Piano Industriale del Gruppo Ferrovie

La presentazione del Piano d'Impresa di Fs nell'assordante silenzio della politica

di Angelo D'Ambrosio

**I**l 22 giugno 2011 Mauro Moretti, Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha presentato il bilancio di esercizio 2010 e illustrato il piano industriale per gli anni 2011 - 2015.

Un evento di grande importanza, nel panorama economico e sociale del nostro Paese. Il più grande gruppo industriale italiano, forte dei lusinghieri dati dell'esercizio finanziario del 2010 che ha fatto registrare per il terzo anno consecutivo utile in crescita, ha presentato un ambizioso piano d'investimenti, nazionali e internazionali, per gli anni a venire.

Non si può certo dire che l'Amministratore Delegato non abbia creato con cura una forte aspettativa mediatica su questo importante appuntamento; da mesi assistiamo a un continuo susseguirsi di minacciose notizie di arretramento dal mercato, repentine smentite, conti-

nue polemiche con i competitor esistenti e futuri e, per non farsi mancare proprio nulla, a una feroce polemica con il Sindacato "colpevole" di chiedere chiarezza sulla ristrutturazione del Gruppo FS, sugli impegni economici e contrattuali dei dipendenti.

La presentazione del Piano non ha tradito certo le attese: 27 miliardi d'investimenti, in un momento congiunturale così difficile, non sono certo poca cosa. Il Piano ha incontrato, quindi, i favori del mondo imprenditoriale e finanziario Nazionale e Internazionale.

Comunque argomento di questa riflessione non è il Piano d'impresa del Gruppo FS, su cui avremo modo di dibattere in seguito, sempre sperando che l'AD si degni di discutere con il sindacato i suoi riflessi occupazionali, ma l'assordante silenzio della Proprietà.

Il Devoto Oli, fra l'altro, definisce Proprietà il Diritto di godere e disporre di un bene in modo pieno ed esclusivo; una definizione fortemente

evocativa, ma come si applica al gruppo FS? E, pur senza addentrarci in considerazioni politico - filosofiche sulla Proprietà collettiva, chi esercita tale diritto?

Le Ferrovie dello Stato S.p.A. sono controllate al 100% dal Ministero dell'Economia e delle Finanze mentre i diritti di azionista vengono esercitati d'intesa

---

*... la presentazione del Piano d'Impresa del Gruppo FS porta a una riflessione più ampia sul diritto alla mobilità ...*

---



e dello Stato

dal Ministro dell'Economia e da quello dell'Infrastruttura e Trasporti; in senso lato possiamo dire che tutti i cittadini italiani ne sono proprietari.

Quindi la presentazione del Piano d'Impresa del Gruppo FS porta necessariamente a una riflessione più ampia sul diritto alla mobilità, sullo sfruttamento delle infrastrutture ferroviarie che, ricordo, sono proprietà di ciascun cittadino di questo paese, sulla liberalizzazione del settore e, più in generale, su una politica dei trasporti che porti al riequilibrio modale; il tutto per garantire al cittadino "proprietario" migliori condizioni di vita (ambiente più sano, decongestione delle strade, servizi competitivi, pluralità di scel-

te, ecc.).

Ci saremmo per questo aspettati un forte dibattito che coinvolgesse, oltre ovviamente ai ministri direttamente interessati, anche e soprattutto i Parlamentari di maggioranza e opposizione; ma, purtroppo, oltre alle scontate dichiarazioni di plauso dei due Ministri, Tremonti e Matteoli, nessuna voce si è levata dal mondo politico.

Certo la nostra sensibilità su questo tema ci condiziona, e probabilmente il 22 e 23 giugno gli avvenimenti che si sono succeduti non lasciavano spazio al Piano D'impresa del Gruppo FS e a considerazioni sulla politica dei trasporti del nostro Paese. Sarà, comunque invito i lettori a guardare, sul sito del Sole 24 ORE, i fatti principali dei giorni 22 e 23 giugno.

È sconcertante guardare come in paesi come ad esempio Francia e Germania, ci sia al contrario un vivace dibattito sulla politica dei trasporti, sul ruolo delle ferrovie nel riequilibrio modale e soprattutto su come mantenere, di fatto, il controllo pubblico nella gestione del trasporto ferroviario attraverso le aziende di trasporto ex monopoliste.

Risulta evidente come in tutti i paesi europei sia comune l'esigenza di sviluppare il trasporto lungo le direttrici economicamente più profittevoli, e con esse compensare il trasporto economicamente poco appetibile verso aree meno sviluppate del Paese; il tutto per garantire, in maniera efficace ed economicamente com-

patibile, il diritto alla mobilità.

È un dato di fatto che gran parte degli Stati Europei abbiano "depotenziato", se non proprio eluso, le Direttive Europee sulla liberalizzazione del mercato ferroviario. L'Italia, invece, ha applicato in maniera puntuale e non discriminatoria i dettami Europei; una volta tanto, quindi, che l'Italia si fa parte diligente nell'applicare le Direttive Comunitarie non possiamo certo recriminare. Resta comunque il fatto che il settore dei trasporti ferroviari vada comunque armonizzato e disciplinato con apposite e stringenti norme di legge, per garantire quella mobilità sostenibile che altri Paesi, con una gestione delle norme Comunitarie - per così dire - all'Italiana, hanno ottenuto.

[a.dambrosio@fastferrovie.it](mailto:a.dambrosio@fastferrovie.it)

## Trenord, notizie dalla base

Nell'ambito delle trattative sul contratto integrativo di Trenord un gruppo di macchinisti e capitreno, radunatisi tramite una sorta di passa parola e la creazione di un'apposita pagina su un famoso social network, hanno messo in atto un'iniziativa tesa a mantenere desta l'attenzione dei lavoratori e delle Organizzazioni Sindacali sull'importante vertenza. Si chiama "Io sto al turno", e il suo senso è evidente. Questo giornale e Fast FerroVie non commentano tale iniziativa né prendono posizione in merito, ma abbiamo deciso di darne conto ai nostri lettori per due motivi.

Perché pensiamo che un sindacato debba essere attento a qualsiasi segnale giunga dai lavoratori.

Perché siamo del parere che il turno di servizio sia



uno degli aspetti più importanti del lavoro di ciascuno di noi, e se qualcuno ne propone il rispetto non possiamo che esserne contenti. (a.s.)

## Come nel titolo di un famoso film di Troisi, l'Atac ricomincia da tre.

di Felice Totaro e Adolfo De Santis



## Atac: altro giro, altra corsa

**N**eanche il tempo di metabolizzare la seconda fase (il nuovo corso ATAC) della concitata storia del sistema capitolino dei trasporti, quella della “cura” Basile tanto per intenderci; nemmeno il tempo di comprenderne le strategie che ci troviamo ad analizzare e commentare la terza puntata.

Puntata che arricchisce il panorama dell'ennesima (neanche troppo) sorpresa, col cambio della guardia ai vertici della Municipalizzata, ora guidata dal triumvirato Carbonetti - Tosti - Cassano.

Che Maurizio Basile non appagasse le aspettative politiche di molti si è sospettato da subito, esattamente dal momento dell'estemporanea quanto frettolosa nomina da parte del sindaco Alemanno, alla vigilia della partenza per l'Expo di Shanghai. Ma che i tempi della sua dipartita come A.D. di ATAC sarebbero stati tanto celeri, crediamo nessuno se lo aspettasse. Scelta, quella di Basile, dettata più dalla necessità di

placare la confusione mediatica dell'effetto “parentopoli” che da quella di arginare, da subito, il deficit aziendale; più dall'esigenza di dare risposte immediate e incontrovertibili all'opinione pubblica che di limitare gli attacchi politici di un'opposizione troppo attenta, per dire il vero, a depistare l'attenzione da problemi ben più complessi e radicati.

Le capacità manageriali non hanno lenito le perplessità relative ai trasversali trascorsi politici del Basile il quale, calandosi con modi bruschi e poco inclini alla concertazione nella parte dell'antagonista di tutti, non ha lasciato traccia di discontinuità gestionale né di tagli alle spese superflue. Infatti, nel quadro complessivo degli interventi (in un surreale immobilismo) l'unico segnale tangibile è stato la sovrapposizione dell'attuale ossatura alla precedente (grazie al turn-over di alcuni ruoli apicali operativi), non ridimensionata nei ruoli o negli onorari, bensì esclusivamente nelle deleghe. Il cerchio si è chiuso con la

---

*... un incontro con le OO.SS. se non altro chiarificatore di rapporti e progetti futuri ...*

---

## Autoferrotranvieri

variabile “rimpasto di giunta”.

Saltano gli schemi di gioco e “l’antagonista” si chiude a riccio intorno alle sue peculiarità di uomo duro e intransigente; il terreno una volta fertile dell’assessorato diviene arido e inaccessibile.

E via col “terzo atto”, che debutta sotto l’impronta della distensione e dell’equilibrio in un incontro con le OO.SS. se non altro chiarificatore di rapporti e progetti futuri.

Il Presidente rappresenta la garanzia politica e “finanziaria” del CdA; oltre al significativo legame che il prof. Carbonetti avrà con l’Assessorato al Bilancio per la certificata grave situazione patrimoniale, dovrà programmare un percorso lineare e oculato della nuova gestione che dovrà ripartire, tra le altre, dalla nuova stesura del Codice Etico (in fase di elaborazione) poiché quello attuale è stato oggetto di abusi e oltraggi.

In secondo luogo, il management dovrà essere marcatamente improntato sulla moralità, specie nel settore verticistico; moralità che, nelle intenzioni di Carbonetti, dovrebbe indirizzare tutti i dipendenti verso la condivisione degli obiettivi, sull’onda di quell’ottimismo che dovrebbe ridestare quel sopito senso di appartenenza.

In bocca al lupo. Sincero.

L’ing. Tosti, nel suo intervento di presentazione, ha messo l’accento sulla valorizzazione delle risorse interne (finalmente...forse...), sul riconoscimento delle varie professionalità e su quell’ambizione che vuole suscitare in tutta l’azienda al raggiungimento degli obiettivi in maniera unanime. Il riferimento è chiaro: si dovrà porre estrema attenzione ai processi d’integrazione europei, già in parte adottati nelle nostre omonime aziende del nord Italia.

La convinzione gli nasce appunto dal fatto che le sue origini non possono tradire il nostro ambiente lavorativo poiché è figlio di un operaio della Stefer, come da lui stesso evidenziato, e quindi si sente “uno di casa”.

Sarà interessante vedere poi nella stesura del nuovo Piano Industriale in che modo si dovranno raggiungere gli obiettivi e quanto questo programma farà

sentire ognuno di noi “uno di casa”.

Terminando il suo intervento, l’ing. Tosti ha precisato che sarà sua cura impostare e far fondare i rapporti, a tutti i livelli, sulla cordialità, l’educazione e soprattutto sulla chiarezza. Sfida, a suo dire, che si presenta piuttosto stimolante.

Il conferimento dell’incarico al dott. Cassano merita una riflessione a parte.

Essendo uomo politicamente più vicino allo schieramento oggi di opposizione all’attuale Giunta Comunale, la sua nomina sarà sicuramente oggetto di osservazione particolare.

Da subito, da parte dell’opposizione c’è stata una levata di scudi, nel senso che da una buona parte politica si è gridato all’ennesimo inciucio all’italia-



na. La spiegazione ufficiale è stata quella di riequilibrare le sorti politiche di un’azienda al collasso economico. La sua nomina dovrebbe essere una garanzia d’intenti bilaterali al salvataggio della nostra azienda. Vedremo.

L’esperienza dell’ing. Cassano si è maturata all’ombra di Tulli e di Gabuti, un certo segno di continuità doveva essere garantito.

Buon lavoro ai nuovi vertici, con la consapevolezza che quest’organizzazione sindacale non farà sconti a nessuno, soprattutto quando si parlerà concretamente del nuovo Piano Industriale.

**f.totaro@fastferrovie.it**  
**a.desantis@fastferrovie.it**

# Quando l'informazione fa un buco nell'acqua

## Referendum n. 1, scheda rossa.

di Felice Totaro

**D**ietro il muro d'acqua del quesito referendario si celava anche il futuro di tutte quelle aziende pubbliche a rilevanza economica. Quindi anche il futuro dell'Atac.

Diciamolo pure, la pubblicità dei referendum è stata piuttosto scarsa, addirittura autorevoli telegiornali hanno sbagliato le date delle consultazioni elettorali.

La parte del leone della comunicazione, come spesso accade negli ultimi tempi, l'ha fatta la rete. I networks e i blogs hanno lavorato tantissimo.

E come ultimamente accade, il lavoro della rete viene premiato.

Probabilmente in questo paese c'è qualcuno che a vari livelli sottovaluta l'intelligenza delle persone che, chiamate su questioni molto delicate che riguardano il futuro del paese, non si lasciano intimidire o narcotizzare.

Noi non avevamo dubbi su questo. Come organizzazione sindacale cerchiamo sempre di sensibilizzare gli iscritti alla valutazione critica degli eventi, al netto delle ideologie politiche.

L'essenziale è fare le cose, farle bene, non importa da chi vengono proposte.

Com'è altrettanto evidente il silenzio assordante di tutte quelle organizzazioni sindacali che non hanno speso una parola sul pericolo nascosto della privatizzazione delle Municipalizzate.

È chiaro che un sindacato deve essere avulso dalla politica partitica, ma anche un sindacato fa politica e almeno su un quesito che riguarda da vicino una categoria, e soprattutto dei lavoratori, deve avere voce.

È facile a parole schierarsi contro la privatizzazione, ma poi il silenzio o l'astensione valgono un assenso.

A onor del vero c'era un decreto pronto alla Camera nella scorsa legislatura simile all'odierno decreto Ronchi, così come lo conosciamo tutti.

L'applicazione del vecchio decreto Lanzillotta è parzialmente visibile per esempio nella gestione dell'acqua pubblica del Comune di Aprilia, vicino a Latina, il cui unico risultato è stato quello di aumentare i costi agli utenti, senza apportare decisivi miglioramenti.

Scampato il pericolo Lanzillotta, peraltro sorvegliabile nella gestione (che tanto non avrebbe funzionato, ma meglio evitare) ora siamo dentro al Decreto Ronchi.

Si presume che nessuno crede che privato sia sinonimo di efficienza, anzi.

Allora perché perseverare? Nel periodo di crisi economica che stiamo attraversando, forse il cambiamento epocale sarebbe rivalutare gli amministratori pubblici capaci e competenti (magari anche messi lì dalla politi-



ca, ma che almeno siano competenti) e sostituire quelli che gestiscono, diciamo "furbescamente", l'amministrazione locale.

Cambiare davvero.

Si potrebbe partire proprio da questo risultato referendario. Le persone chiamate a decidere con il mezzo democratico per eccellenza hanno scelto di non fare entrare i privati in situazioni squisitamente pubbliche.

Si può interpretare che determinati campi basilari non possono essere affidati ai privati, seppur in parte e/o comunque forzosamente con una gara.

La gente questo lo ha capito, a dispetto di chi, consape-

volmente o no, ha sottovalutato la capacità critica di quanti hanno preso parte al voto, nonostante le varie sirene astensioniste.

Su questa posizione, poi, si potrebbe aprire un convegno. Se la gestione di ciò che è pubblico passasse al privato, a chi converrebbe?

Una cosa è certa, non all'utente finale. L'imprenditore, per sua natura, investe per guadagnare, ci mancherebbe altro.

Ma ora lasciamo stare l'acqua e pensiamo al T.P.L.: in una gestione privata delle aziende, immaginiamo un po' cosa potrebbe accadere.

Noi una certa idea ce la siamo fatta e, passatemi la battuta, al sindacato siamo già oberati di lavoro figuriamoci se ci dovremmo confrontare con chi vuole il profitto a tutti i costi!

Ebbene, ripartendo dalla volontà popolare, noi come O.S. continueremo ad avere il fiato sul collo degli amministratori per ottenere una gestione sempre migliore della cosa pubblica, ovvero di tutti, che come tale va gestita nel rispetto delle regole e nella tutela dell'utente e del lavoratore.

**f.totaro@fastferrovie.it**

*... il cambiamento epocale sarebbe rivalutare gli amministratori pubblici capaci e competenti ...*



IM POPOLARE

servizi pubblici locali di rilevanza economica  
gestione

del decreto legge 25 giugno 2008 n. 112 "Disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, equazione tributaria", convertito, con modificazioni, in legge 6 agosto 2008, n. 133, come modificata dalla legge 28 novembre 2008, n. 183, art. 1, comma 1, lettera c) e dalla legge 28 novembre 2008, n. 183, art. 1, comma 1, lettera d) e l'internazionalizzazione delle imprese, nonché in materia di energia" e della sentenza n. 325 del 2010 della Corte di Cassazione, e per l'esecuzione di sentenze della Corte di Cassazione n. 166, nel testo risultante a seguito della sentenza n. 325 del 2010 della Corte

NO

## Il paradiso esiste Dove le SpA pubbliche producono utili.

Il caso curioso delle aziende pubbliche del Tpl che forniscono un buon servizio e nello stesso tempo producono utili

di Adolfo De Santis

**G**li effetti della crisi economica si fanno sentire, gli italiani tornano sul bus o almeno vorrebbero farlo.

E' questo il risultato del rapporto Isfor - Asstra per il 2010 (costantemente in crescita), anche se l'offerta del servizio rimane stazionaria o sembra diminuire. Risorse in calo? Costi di gestione in aumento? Eppure nel nord Italia alcune Aziende operanti nel TPL riescono a chiudere i bilanci con consistenti utili (Il sole 24ore/trasporti - anno XI, n. 10).

Non fa differenza che si operi in territori grandi o piccoli quando si riesce a distribuire utili per milioni euro piuttosto che "diversificare" i campi d'azione con partecipazioni di altra natura.

Il fenomeno va attentamente analizzato e una volta fatti i dovuti raffronti eventualmente preso a modello. A tirare la volata sono le realtà locali medio - piccole.

Tralasciando le scelte relative alle diversificazioni settoriali e le operazioni finanziarie di varia natura, la stra-

## Autoferrotranvieri

tegia vincente appare quella "semplicissima" della gestione della res-pubblica come si trattasse di un'Azienda privata.

L'impegno è notevole, dovendosi adeguare ad alcuni obblighi come il mantenimento dell'anzianità media delle flotte o dei livelli occupazionali e retributivi, ma se la politica degli enti locali rende autonomo e indipendente il governo dei processi, il fardello si trasforma in una miniera d'oro. Poiché gli utili vengono distribuiti proporzionalmente agli azionisti, ovvero gli enti locali. In controtendenza rispetto alle assistenziali usanze italiane.

Pordenone, Como e Bologna come Trieste o Milano, geograficamente collocate (altro dato significativo) tra Lombardia, Emilia Romagna e Friuli V.G., tutte realtà vincitrici di gara (con corrispettivi fissati anticipatamente dai bandi, poi dai contratti di servizio), sono la dimostrazione che si può essere "sociali" e competitivi, pubblici ed efficienti. Come?

Riduzione dei costi superflui: eliminando partecipazio-

... si può essere "sociali" e competitivi,  
pubblici ed efficienti ...

ni inutili; abbattendo le consulenze; ottimizzando le risorse umane (nelle mansioni e nelle proporzioni tra personale impiegatizio e di movimento). Perfezionamento delle reti, che presuppone la funzionalità dei sistemi integrati al trasporto: car e bike-sharing; tariffazione integrata, incorporazioni produttive.

Queste le essenziali scelte operate dai gestori del nord sulla falsariga di quanto accade (da sempre) in Europa e come logica conseguenza, costantemente si incrementa la domanda.

Aumentano i passeggeri, gli introiti, gli investimenti, gli utili.

Si ricomincia il processo e il cerchio si chiude.

[a.desantis@fastferrovie.it](mailto:a.desantis@fastferrovie.it)





## Figli di un dio minore

di Manuela Lomonaco

**E** così in un'azienda di circa trecento dipendenti ci sono gli ex - STA diventati quarta area, gli ex - STA diventati seconda area, gli ex ATAC (assunti prima del 2000), i nuovi ATAC (assunti dopo il 2000), quelli che escono alle 14.00 e quelli che al più presto escono alle 16.30, ognuno con un tipo diverso di contratto. Nemmeno le ingiustizie sono uguali per tutti.

E così tecnici (ingegneri, architetti, professionisti di vario genere) e non solo, assunti dal 2000 in poi, non in possesso del beneficio di essere parenti di qualcuno, sono inquadrati all'interno di un'area professionale concepita per svolgere "attività di supporto e ausilio alla clientela".

Da tempo chiediamo a gran voce di mettere un punto definitivo a questa vergognosa situazione, ma le risposte tardano ad arrivare e ci sentiamo abbandonati dalla politica, traditi e

**G**uadagniamo di meno e lavoriamo di più rispetto ai nostri dirimpettai e a tutti coloro i quali, dipendenti della stessa Azienda o da una sua consorella, sono possessori (beati loro) di un contratto "equo". Abbiamo retribuzioni inferiori di circa 250,00 euro mensili, 4 giorni l'anno in meno di ferie e 39 ore effettive di lavoro settimanali, senza considerare le disparità di trattamento in termini di permessi, malattia, ecc. Ma non eravamo autoferrotranvieri? O lavoriamo per gli autoferrotranvieri?

Pur essendo utilizzati come impiegati, il nostro livello d'inquadramento è lo stesso (con tutto il rispetto) di chi ripara un autobus o un vagone della metropolitana; risuliamo operai e non ci è chiaro cosa il nostro settore abbia a che fare con quello dei meccanici.

Siamo in trecento, duecento dei quali solo all'Agenzia della Mobilità.

In questo contesto surreale c'è una grossa fetta del comparto Autoferrotranvieri che nei diversi processi di fusione e scorporazione tra le varie società è stata sempre assegnata a inquadramenti inappropriati, perché di minor costo per l'azienda.

Che ci definiscano burocraticamente "allegati A", o professionalmente "quarta area della mobilità" il risultato non cambia, ci sentiamo figli di un dio minore, i pessimi prodotti della illogica conseguenza di assorbimenti e ristrutturazioni delle tante società (S.T.A., E.R.G., ecc.) che hanno garantito solo una liquidità fresca e immediata all'ATAC (e ti pare poco?) ma che, incorporate troppo frettolosamente senza il benché minimo criterio di gestione futura dei dipendenti, hanno portato all'incresciosa situazione nella quale versiamo, senza risposte e soprattutto senza prospettive da troppo tempo. L'unica nostra certezza è che il destino a noi riservato è decisamente ignobile.

*... chiediamo a gran voce di mettere un punto definitivo a questa vergognosa situazione ...*

ignorati da quei sindacati che hanno dominato la scena per anni badando a tutto tranne che alle sacrosante esigenze dei lavoratori, nonché invisibili all'opinione pubblica; infatti nei giorni in cui è uscito alla ribalta il fenomeno di "parentopoli" abbiamo scritto alle principali testate giornalistiche per far emergere alla luce questa situazione, stufi di rimanere all'ombra degli oscuri interessi.

Risposte? Nessuna.

E l'Azienda? Con tutto l'amore che proviamo per essa e nonostante il rispetto che portiamo a chi la gestisce, il nostro senso d'appartenenza e il nostro orgoglio cominciano a vacillare, gli unici sentimenti che ci sostengono sono l'abnegazione nello svolgere quotidianamente il nostro dovere e la fiducia negli impegni presi in tempi non sospetti (dalla direzione) per una "omogeneizzazione" delle varie professionalità.

Erano trecento anche gli spartani che, sotto il comando di re Leonida, combatterono tenendo testa a oltre un milione di persiani nella battaglia delle Termopili.

Speriamo di non fare la stessa fine.

**m.lomonaco@fastferrovie.it**

# Un settore in fibrillazione

**Appalti**



**Nel settore degli Appalti la situazione non accenna a migliorare, anche per il comportamento ambiguo dei committenti**

di Antonio Vitiello

**E**bbene sì, non avete sbagliato rivista, sto parafrasando un termine medico che meglio di ogni altro rappresenta il momento che sta attraversando il settore degli appalti ferroviari.

Per chi è digiuno di nozioni di medicina, la fibrillazione è un fenomeno clinico per cui il cuore presenta un battito accelerato senza riuscire più ad avere le normali pause, se non aiutato terapeuticamente con un medicinale eparinico (i medici specialisti che si trovassero, ahimè, a leggere il presente articolo, mi scuseranno per la scarna - ma voluta - descrizione).

Continuando la metafora, il corpo è rappresentato dai lavoratori degli appalti ferroviari, il cuore dal sindacato e i fattori stressanti che hanno causato la fibrillazione, dalle Aziende Committenti e dalle aziende appaltatrici.

Ma facciamo un quadro politico di riferimento in cui si muove il nostro corpo (l'ambiente).

Siamo appena usciti da uno sciopero di quattro ore (inizi di giugno), rivendicando la mancata applicazione della clausola sociale e del contratto delle Attività Ferroviarie, oltre alla mancata erogazione degli stipendi per alcune realtà (accompagnamento notte e RSI) che, grazie al totale disinteresse al confronto da parte delle strutture preposte del gruppo F.S. (Trenitalia, RFI, Ferservizi, Centostazioni, Grandi Stazioni e scusate se ne dimentico qualcuna) ci hanno portato alla dichiarazione di uno sciopero di otto ore, per gli inizi di luglio e per le stesse identiche motivazioni.

Questa prima è stata, diciamo tutta, un'iniziativa

di sciopero quasi del tutto fallita.

E' pur vero che, come riportano i soliti numeri e le solite statistiche, si è trattato di uno sciopero con un'altissima percentuale di adesione, ma è altrettanto vero che, se non fosse stato per le manifestazioni effettuate a Roma dalle segreterie regionali Lazio, nessuno avrebbe avuto sentore di uno sciopero in corso.

Addirittura in alcune regioni si procedeva a cambi appalto con le segreterie sindacali regionali che si arrogavano il diritto di passaggio, contrattualmente previsto a livello di strutture Nazionali, o al contempo

nella stessa giornata si autorizzava l'utilizzo di ammortizzatori sociali, dimostrando altresì uno scollamento, nella stessa organizzazione sindacale, tra struttura nazionale e struttura regionale e in alcuni casi tra strutture regionali ed RSA.

Provando ad analizzare il perché di tale scollamento, tenendo a mente le lamentele di molti responsabili regionali degli appalti per il mancato supporto ricevuto, durante lo sciopero, dalle strutture regionali generali, gestite in massima parte da ferrovieri, sembra prendere sempre più corpo la nefanda analisi di una cassandra sindacale che ravvisava negli appalti ferroviari l'agnello sacrificale per una perequazione economica contrattuale a favore dei ferrovieri.

E le aziende appaltatrici, come stanno reagendo in questo frangente?

E' emblematico il caso di ANCP che, pur continuando a non pagare regolarmente gli stipendi al personale

---

*... rivendicando la mancata applicazione della clausola sociale e del contratto delle Attività Ferroviarie ...*

---

con le proprie consorziate (che si palleggiano a piacimento i lotti assegnati), risulta aggiudicatario di sempre più lotti fra le varie partecipate F.S.

L'altra neonata associazione in ambito Confindustria, invece, pur rappresentando un gruppo di realtà medio grandi e addirittura multinazionali del settore, fatica, inspiegabilmente, a trovare il giusto riconoscimento da parte del gruppo F.S., pur facendo parte della stessa associazione datoriale generale (CONFINDUSTRIA).

Ritornando alla metafora della fibrillazione il nostro corpo (i lavoratori) subisce i fattori scatenanti dell'Ente Committente e delle aziende appaltatrici (che s'inventano, altresì, la soluzione dei propri problemi organizzativi con l'utilizzo dei lavoratori interinali, con gli Lsu o con qualche altra stravaganza contrattuale suggerita dal solito ben informato), e il cuore (il sindacato) va in fibrillazione incapace, così come praticamente dimostrato, di affrontare e risolvere i problemi.

E allora la cura qual è?

Ma, com'è ovvio, abbiamo la nostra eparina (medicinale): gli ammortizzatori sociali, che possiamo barattare con la permanenza del CCNL A.F. e della clausola sociale.

E non importa se riportiamo indietro il settore di una decina d'anni, intanto salviamo capra e cavoli.

Fino a quando? E chi lo sa?

Forse fino a quando noi lavoratori degli appalti non riacquisteremo la nostra dignità, già troppe volte gettata alle ortiche o peggio ancora barattata.

## Finalmente è arrivato.

Il treno "Inps Express" è in partenza dal 3° binario della stazione di Milano Centrale alle ore 00,01 del giorno 01/08/2011 con destinazione Roma Termini - sede "Inps nazionale".

**Il passeggero Claudio Verrecchia, sindacalista della Fast FerroVie**, comunica ai propri colleghi di lavoro "Team Service" di essere in possesso di un biglietto speciale di sola andata che lo porterà dagli appalti ferroviari alle dipendenze dell'istituto di previdenza che lo terrà in carico con un contratto a tempo indeterminato, ottenuto a seguito di estenuanti trattative della Segreteria Nazionale Fast FerroVie e alla tenacia dei segretari Lombardia Antonio Scalise e Peppino Parise, ai quali porge i cordiali ringraziamenti per il successo ottenuto e per aver liberato una forza in più, socialmente utile nel mondo degli appalti. Si darà seguito con i festeggiamenti per il grande evento.

20



# Il lavaggio delle tute da lavoro

**Gli indumenti di lavoro forniti dal datore di lavoro, per le attività di pulizia nel settore ferroviario, hanno la funzione di protezione del lavoratore. E' obbligo del datore di lavoro la loro manutenzione (rimborso delle spese di lavaggio e sussistenza).**

di Claudio Verrecchia

Con la sentenza di Cassazione n. 18573/2007 viene ribadito il principio che il datore di lavoro deve mettere a disposizione dei lavoratori, come mezzo protettivo, gli indumenti di lavoro e garantirne l'efficienza attraverso il lavaggio.

Questo principio, iniziato con le prime sentenze del Tribunale di Padova e poi di Milano, nell'anno 2009, a favore di lavoratori nel settore dell'ecologia urbana, si riteneva dover essere applicato anche nel settore degli appalti ferroviari, nel ramo delle pulizie dei rotabili, già dall'anno 2002, quando si costituì un comitato promotore presso uno Studio legale di Milano, per aderire con una vertenza collettiva contro la società Gorla S.p.A., vista la tipologia simile dello smaltimento dei rifiuti anche nel settore Ferroviario. Successivamente altri lavoratori iniziarono delle vertenze assistite dalle OO.SS.

Non sono nuovi casi di occultamento di pratiche di lavoratori che si sono visti insabbiare i loro diritti, per

foraggiare qualche il grande appetito di chi, privo di scrupoli, che aveva intuito che questa materia cambiava di molto gli equilibri economici degli **A p p a l t i** Ferroviari, dopo che nelle Officine di S. Rocco - Garibaldi - Milano si affermò questo principio. Noi R.S.A. di Fast FerroVie abbiamo creduto in questa

## Appalti

causa e abbiamo continuato a difendere dalla prescrizione l'elenco di lavoratori che si era rivolto a noi.

Con la sentenza n° 62/2007 la Corte di Appello di Milano respingeva l'appello alla sentenza di 1° grado del Gruppo Gorla e riconosceva ai lavoratori il diritto a un risarcimento per l'attività di pulizia delle tute. Testualmente affermava trattarsi di attività che, in buona parte, consiste nella pulizia di servizi igienici collocati nelle carrozze ferroviarie e, data l'angustia dei luoghi, con il frequente stato di sporcizia diffusa lasciato

*... il diritto a un risarcimento per l'attività di pulizia delle tute ...*

dagli utenti e confermato la probabilità di venire a contatto con pericolose deiezioni organiche. La tuta di lavoro diventa mezzo veicolante di tracce di sostanze organiche pericolose e quindi veicolo di possibili malattie, ecco quindi che si rientra nell'ambito del principio generale di cui all'art. 2087 del cod. civile, alla luce del quale deve essere letta la previsione contrattuale dell'art. 39. Il ricorso degli altri appellanti non è fondato sull'essenziale presupposto che le tute da lavoro costituiscono per i lavoratori un dispositivo di protezione individuale ai sensi del D.lgs 9/4/08 n°81, che l'azienda ha fornito il lavoratore di tute al fine di adoperarle per l'attività dedotta nel contratto di lavoro, e la tuta lavoro è lordata a causa dell'attività svolta. I lavoratori provvedono personalmente al trasporto e al lavaggio e stiratura delle tute in ambito domestico

avendo cura di separare indumenti luridi provenienti dal lavoro con altri vestiti ordinari.

Dovendo altresì, il datore di lavoro, proteggere il lavoratore contro i rischi dell'attività lavorativa (art. 2087 c.c.) secondo le disposizioni disciplinate l'Imprenditore è "tenuto ad adottare nell'esercizio dell'Impresa le misure necessarie a tutela dell'integrità fisica dei prestatori di lavoro.

Quanto alla misura del risarcimento del danno o comunque dell'indennizzo, trattandosi di danno derivante da inadempienza di carat-

tere contrattuale, il medesimo deve essere determinato in un importo di due ore settimanali di lavoro straordinario diurno. Con riferimento alla decorrenza del diritto, in violazione all'art. 2087 del c.c., la giurisprudenza ha sostenuto in ordine al termine di prescrizione ordinaria del diritto di cui è richiesto il riconoscimento nel totale retroattivo di dieci anni. Con il raggiungimento di una sentenza definitiva nel settore possiamo rivendicare nella stesura del CCNL un diritto, nei confronti delle Aziende attuali degli Appalti Ferroviari, per molti anni tenuto nascosto per interessi personali di chi ne era a conoscenza.



# L'orgoglio di essere comunque Italiani



**La dismissione del trasporto ferroviario e l'inadeguatezza infrastrutturale: il popolo sardo paga un prezzo alto quanto ingiusto.**

**di Alessandro Viola**

**D**opo molti mesi riprendiamo il discorso sulla stato delle ferrovie del Gruppo FS in Sardegna. La situazione, se possibile, è ulteriormente peggiorata con un numero sempre maggiore di treni che sono stati eliminati e altri che giornalmente vengono soppressi.

I cittadini sardi che quotidianamente tentano di usufruire del treno diminuiscono sempre di più in una regione in cui, per un sistema di trasporto su ferro da sempre insufficiente e inefficace, non è mai esistita una cultura legata all'uso del treno. E' paradossale

che in un territorio così esteso e dove non esiste un'autostrada ma solo un'unica superstrada, "La Carlo Felice" e le strade provinciali sono perlopiù ancora quelle tracciate dai Piemontesi e quelle costruite ai primi tempi dell'unità d'Italia, non esista un sistema ferroviario all'altezza, ma anzi quel poco che si è costruito venga tutti giorni dismesso e abbandonato. A questo proposito vorrei riportare qui di seguito alcuni stralci di una relazione che nel 1877 un anonimo pers o n a g g i o (probabilmente un ingegnere ferroviario) impegnato in

uno studio di fattibilità e di completamento della linea ferroviaria nella zona nord della Sardegna presenta, per l'approvazione, ai suoi superiori. E' molto interessante come questo collega di quei tempi eroici racconti i suoi sbarchi

negli approdi del nord Sardegna e gli auspici e i consigli tecnici, molto accurati, che suggerisce ai suoi interlocutori per la realizzazione della linea ferroviaria Terranova (attualmente Olbia)/Golfo degli Aranci e del porto di Golfo degli Aranci che in quel periodo non esisteva ancora.

In primo luogo si parla della continuazione della linea ferrata da Terranova a Golfo degli Aranci: *"[...] che la linea tosto o tardi debba essere continuata al Golfo degli Aranci ci sembra risulti dai fatti seguenti: accorcerebbe*

*... niente è più dannoso al progresso commerciale dell'Isola di queste difficoltà di comunicazione col continente ...*

*mente il viaggio di mare dall'isola al Continente italiano e lo renderebbe più gradevole e meno pericoloso ai passeggeri. Il tempo che si guadagnerebbe si può con sicurezza calcolare in tre ore, perché non si salverebbe solo il tempo che*

## Dal Territorio

*un vapore impiega dal Golfo degli Aranci a Terranova: un vapore non può in nessun caso avvicinar-*



*si a questo luogo e i passeggeri devono compiere il tragitto in piccole barche non sempre ben sicure, qualche volta c'è anche di peggio, devono sbarcare a Golfo degli Aranci e andarsene a piedi fino a Terranova percióché non vi sono strade fra questi due punti. Quando soffiano venti dal quadrante sud-est l'ingresso e l'egresso dal cosiddetto porto di Terranova è assai difficile e secondo i casi anche impossibile. Chi scrive si vide quasi capovolto in una barca che doveva tragittarlo dal piroscampo a Terranova e che venne lanciata dalla burrasca contro uno dei molti scogli che sorgono nel canale che conduce al porto. Non è facile a descrivere le difficoltà in cui si trova un passeggero che venga sbarcato lui e il suo bagaglio al Golfo degli Aranci e che deve pensare a recarsi in Terranova senza altri mezzi che le proprie gambe. [...] Sono ben pochi ora i viaggiatori che passano da Golfo degli Aranci; ma una volta completate le ferrovie, si può ben ritenere che la massima parte passerà di là, nella speranza di traversare il mare per recarsi al Continente Italiano in dieci ore [...]. Niente è più dannoso al progresso commerciale dell'Isola di queste difficoltà di comunicazione col continente, ne a questo ovvi miglior rimedio che rendere possibile e certo il tragitto di mare in dieci ore. [...] Come porto di pas-*

*saggio, il Golfo degli Aranci è di molto superiore a Terranova visto che il voler rendersi a questa località implicherebbe una perdita di tempo e di forza. Le suesposte osservazioni non le abbiamo fatte con l'idea di toccare la questione della costruzione o meno della linea al Golfo degli Aranci, ma onde giustificare la scelta del sito per la stazione di Terranova, allo scopo di dimostrare, per quanto imperfettamente, che vi sono buone ragioni onde porre detta stazione in modo tale da non precludere la via alla continuazione della linea fino a Golfo degli Aranci, nel caso che questa trovi in futuro, favore al Ministero dei Lavori Pubblici".*

Questo scriveva il nostro antenato ferroviere descrivendo quanto fosse importante completare le opere infrastrutturali in una regione che ne era totalmente priva, per garantire la base dello sviluppo economico dell'Isola. Sono trascorsi 134 anni da quel momento e oggi, nel 2011, tutti quei progetti, poi realizzati, vengono pian piano dismessi. Infatti il porto di Golfo Aranci realizzato nel 1880 dalle – allora - Ferrovie Reali è stato abbandonato di fatto nel 2008 con la chiusura del trasporto merci su rotaia, che ha avuto come conseguenza la dismissione del servizio delle navi traghetto presso tale porto.

Tutto questo per rappresentare una situazione paradossale che vede dopo tanti anni di sacrifici e lotte da parte dei Sardi, per ottenere ciò che uno Stato moderno e democratico deve garantire a tutti i suoi cittadini quei servizi primari come sono appunto i trasporti, specialmente ferroviari, la loro dismissione senza che a questa chiusura corrisponda un'alternativa valida. Ciò che sta accadendo è

l'intasamento dell'unica arteria stradale importante di collegamento fra il Sud e il Nord della Sardegna di mezzi pesanti che hanno reso la "Carlo Felice" pericolosissima per l'alta frequenza di incidenti automobilistici mortali.

Nonostante tutto questo il nostro popolo, nonostante la forte identità culturale, non ha mai mancato ai suoi doveri verso l'Italia pagando sempre in prima persona l'amore verso la Patria. Mi piace citare

---

*... il nostro popolo non ha mai mancato ai suoi doveri verso l'Italia ...*

---

un esempio per tutti, quello del contributo della Brigata Sassari all'Unità d'Italia durante la 1<sup>a</sup> Guerra Mondiale. Soldati di umili origini, figli di una terra da sempre dimenticata da chi l'ha governata, che nonostante ciò hanno dimostrato un valore unico, speciale sul campo di battaglia, meritandosi non solo la fama di "Diavoli Rossi", ma soprattutto le medaglie al valore: 11 d'oro, 405 d'argento, 551 di bronzo. I più decorati della storia militare italiana. Questi uomini hanno combattuto e sono morti a prescindere da ciò che lo Stato Italiano offriva alla loro terra, poiché credevano nei valori di fratellanza, solidarietà e democrazia che uno stato deve possedere nel suo DNA. Pertanto, vedere oggi l'abbandono di questa terra da parte del Gruppo FS, insieme ad altre importanti dismissioni come quelle di molte attività di Enti Statali, Amministrazioni pubbliche, la chiusura di scuole e delle fabbriche con una disoccupazione giovanile pari a circa il 50%, la più alta in Italia e in Europa, pone un interrogativo pressante e inevitabile: siamo o no cittadini Italiani anche per i nostri amministratori?

**a.viola@fastferrovie.it**

## IVU applicato alla Dtr Marche genera solo soppressione di treni



Le incredibili scelte aziendali per giustificare il fallimento del sistema di gestione turni del personale di macchina e bordo. Fast FerroVie Marche non ci sta.

di Gianluca Cecchini

Tutto è iniziato intorno alla metà dello scorso mese di Maggio, quando la dirigenza locale di Trenitalia decise di far partire in modo unilaterale i turni del bordo elaborati con il sistema informatico denominato IVU - Crew Manager.

Come FAST/Confsal abbiamo consumato subito la rottura perché il nuovo sistema produceva riflessi deleteri sulla programmazione dei riposi del personale, in palese violazione del CCNL delle Attività ferroviarie ed eccessive diseguglianze retributive che potevano essere viste come “illegittima riduzione della Retribuzione”.

La dura contestazione della FAST FerroVie e dei lavoratori marchigiani si è fatta sentire sino ai tavoli romani, tanto da poter essere considerata il volano che ha reso possibile la riapertura del confronto nazionale che ha poi permesso l'accordo del 20 maggio 2011, nel quale sono evidenti le diverse posizioni aziendali e l'accoglimento di molte delle istanze avanzate dalla FAST. L'accordo ha di fatto bloccato la partenza di IVU per il 22 Maggio, come invece aveva deciso l'azienda.

Purtroppo la speranza del Sindacato e dei capitreno di avere per il successivo cambio orario del 12 Giugno dei turni rispettosi dell'accordo nazionale è stata vana,

visto che i nuovi turni presentavano le stesse criticità di quelli del 22 Maggio.

Il risultato dell'applicazione distorta a livello locale di detto accordo sta producendo i disservizi che quotidianamente la nostra regione subisce, con una media di 40/60 soppressioni giornaliere. Infatti, l'ottusità di una dirigenza che pretende di utilizzare un software per variare l'utilizzazione del personale arreca evidentemente al servizio enormi danni, che non possono essere ascritti ai lavoratori.

Nell'idea iniziale aziendale IVU doveva essere uno strumento per accorpare servizi e quindi recuperare risorse, ma così non è stato, anzi il programma così

com'è aumenta il fabbisogno organico, ed è proprio la cronica carenza di personale al centro di tutte le attuali soppressioni.

I turni dei capitreno elaborati con il vecchio sistema informatico (che funzionava e non era costato quanto IVU) con il quale interagiva sempre l'uomo, il turnista aziendale che correggeva i vari buchi del computer, erano fatti in modo che a ogni treno fosse collegato un capotreno; con IVU invece capita che in gestione giornaliera, quando ormai è impossibile reperire un capotreno libero, si scopre che a uno o più treni il sistema

---

... con una media di 40/60  
soppressioni giornaliere ...

---



## Dal Territorio

non ha affiancato nessun agente. A quel punto la soppressione è inevitabile.

Se la sperimentazione IVU d'inizio anno nella regione Sardegna è fallita, nonostante i servizi treni fossero pochi e circoscritti al solo perimetro dell'isola, era inevitabile che nelle Marche, non adeguando i turni all'accordo del 20 Maggio, i disagi sarebbero stati maggiori, anche in considerazione che molte relazioni ferroviarie marchigiane si vanno a intrecciare con quelle delle regioni limitrofe.

Come se non bastasse, le dichiarazioni di questi giorni dei Dirigenti locali di sicuro inaspriscono ancor di più gli animi. Affermare con toni accusatori, diffamatori e intimidatori che le cause delle soppressioni non sono da imputare a IVU ma a un aumento sconsiderato delle malattie del personale di bordo è un chiaro attacco alla professionalità, serietà e dignità dei capitreno.

E' uno strappo che sarà difficilmente sanabile, poiché IVU sta generando un disservizio colossale per problemi tecnico - gestionali che la Dirigenza cerca di giustificare inventandosi il problema del personale malato o, peggio, lavativo; per FAST FerroVie sono intimidazioni chiaramente classificabili come mobbing.

Inoltre la decisione di tamponare la situazione reprimendo personale da altre regioni, pagando loro l'indennità di trasferta e montagne di straordinario, attenuerà sicuramente la soppressione dei treni ma non risolve la problematica dei turni legati a IVU.

L'azienda dovrà spiegare ai capotreni della DR Marche perché a questi pseudo trasferisti sono state concesse agevolazioni logistiche ed economiche migliori, come dormire in begli alberghi o mangiare sempre al ristorante. Di sicuro assecondare i capricci

dei trasferisti può portare nel transitorio a una diminuzione dei treni soppressi, ma la disparità di trattamento con i veri lavoratori della DR Marche a lungo andare si dimostrerà una scelta aziendale controproducente.

Con che coraggio la DR Marche prossimamente pretenderà dai capitreno regolarizzazione di biglietti, controlli sulla dotazione del materiale ferroviario al seguito e controlli divisa - magari comminando anche sanzioni disciplinari - quando al personale in trasferta viene concesso di lavorare senza rispettare le regole contrattuali in materia di orario di lavoro, senza essere dotati di Fascicoli Linea e senza aver conseguito le abilitazioni alle linee, in palese violazione della Disp. 25/2007 di RFI?

Abilitazioni che, anche volendo, sarebbero impossibili da effettuare visto che il Responsabile Produzione ha disposto che i pochi Tutor a disposizione, deputati allo scopo, siano permanentemente utilizzati ai treni.

Concludendo, vista l'intransigenza aziendale e visto il risultato negativo e le soppressioni in serie che sta provocando IVU, ci chiediamo se non sia più logico a questo punto un *mea culpa* aziendale che giustifichi tutti i disservizi e i milioni di euro spesi per un programma informatico che non funziona.

Delle due l'una: o si torna al vecchio e collaudato sistema di elaborazione turni oppure, se intende proseguire sulla strada di IVU, Trenitalia deve fare in modo che i turni rispettino il CCNL e quanto concordato il 20 maggio 2011 a Roma con il sindacato.

[g.cecchini@fastferrovie.it](mailto:g.cecchini@fastferrovie.it)



MARTEDÌ 5 LUGLIO 2011  
 REDAZIONE: V. della Vittoria, 25  
 Tel. 071/2580427-734  
 Fax 071/2580726  
 E-mail:  
 ancona@ilmessaggero.it

# Il Messaggero

## ANCONA

PUBBLICITÀ:  
 Piemme  
 Via Sardi, 20  
 Tel. 071/214561  
 Fax 071/205549

IL SANTO      NUMERI UTILI      FARMACIE

| CAOS TRENI |

### Viventi insiste sui risarcimenti e bacchetta l'Ugl

ANCONA - «Continueremo a chiedere il risarcimento per i pendolari. La contrarietà della Ugl? Una sorpresa. Probabilmente la scarsa chiarezza del comunicato del signor Paoletti, incomprensibile in alcuni tratti, mi impedisce di capire appieno gli argomenti esposti e anche il motivo per cui un sindacato debba porsi a totale difesa del datore di lavoro». Questa la secca replica dell'assessore Viventi all'Ugl che aveva definito una «pazzia» la scelta della Regione di chiedere i danni a Trenitalia per i disservizi causati ai passeggeri, i quali per due settimane hanno visto cancellare senza alcun preavviso un elevato numero di corse (fino a 60 al giorno). Per Cgil, Cisl e Uil, e Orsa il fermo di molti treni era causato dal nuovo sistema di gestione informatica dei turni di lavoro dei capitreno (Ivu). Sistema che lasciava scoperti molti convogli, che quindi non potevano lasciare la stazione. Secondo Trenitalia la mancanza dei capitreno è invece dovuta alle assenze per malattia del personale, che dal 3% aveva

raggiunto il 13%. Un'argomentazione che non piace al segretario del sindacato Fast Ferrovie, Gianluca Cecchini, che scrive a Trenitalia: «Quello dell'azienda è un evidente attacco alla professionalità, serietà e dignità dei capotreni. Lo strappo sarà difficilmente sanabile, anche in virtù della vostra scelta di disporre continue e ripetute visite mediche fiscali ai lavoratori regolarmente ammalati, utilizzando soldi di tutti i contribuenti. Ivu sta generando un disservizio colossale e la dirigenza cerca di giustificare tale situazione

inventando il problema del personale lavativo/malato, tale comportamento aziendale se non giustificato potrà essere denunciato come forma di intimidazione riconducibile a mobbing». Nella vicenda, la Regione ha preso una posizione chiara: «Come titolari di un oneroso contratto di servizio con Trenitalia - ricorda Viventi - applicheremo le decurtazioni per le corse non effettuate e ci adopereremo affinché siano tutelati i diritti dei viaggiatori».



G.Ci.  
 L'assessore regionale Luigi

## Lo stress da lavoro correlato



**Organizzato dal CPO nazionale, si è svolto a Roma un importante convegno**

di Brigida Marro

**L**o stress è in generale una risposta da parte dell'organismo nei confronti di sollecitazioni o stimoli esterni. Esso provoca una reazione di adattamento che, in determinate condizioni, può assumere carattere patologico.

Lo stress da lavoro correlato è una situazione, talvolta accompagnata da disturbi fisici e psicologici, di cui alcune persone soffrono

quando avvertono la sensazione di non essere in grado di rispondere in maniera adeguata alle richieste che ricevono o alle aspettative che vengono riposte in loro sul lavoro. Nello specifico lo stress legato al lavoro si afferma quando le richieste superano la capacità del lavoratore di affrontarle e di gestirle nel modo più opportuno.

Di per se stesso lo stress non può essere considerato una malattia, ma non bisogna dimenticare che può ingenerare problemi di salute sia a livello fisico, come ad esempio le cardiopatie, sia per ciò che riguarda il benessere mentale. Infatti si può incorrere in disturbi come la depressione o l'esaurimento nervoso.

I sintomi da stress da lavoro correlato possono essere di varia natura. Ci sono sintomi comportamentali come l'insicurezza, l'indecisione, la riduzione della capacità di giudizio, la suscettibilità, le difficoltà nei rapporti interpersonali, i disturbi del comportamento alimentare, l'assuefazione all'alcool e al fumo. Fra i sintomi psicologici vanno annoverati la riduzione dell'attenzione e della concentrazione, l'irritabilità, l'ansia, le crisi depressive, il pessimismo e il cattivo umore, le crisi di pianto e l'eccessiva autocritica. Non meno importanti sono i sintomi fisici e psicosomatici come i disturbi dell'apparato gastroenterico, ad esempio la colite, i disturbi cardiocircolatori, quelli respiratori, locomotori e del sonno.

Teniamo conto del fatto che lo stress da lavoro colpisce più i giovani degli anziani. I rischi connessi allo stress da lavoro correlato possono essere valutati in maniera adeguata

tenendo in considerazione diversi fattori. Tra questi molto importanti sono i fattori relazionali, che dovrebbero prevedere anche momenti e occasioni di sostegno e di confronto. Da ricordare anche i fattori psicologi-

ci e tutto ciò che riguarda le caratteristiche del lavoro, come il tempo di lavoro, la pressione esercitata sul lavoratore, la responsabilità affidata, l'ambiente lavorativo, il margine di autonomia lasciato a chi lavora, gli impegni da portare avanti. Tutto questo può essere rilevante per applicare le giuste strategie, in modo da combattere lo stress da lavoro.

Proprio su questo importante argomento si è tenuto il 24 maggio 2011, nella sala Auditorium di villa Patrizi a Roma, il convegno organizzato dal CPO nazionale dal titolo "Stress lavoro-correlato Aspetti e Prospettive".

Il CPO ha ritenuto opportuno approfondire l'argomento poiché dal 31 dicembre 2010, in base al DLgs 81/08 l'azienda è direttamente responsabile degli effetti da stress lavoro correlato sui lavoratori.

Il convegno è stato aperto dalla presidente del CPO nazionale, la Dott.ssa Milena Marchesini, che ha dato il benvenuto a tutti i presenti e introdotto il programma della giornata.

Di seguito è intervenuto il Dott. Domenico Braccialarghe, Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione del Gruppo Ferrovie dello Stato che, dopo aver portato i saluti dell'Azienda, ha proseguito il suo intervento raccontando episodi della sua vita "ferroviaria" che potevano essere inerenti all'argomento del convegno.

---

*... lo stress da lavoro colpisce più i giovani degli anziani ...*

---

## Il Convegno

Ha poi fatto alcune considerazioni personali su come lo stress può incidere sulla vita lavorativa e familiare parlando in prima persona di come sia difficile conciliare il lavoro e la famiglia lavorando lontano da casa.

A questo punto la Dott.ssa Marilena Fucetola, componente del CPO nazionale, ha illustrato la sua relazione analizzando lo stress Lavoro Correlato partendo dall'etimologia della parola "stress", raccontandone i sintomi e come si può prevenire, affermando infine che l'obiettivo

finale consiste nell'ottemperare a quanto richiesto dal DLgs 81/08 relativamente agli obblighi legislativi.

L'evento è proseguito con gli interventi di una serie di esperti del settore, che hanno relazionato in maniera coinvolgente svolgere i propri interventi in modo molto coinvolgente catturando l'interesse di tutti i presenti.

**b.marro@fastferrovie.it**




### Convegno

#### Stress lavoro-correlato

#### Aspetti e Prospettive

*Organizzazione a cura del*  
**Comitato per le Pari Opportunità Nazionale**  
*del Gruppo Ferrovie dello Stato*

#### Programma

<p>Ore 9,30 Benvenuto agli intervenuti</p> <p>Milena Marchesini                      Comitato per le Pari Opportunità Nazionale                      Gruppo FS                      Presidente</p>	<p>Ore 10,15 Introduzione                      Dr.Gennaro Palma                      Rete Ferroviaria Italiana                      Direzione Personale e Organizzazione                      Direzione Sanità                      Responsabile</p>
<p>Ore 9,45 Saluti</p> <p>dott. Domenico Braccialarghe                      Ferrovie dello Stato                      Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione                      Direttore</p>	<p>Ore 10,30 Variabili psicologiche dello stress e fattori di rischio in ambito lavorativo</p> <p>prof. Santo Di Nuovo                      Ordinario di Psicologia - Università di Catania</p>
<p>Ore 10,00 Presentazione</p> <p>Marilena Giuliana Fucetola                      Comitato per le Pari Opportunità Nazionale                      Gruppo FS</p>	<p>Ore 11,30 Coffee Break</p> <p>Ore 12,00 Lo Stress lavoro correlato nelle organizzazioni Lavorative</p> <p>prof. Giuseppe Santisi                      Associato di Psicologia delle organizzazioni                      Università di Catania</p>
	<p>Ore 13,00 Buffet</p> <p>Ore 14,00 La comunicazione nello Stress lavoro correlato</p> <p>prof. Giuseppe Santisi                      Associato di Psicologia delle organizzazioni                      Università di Catania</p>
	<p>Ore 15,00 Stress lavoro correlato: indicazioni metodologiche e riflessioni di genere</p> <p>dott. ssa Lucina Mercadante                      Istituto Nazionale per l'Assicurazione                      contro gli Infortuni sul Lavoro                      Direzione Centrale Prevenzione</p>
	<p>Ore 15,45 Conclusioni</p> <p>Ing. Vincenzo Elio Panico                      Ferrovie dello Stato                      Direzione Centrale Risorse Umane e Organizzazione                      Sicurezza del Lavoro                      Responsabile</p>
	<p>Ore 16,00 Ringraziamenti</p> <p>Milena Marchesini                      Comitato per le Pari Opportunità Nazionale                      Gruppo FS                      Presidente</p>

## Cessione del quinto dello stipendio

Finanziamenti  
Prestiti personali  
Mutui  
Leasing

# RF Finance

### C'È UN MODO PIÙ SEMPLICE PER REALIZZARE I TUOI PROGETTI



## SCEGLI UN PRESTITO PER DIPENDENTI E PENSIONATI SIGLACREDIT

Il tuo progetto realizzato con **SiglaCredit**.

- Chiedi un preventivo. È gratuito e senza impegno.
- Scegli la tua rata. Non ci sarà nessun'altra spesa.
- Scopri com'è semplice fare il primo passo con i nostri consulenti.

Numero Verde  
**800168116**

**www.rffinance.it**  
e-mail: [rfagentesigla@gmail.com](mailto:rfagentesigla@gmail.com)

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Salvo approvazione della finanziaria. Per tutte le condizioni contrattuali consulta la lettera dell'auto principali come di trasparenza e del foglio informativo disponibili su [www.siglacredit.it](http://www.siglacredit.it) o presso le agenzie SiglaCredit. N. iscr. Banca d'Italia 36478.TABO massimo entro i limiti di legge, se copro rite usate trimestrale Banca d'Italia. Le condizioni sono le che possono variare in base al profilo del cliente.

## Sigla Credit

Sigla Srl Iscrizione n. 36478 presso Banca d'Italia

# Siamo i tuoi vicini di casa ....



**Il personale ferroviario sempre più spesso costretto a difendere i viaggiatori e se stesso dalle aggressioni di malintenzionati**

di Antonio Scalise

## Le aggressioni al personale in servizio Un fenomeno intollerabile

**N**e abbiamo scritto molte volte e non ci stancheremo di farlo, perché crediamo che non si possa tacere di fronte a un fenomeno che sta assumendo sempre di più i caratteri dell'emergenza.

Le aggressioni al personale in servizio aumentano sempre di più e colpiscono, nel nostro ambito, soprattutto il personale di scorta dei treni, principalmente regionali e circolanti in particolari fasce orarie della giornata.

Noi crediamo che ciò sia ascrivibile principalmente a due motivi.

Il primo è, in un certo senso, sociologico e strettamente collegato all'aumento della precarietà, alla difficoltà di riuscire a procurarsi degli adeguati mezzi di sostentamento. Non vogliamo avventurarci in analisi sociologiche che non ci competono e che non abbiamo titolo a fare, ma è evidente che la crisi economica degli ultimi anni ha spinto molta più gente ai margini della società, e questo disagio ha certamente acuito la propensione al gesto clamoroso di chi non vede prospettive per il proprio futuro.

La seconda è più strettamente economica, figlia naturale dell'impellenza di ridurre il personale, sacro impe-

rativo di ogni azienda che voglia confrontarsi e competere nel mercato globalizzato. Neanche qui azzardiamo analisi, ma – per fare un esempio – chi come noi ricorda le squadre di personale di bordo composte di due-tre persone sa bene che consentivano ai loro componenti una sorta di mutua difesa da questo tipo di rischi; il malintenzionato di turno difficilmente tenta di aggredire tre persone contemporaneamente.

A questi due aspetti del fenomeno, com'è evidente, possono esserne aggiunti molti altri, egualmente validi. Ma non è questo che ci

interessa, ora.

Vogliamo qui ribadire ancora una volta che è giunto il momento di fare qualcosa.

Pubblichiamo a mo' di esempio, dopo averne ricevuto il consenso, il rapporto di servizio di un capotreno della Dtr Marche che, un po' di tempo fa, per difendere una viaggiatrice dalle attenzioni di un gruppo di quattro lestoffanti, ha messo a rischio la propria incolumità, finendo per essere bersagliato da una sassaiola. Come leggerete, egli ha cercato aiuto in tutti i modi ma le circostanze – uffici PolFer e stazioni a quell'ora impresen-

---

*... sentiamo dire da sempre che la gestione interna delle operazioni di pulizia sia antieconomica ...*

---

ziate, e anche su questo ci sarebbe da discutere a lungo – gli hanno imposto di cavarsela da solo. E lo ha fatto egregiamente.

Analoga positiva sorte non è toccata a un lavoratore di una biglietteria di una stazione a nord di Milano che, qualche settimana fa, mentre si recava in servizio in treno, è anche lui intervenuto a difendere una ragazza pesantemente molestata. Il risultato è stato un pugno in faccia e la frattura del setto nasale.

Ma casi di questo genere accadono quotidianamente su numerosissimi treni circolanti sulla nostra rete ferro-

viaria. Il fatto che – per fortuna – la maggior parte di essi non si concluda in ospedale non può farceli derubricare come facenti parte, in un certo senso, delle caratteristiche del mestiere. Il capotreno non deve essere indotto a pensare che tra i disagi del proprio lavoro ci siano l'alzarsi presto, il mangiare a orari strani e il pugno in faccia.

L'azienda, quando i lavoratori segnalano l'aumento di questi fenomeni, deve farne carico, coinvolgendo tutte le strutture che all'uopo possano intervenire.

Non come nel caso del capotreno marchigiano.

Infatti, come potete vedere nel verbale che pubblichiamo in queste pagine, l'azienda si è impegnata a garantire sul treno in questione la presenza di agenti PolFer. In gestione,

però, ci risulta non essere quasi mai accaduto.

Auspichiamo a questo punto che s'intervenga con il coinvolgimento, ad esempio, delle strutture di Protezione Aziendale alle quali l'ing. Moretti, ci si dice, tiene molto.

Tutelare i passeggeri e il personale che lavora significa difendere l'idea stessa di civiltà.

**a.scalise@fastferrovie.it**

VERBALE DI INCONTRO

Verbale di incontro tra la Società Trenitalia S.p.A. – Divisione Trasporto Regionale- Direzione Regionale Marche e le OOSS Marche – RSU 65 (Macchina-Bordo) avente per oggetto le problematiche di logistica PdM-PdB Ancona, 28 luglio 2009

Ad inizio riunione la Società precisa il piano di intervento della Protezione Aziendale, consistente in 57 scorte sui treni a rischio nel mese di agosto.

Le OOSS chiedono di mantenere/aumentare tali scorte nei mesi successivi.

In relazione al riequilibrio delle risorse umane le parti decidono di programmare un incontro entro il mese di settembre 2009.

Per quanto riguarda la logistica, è prevista la fornitura di armadi a S.Benedetto.

La ristrutturazione della sala soste di Ancona-lato deposito locomotive. Le ooss chiedono la possibilità comunque di un appoggio per le soste brevi nel F.V.

Per quanto riguarda le altre problematiche relative alla logistica le ooss segnalano e richiedono intervento per:

- Verificare lo stato del progetto pensilina per rifornimento carburante a S.Benedetto;
- Ravenna, problema ubicazione albergo per personale treno verificando la possibilità dell'uso del taxi;
- Nell'albergo di Civitanova il problema principale è quello della pulizia;
- Il ferrohôtel di Rimini presenta un climatizzatore troppo rumoroso;
- Climatizzazione delle 464 insufficiente e rumorosa;
- Necessità di una sala soste anche a Falconara;
- Nell'albergo di Pesaro chiedere l'assegnazione delle camere meno rumorose;
- Manutenzione sulla 841 (climatizzazione);
- A Fabriano difficoltà per la refezione nella giornata di domenica e festivi- e per treno 21678
- Verifica dei processi di manutenzione della climatizzazione 668
- Ridotte dimensioni dei letti nei ferrohôtel di Rimini e Ravenna.

La Società interesserà Ferservizi per tutte le problematiche relative alle strutture alberghiere e di ristorazione e ne darà comunicazione appena possibile.

Per le problematiche relative alla climatizzazione dei rotabili sarà interessata la struttura di Manutenzione.

La Società comunica inoltre, che è imminente la fornitura di trolley per il personale di condotta.


Si allega nota a verbale dell' ORSA

Si allega nota a verbale di FILT-FIT-UILT-FAST

Firmato in originale:

Per la Società	RSU	OOSS
Antolini	Pagliarani	FILT CINGOLANI
Bianchini	Pandolfi	FIT ASCANI
Bastianelli	Vitelli	UILT PONTELLINI
		UGL MARTINO
		FAST CECCHINI
		ORSA FICCO

UNITO ALL'IPB  
ORUC 10/06/2011  
IMP. ASSOCIATO  
12 DULDA



Al Responsabile Produzione  
Ing. **Sandro Bianchini**

Al Capo Impianto  
Sig. **Mario Bucciarelli**

Al Tutor  
Sig. **Daniele Casali**

p.c. Alle O.S. tutte e l' RSU

**Oggetto: Frequentazione treno 12010 del 03.06.2011**

Il sottoscritto CT/CST Fabio Della Lunga il giorno Venerdì 3 Giugno ha prestato servizio da CT al treno 12010 nella tratta Ancona-Rimini e per la seconda volta a distanza di circa due mesi, sono di nuovo a denunciare fatti gravi accaduti durante il servizio.

La sera del Venerdì dopo la stazione di Fano, durante l'espletamento della controlleria, incontravo una ragazza, che molto preoccupata e spaventata, mi raccontava che durante la salita alla stazione di Fano, quattro ragazzi, due di colore e due bianchi, l'avevano importunata toccandola e facendole apprezzamenti oltre il lecito. La ragazza mi chiedeva di intervenire per salvaguardare la sua incolumità. Io ho provato a telefonare alla Polfer della stazione successiva che era Pesaro, ma la sera non c'è nessuno. Quindi sono andato nella successiva carrozza dove erano presenti i quattro a chiedere i loro biglietti. Chiaramente ne erano sprovvisti e con fare arrogante e sfrontato mi chiedevano di chiudere un occhio, perché sarebbero scesi a Cattolica. Questa era la località alla quale doveva scendere anche la ragazza e quindi la mia preoccupazione era evitare che si potessero rincontrare nella stazione di Cattolica. Quindi ho spiegato ai ragazzi che dovevano scendere a Pesaro, uno di loro (forse il capobanda), un albanese di cui non ricordo il nome, mi ha anche dato il suo documento e pretendeva che facessi un verbale che valesse per tutti, ma io ho ribadito che dovevano scendere a Pesaro. Alla fermata i quattro sono scesi e subito dopo si sono messi a correre verso la coda del treno, io ho chiuso prontamente le porte, ma loro sono riusciti a bloccarne una prima della sua chiusura e sono tutti risaliti. Al che ho fatto riaprire le porte dal macchinista e sono andato loro incontro per sollecitarli a scendere. In questo sono stato

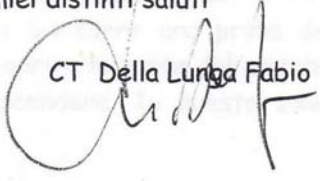
aiutato spontaneamente da un presunto addetto della stazione di Pesaro che indossava una pettorina alta visibilità, che probabilmente aveva capito la difficile situazione del momento. I quattro sono scesi e di corsa hanno attraversato i binari, io mi precipitavo a richiudere subito le porte e mentre ero girato verso il treno, un viaggiatore affacciato dal finestrino mi urlava di stare attento e girandomi prontamente schivavo un paio di pietre della massicciata che i quattro mi stavano tirando. Io sono salito subito sul treno e fortunatamente siamo ripartiti senza riportare danni. Subito dopo sono andato a assicurare la ragazza, la quale mi ringraziava e insieme ad altri viaggiatori presenti nella carrozza si lamentava del degrado in cui erano costretti a viaggiare. Arrivato nella stazione di Rimini sono andato nella sede della Polfer a denunciare verbalmente il tutto e l'unica cosa che mi è stata suggerita è stata quella di chiamare i carabinieri o la polizia. Ora io voglio sottolineare che tutto quello che ho descritto si è svolto nell'arco di circa dieci minuti fra le stazioni di Fano e Pesaro e che ho pensato di agire in questo modo solo ed unicamente per salvaguardare, in tempo reale, la ragazza che aveva subito le molestie. Chiaramente se avessi avuto la presenza sul treno o nella stazione di Pesaro di agenti di polizia li avrei chiamati subito.

Questo è il secondo rapporto informativo che Vi consegno e quindi sta a significare che dall'ultima volta gli interventi che avete messo in campo non sono stati sufficienti per risolvere tale problematico. Io chiaramente do per scontato che l'azienda sia interessata a risolvere questa problematica, perché ritengo che sia possibile e doveroso farlo. Ribadisco che secondo il mio parere per almeno due mesi consecutivi questo treno il Venerdì e il Sabato deve essere scortato da due capotreno e da agenti di pubblica sicurezza, perché tutte le bande più o meno organizzate devono capire che questo treno non è "terra di nessuno", ma un servizio pubblico che deve anche garantire la sicurezza e la salute di tutti i cittadini, compresi i lavoratori stessi. Io personalmente rimango a disposizione per ulteriori spiegazioni e chiarimenti in merito. Ma questa volta, se entro una quindicina di giorni, io e tutti i lavoratori non saremo messi a conoscenza dei piani di intervento con i quali l'Azienda vorrà procedere per risolvere tale situazione, sarà mia cura denunciare, in qualità di lavoratore e cittadino, le autorità competenti in merito alla Salute e Sicurezza dei lavoratori e dei cittadini tutti, per prevenire che si debba intervenire solo dopo che siano accaduti fatti gravi e tragici, come purtroppo spesso siamo abituati nel nostro paese.

Fiducioso in una vostra pronta risposta porgo i miei distinti saluti

Ancona, 10.06.2011

CT Della Lunga Fabio





## GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

### Questo matrimonio s'aveva da fare

L'appuntamento è nel nuovo palazzo della Regione Lombardia in via Melchiorre Gioia, a Milano. Conferenza stampa di presentazione di Trenord, dal titolo "Trenitalia - LeNord, dal fidanzamento al matrimonio". Romantico, quasi manzoniano, come ironizziamo nel titolo di questo Giallofisso. D'altronde siamo in Lombardia e un omaggio a don Lisander, se non volevano farlo loro, lo facciamo noi.

S'inizia alle 13,30 con l'intervento di Norberto Achille, presidente FNM Group, che saluta positivamente il matrimonio appena avvenuto.

Il secondo intervento è di Mauro Moretti. L'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato illustra per sommi capi l'iter che ha portato all'affitto e in seguito alla cessione di ramo d'azienda, e si augura che la stessa operazione possa essere fatta anche in altre regioni italiane. Non le elenca, ma ci sentiremmo di escludere quelle in cui non esistono due società di trasporto pubblico locale da unire. A dire il vero ci sono regioni in cui non ne esiste neanche una. Anzi, una c'era, ma da qualche tempo ha abdicato al proprio ruolo abbandonando il campo e lasciando la voglia e la necessità di viaggiare di calabresi, siciliani, sardi alle imprese di autopullman.

Quindi, prima parla Achille, poi Moretti.

Completamente in linea con il trend dell'intera operazione, che secondo qualcuno è stata portata avanti con la filosofia del topolino che doveva mangiare l'elefante. Noi non siamo andati verificare, ma c'è chi giura che nell'organigramma di Trenord le posizioni dirigenziali siano state di quasi totale appannaggio di dirigenti provenienti da LeNord, e che a quelli targati Trenitalia siano toccate le briciole. Quindi comprendiamo benissimo che sia Achille a fare da padrone di casa.

È poi la volta di Giuseppe Biesuz, amministratore delegato di Trenord, che enuncia gli obiettivi della nuova società: aumento dei km/treno, del numero di viaggiatori e infine aumento della produttività. Illustra poi i cospicui finanziamenti previsti per i prossimi anni (250 milioni di euro) e tutti i miglioramenti che ne seguiranno.

Quanto detto da Achille, Moretti e Biesuz è sostanzialmente confermato da Vincenzo Soprano, presidente di Trenord.

E' presente (lo è sempre, quando c'è in giro una telecamera) e parla anche Raffaele Cattaneo, assessore Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia. Nel suo appassionato intervento legge una lettera ricevuta da un viaggiatore che lamenta la perdita di una coincidenza a causa del ritardo del treno sul quale si trovava. L'assessore se ne dice molto dispiaciuto, e in un moto d'impeto impegna se stesso e l'azienda a non permettere mai più un episodio del genere. In caso contrario ha garantito che si dimetterà.

Ora, noi non abbiamo ben capito qual è la cosa che non deve accadere, pena le dimissioni di Cattaneo: che qualcuno gli scriva o che perda la coincidenza per un ritardo?

Noi conosciamo l'impegno che l'assessore profonde nel suo incarico; ore e ore passate davanti a una telecamera, soprattutto con il caldo di queste settimane, è cosa davvero faticosa. Per questo non gli racconteremo mai di quante coincidenze si perdono quotidianamente in Lombardia a causa dei ritardi o di tutti i viaggiatori inferociti che appoggiano il naso alle vetrature delle biglietterie.

E speriamo che i viaggiatori lombardi, tra i quali – come risulta a questo giornale – ci sono diversi incalliti grafomani, abbiano un moto di serietà ed evitino di scrivere ancora a Cattaneo. Perché se lui – che, credeteci, ne è capace – si dimettesse davvero, le reti televisive nazionali dovrebbero affrontare serissimi problemi per mettere a punto il palinsesto autunnale.

Infine è stato il turno del Presidente Formigoni che si dice – e come ti sbaglia – davvero entusiasta della nascita di questa nuova società, primo esempio di federalismo "applicato" in Italia. Qualunque cosa significhi.

Dopo la presentazione del nuovo logo di Trenord la parola passa ai giornalisti per le domande (due, Corriere Della Sera e Ansa).

Alle 14,30 tutto finito, giornalisti e ospiti a casa e personalità a pranzo.

Tutti tranne uno, visto dirigersi verso un vicino studio televisivo.

# I pendolari, nuovi eroi italiani

TPL

di Carlo Nevi

Sono tanti, sono circa 15 milioni gli italiani che ogni giorno si muovono sul territorio nazionale.

Sono 15 milioni di cittadini che ogni giorno si alzano ed escono di casa senza sapere se e quando arriveranno a destinazione. Costretti a fare i conti con una rete di trasporti insufficiente tra ritardi, corse soppresse, carrozze e autobus affollati fino all'inverosimile, per non parlare in molti casi della scarsa pulizia e della vetustà dei mezzi.

Cittadini, lavoratori e studenti che quotidianamente con santa pazienza affrontano il calvario ponendosi sempre le stesse domande, gli stessi interrogativi, i soliti perché: perché in Italia non possiamo avere un sistema di trasporto pubblico degno di questo nome? Perché non possiamo avere un servizio come in tutti gli altri paesi europei? Per loro il trasporto pubblico locale rappresenta un diritto da garantire prima che un servizio da erogare. Treni, autobus, pullman, metropolitane

fanno girare lavoro e sviluppo, migliorano la mobilità e fanno respirare l'Italia, perché rispetto all'utilizzo dei mezzi privati consentono di ridurre l'inquinamento e i costi per le famiglie.

Il 12 e 13 giugno scorsi gli italiani sono stati chiamati a esprimersi su quattro referendum, uno dei quali riguardava il nucleare, quindi

*... aumento dei ritardi, dell'affollamento sui mezzi, del traffico sulle strade ...*

l'ambiente, la sua tutela e la salute dei cittadini. Questi referendum promossi dai comitati promotori e sostenuti da varie forze politiche che si dichiarano apertamente (chi più chi meno) ambientaliste, restano poi in fase di stallo (limitandosi a mere enunciazioni di principio solo in occasione di campagna elettorale) sul problema d'inquinamento ed emissioni di CO<sub>2</sub>, soprattutto nelle aree urbane, nonché sui gravi problemi di sicurezza stradale dovuta all'alto tasso di incidenti stradali, mentre il Governo ha deciso addirittura di tirare il freno su tali problematiche. Infatti, con la manovra

**Nonostante i continui disservizi e i numerosi tagli, il popolo dei pendolari non si rassegna: viaggia e spera**

finanziaria del 2011 il ministero dell'Economia e delle Finanze ha tagliato molte delle risorse destinate agli enti locali, causando pesanti ripercussioni sui pendolari e sui viaggiatori in genere. Con l'unico risultato realizzabile: aumento dei ritardi, dell'affollamento sui mezzi, del traffico sulle strade nonché del prezzo del biglietto. Negli ultimi tre anni (e nel quinquennio 2001-2006) il Governo non solo non ha previsto alcun investimento per potenziare il TPL, ma ha operato tagli continui a un settore già chiaramente insufficiente, una scelta davvero incomprensibile se consideriamo il significativo aumento di pendolari che utilizzano il treno registrato nell'ultimo biennio in + 11% circa. Siamo ultimi in Europa per km di rete metropolitana (solo 161 km) contro i seimila della Germania, gli oltre cinquemila della Spagna, e solo 590 Km di ferrovie suburbane contro le duemila della Germania e i 1.400 della Spagna. Nonostante ciò, il Governo invece di investire continua a tagliare.

Occorre invertire la tendenza, riportare il tema del trasporto pubblico locale al centro dell'agenda nazionale e del dibattito politico, per favorire e aumentare la mobilità territoriale, per decongestionare il traffico nelle strade e nei centri urbani, per ridurre l'inquinamento ambientale e le emissioni di CO<sub>2</sub> e principalmente per migliorare la qualità della vita dei cittadini.

[c.nevi@fastferrovie.it](mailto:c.nevi@fastferrovie.it)





## PREVIDENZA

Approvato il Decreto Legislativo per il riconoscimento previdenziale ai lavoratori che svolgono mansioni usuranti. Benefici ridotti ed esclusione di molte categorie di dipendenti dai bonus previdenziali, soprattutto nel settore dei trasporti.

Una normativa controversa e poco lineare quindi che tra l'altro, quando troverà applicazione per i lavoratori destinatari del sistema di calcolo pensionistico misto o contributivo intero abatterà considerevolmente il valore dei loro assegni pensionistici?

# Legge sulle lavorazioni usuranti Penalizzati i lavoratori del settore trasporti

a cura di Giordana Gabrielli e Agostino Apadula

La legge sui lavori usuranti è arrivata al traguardo. Il Consiglio dei Ministri, infatti, ottenuti i pareri delle Commissioni Lavoro di Camera e Senato, ha approvato il testo definitivo del Decreto, in ottemperanza alla delega previdenziale assegnatagli dal Parlamento con legge n. 183 del 4 novembre 2010.

La piena operatività della legge è condizionata dai contenuti delle Circolari, in corso di emanazione da parte del Ministro del lavoro e della Previdenza Sociale, con le quali si fisseranno le regole per gli adempimenti a carico dei datori di lavoro, propedeutici alla presentazione delle domande per l'accesso ai bonus previdenziali, previsti per i lavoratori addetti a questo tipo di mansioni particolarmente pesanti o per il cui espletamento, così dice la norma, è richiesto un impegno psico-fisico particolarmente intenso e continuativo.

Si sta quindi per mettere la parola fine a una vicenda iniziata ad agosto 1993, data nella quale nel nostro paese si è cominciato a parlare di normative previdenziali premianti per le lavorazioni cosiddette usuranti. Un epilogo che però pone molti interrogativi, considerata la vetustà dell'impianto della legge, rimasto quello di diciannove anni fa, che esclude dalla fruizione dei bonus previdenziali attività e lavorazioni molto complesse e particolarmente impegnative, legate per esempio alla gestione del personale, alla condotta di mezzi diversi da quelli indicati dal provvedimento legislativo o a turni non notturni.

Un provvedimento legislativo quindi, che non è più rispondente alle realtà professionali presenti oggi nei cicli produttivi.

I lavoratori destinatari della normativa usuranti sono

pertanto stati individuati per come segue:

A) Gli addetti alle lavorazioni di cui all'articolo 2 del decreto 19/5/1999 del Ministro del lavoro, ossia:

lavori in galleria, cava o miniera: mansioni svolte in sotterraneo con carattere di prevalenza e continuità;

lavori nelle cave: mansioni svolte dagli addetti alle cave di materiale di pietra e ornamentale;

lavori nelle gallerie: mansioni svolte dagli addetti al fronte di avanzamento con carattere di prevalenza e continuità;

lavori in cassoni ad aria compressa;

lavori svolti dai palombari;

lavori ad alte temperature: mansioni che espongono



no ad alte temperature, quando non sia possibile adottare misure di prevenzione quali, a titolo esemplificativo, quelle degli addetti alle fonderie di 2<sup>a</sup> fusione, non comandata a distanza, dei refrattaristi, degli addetti a operazioni di colata manuale;

lavorazione del vetro cavo: mansioni dei soffiatori nell'industria del vetro cavo eseguito a mano e a soffio;

lavori espletati in spazi ristretti, con carattere di prevalenza e continuità e in particolare delle attività di costruzione, riparazione e manutenzione navale, le mansioni svolte continuativamente all'interno di spazi ristretti, quali intercapedini, pozzetti, doppi fondi, di bordo o di grandi blocchi strutture;

lavori di asportazione dell'amianto: mansioni svolte con carattere di prevalenza e continuità.

B) I lavoratori dipendenti notturni per i quali è necessario un numero minimo di giorni lavorati notturni all'anno non inferiore a 78 per coloro che hanno maturato i requisiti per l'accesso anticipato nel periodo compreso tra il 1° luglio 2008 e il 30 giugno 2009 e non inferiore a 64 per coloro che maturano i requisiti per l'accesso anticipato dal 1° luglio 2009;

C) Al di fuori del caso precedente, i lavoratori che prestano la loro attività per almeno tre ore nell'intervallo tra la mezzanotte e le cinque del mattino per periodi di lavoro di durata pari all'intero anno lavorativo;

D) Lavoratori impegnati all'interno di un processo produttivo in serie alle dipendenze di imprese per le quali operano le voci di tariffa per l'assicurazione contro gli infortuni sul lavoro di cui all'elenco n. 1 contenuto nell'allegato 1 al presente decreto legislativo, cui si applicano i criteri per l'organizzazione del lavoro previsti dall'articolo 2100 del codice civile, in cui si prevede che il prestatore di lavoro deve essere retribuito secondo il sistema del cottimo quando, in conseguenza dell'organizzazione del lavoro, è vincolato all'osservanza di un determinato ritmo produttivo, o quando la valutazione della sua prestazione è fatta in base al risultato delle misurazioni dei tempi di lavorazione, con esclusione degli addetti a lavorazioni collaterali a linee di produzione, alla manutenzione, al rifornimento materiali, ad attività di regolazione o controllo computerizzato delle linee di produzione e al controllo di qualità. Resta precisato che nell'Allegato 1 sono incluse le seguenti voci e lavorazioni:

**1462** Prodotti dolciari; additivi per bevande e altri alimenti

**2197** Lavorazione e trasformazione delle resine sintetiche e dei materiali polimerici termoplastici e termoidurenti; produzione di articoli finiti, etc.

**6322** Macchine per cucire e macchine rimpagiatrici per uso industriale e domestico

**6411** Costruzione di autoveicoli e di rimorchi

**6581** Apparecchi termici: di produzione di vapore, di riscaldamento, di refrigerazione, di condizionamento

**6582** Elettrodomestici

**6590** Altri strumenti e apparecchi

**8210** Confezione con tessuti di articoli per abbigliamento e accessori; etc.

**8230** Confezione di calzature in qualsiasi materiale, anche limitatamente a singole fasi del ciclo produttivo

E) I conducenti di veicoli di capienza complessiva non inferiore a 9 posti, adibiti a servizio pubblico di trasporto collettivo.

**REQUISITO TEMPORALE MINIMO E CONDIZIONI PER L'ACCESSO AL TRATTAMENTO PENSIONISTICO ANTICIPATO**

Per le pensioni anticipate aventi decorrenza entro il 31/12/2017:

Avere svolto una o più attività usuranti secondo le modalità previste per un periodo di tempo pari ad almeno sette anni negli ultimi dieci anni di attività lavorativa;

Per le pensioni aventi decorrenza dal 1° gennaio 2018:

Avere svolto una o più attività usuranti secondo le modalità previste per un periodo di tempo pari alla metà della vita lavorativa complessiva.

Ai fini del computo dei periodi di cui sopra si tiene conto dei periodi di svolgimento effettivo delle attività lavorative indicate con esclusione di quelli totalmente



coperti da contribuzione figurativa.

#### **BENEFICI PENSIONISTICI**

Fermo restando il requisito minimo contributivo dei 35 anni, i benefici pensionistici consistono nella riduzione dei requisiti (età anagrafica/somma età anagrafica e anzianità contributiva) per l'accesso al pensionamento di anzianità per come indicato:

In via transitoria, per il periodo 2008/2012:

→ Per il periodo tra 1° luglio 2008 e 30 giugno 2009, riduzione di un anno dell'età anagrafica (da 58 a 57 anni);

→ Per il periodo compreso tra 1° luglio 2009 e 31/12/2009, riduzione di due anni dell'età anagrafica (da 59 a 57 anni) e di due unità della somma di età anagrafica e anzianità contributiva (la quota da 95 passa a 93);

→ Per l'anno 2010, riduzione di due anni dell'età anagrafica (da 59 a 57 anni) e di un'unità della somma di età anagrafica e anzianità contributiva (la quota da 95 passa a 94);

→ Per gli anni 2011 e 2012, riduzione di tre anni dell'età anagrafica (da 60 anni a 57 anni) e di due unità della somma di età anagrafica e anzianità contributiva (la quota da 96 passa a 94).

A decorrere dal 1° gennaio 2013:

Riduzione di tre anni dell'età anagrafica (da 61 a 58 anni) e di tre unità della somma di età anagrafica e anzianità contributiva (la quota da 97 passa a 94).

Per il caso dei turnisti il beneficio pieno dei tre anni di anticipo è accordato solo a coloro che svolgono lavoro notturno per almeno 78 notti.

Qualora i turni notturni annui siano inferiori a 78, i benefici pensionistici per l'accesso anticipato al trattamento pensionistico rispettano i seguenti limiti:

a) Riduzione di un anno del requisito di età anagrafica quando i turni notturni vanno da 64 a 71;

b) Riduzione di due anni del requisito di età anagrafica quando i turni notturni vanno da 72 a 77.

Ai fini dell'applicazione di quanto si riferisce alle predette lettere a) e b) è considerata, tra le attività di cui alle lettere stesse, quella svolta da ciascun lavoratore per il periodo di tempo più lungo nell'ambito del periodo di tempo minimo e nel caso di svolgimento per un periodo di tempo equivalente, quella di cui alla lettera b). Qualora il lavoratore abbia svolto anche una o più delle attività di cui alle altre fattispecie rientranti tra i lavori usuranti, si applica il beneficio ridotto previsto sopra solo se, prendendo in considerazione il periodo complessivo in cui sono state svolte le attività usuranti, le attività in turni notturni siano state svolte per un periodo superiore alla metà. In ogni caso sono fatte salve le norme di miglior favore per l'accesso anticipato al pensionamento, come ad esempio quelle per il personale militare, delle Forze di polizia e dei Vigili del fuoco, ferma restando l'impossibilità della cumulabilità delle norme agevolate.

#### **DOMANDA E DOCUMENTAZIONE PER PENSIONAMENTO ANTICIPATO**

Il lavoratore interessato deve trasmettere all'Ente previdenziale di appartenenza la relativa domanda e la necessaria documentazione:

1. entro il 30 settembre 2011 qualora abbia già maturato o maturi i requisiti agevolati entro il 31 dicembre 2011;

2. entro il 1° marzo dell'anno di maturazione dei requisiti agevolati qualora tali requisiti siano maturati a decorrere dal 1° gennaio 2012.

Il datore di lavoro è tenuto a rendere disponibile per il lavoratore la documentazione da unire alla domanda, tenuto conto degli obblighi di conservazione della medesima.

Limiti di spesa nell'assegnazione dei bonus previdenziali

Il bonus previdenziale, secondo le previsioni, sarà assegnato a circa 5000 persone all'anno, mediante uno stanziamento di 2,52 miliardi di euro nel decennio a venire e verrà riconosciuto ai lavoratori impegnati in una delle attività usuranti prima elencate, a condizione che siano rispettate le tempistiche che opportunamente vengono di nuovo elencate:

nel periodo transitorio, la cui tempistica è stata



definita nel D.L.vo, vi abbiano svolto un periodo minimo di sette anni negli ultimi dieci anni di attività lavorativa;

mentre a regime il bonus verrebbe esteso ai lavoratori che potranno vantare nelle attività usuranti un'utilizzazione pari almeno alla metà della vita lavorativa.

Il possesso di questi requisiti fa scattare un beneficio pensionistico che consiste in una riduzione di 3 anni del requisito anagrafico minimo richiesto per l'accesso al pensionamento di anzianità.

Un benefit quindi che per la limitatezza delle risorse economiche sarà esteso a una platea molto ridotta di lavoratori.

Questa possibilità di accesso in pensione troverà una ulteriore limitazione poiché, per ottenere i trattamenti pensionistici, anche i cosiddetti lavoratori impegnati in lavorazioni usuranti, per quanto ci è dato modo di sapere, dovranno attendere lo "scorrere della finestra mobile" introdotta all'art. 12 del DL n.78 del 31 maggio 2010.

In definitiva per usufruire del bonus previdenziale necessita la presenza delle seguenti condizioni:

aver svolto mansioni usuranti come previsto dal combinato disposto del DM. 19/5/1999 art. 2 (Decreto Salvi), del D.lgs. 66/2003 all'art. 1, comma 2, lett. e), e della L. 247/2007 all'art. 1 comma 3 lettera b);

essere in possesso di un requisito anagrafico minimo, ridotto di tre anni rispetto alle regole generali, ma in ogni caso non inferiore a 57 anni;

essere in possesso di una anzianità contributiva minima di 35 anni;

attendere lo scorrimento della "finestra mobile";  
rientrare nei tetti di spesa previsti su base annua.

Lavoratori impiegati nel settore dei trasporti

Poca attenzione e poca chiarezza a nostro giudizio sono state riservate invece ai dipendenti del settore del trasporto ferroviario, autoferrotranviario e su strada

dalla normativa approvata sulle lavorazioni usuranti.

Due sole infatti sono le fattispecie sulle quali si possono configurare la possibilità di estendere i bonus previdenziali ad essi:

Attività di lavoro notturno;

Conducenti di veicoli di capienza complessiva non inferiore a 9 posti, adibiti a servizio pubblico di trasporto collettivo.

Mentre infatti il parametro del lavoro notturno sembra ben disciplinato, la seconda casistica è invece molto generica, in quanto non è chiaro infatti se possono essere compresi in essa:

► i macchinisti dei treni viaggiatori;

► i macchinisti e i conducenti dei mezzi che trasportano merci su ferro, poiché non sarebbe comprensibile quale sarebbe la differenza sull'operatività tra essi e i macchinisti adibiti alla guida dei treni viaggiatori;

► gli autotrasportatori e i conducenti di mezzi in genere adibiti al trasporto;

► i macchinisti dei mezzi che operano nelle metropolitane; per questa tipologia di lavorazione tra l'altro non si comprende perché non possano essere destinatari del "bonus previdenziale" poiché impegnati prevalentemente a prestare la loro opera in galleria. Una condizione questa tra l'altro riscontrabile anche per molti operatori addetti alla conduzione e alla circolazione dei treni del trasporto ferroviario che operano in alcuni tratti di linea delle dorsali appenniniche e delle alpi.

Ricadute negative sulla determinazione dei trattamenti pensionistici.

Come già detto questa normativa, il cui testo di fatto è stato definito nel 1993, quando il sistema di calcolo dell'assegno pensionistico era regolato dal sistema retributivo che, in buona sostanza, permetteva di determinare il valore degli assegni pensionistici in ragione delle retribuzioni, sia pur con alcuni ridotti condizionamenti legati agli anni di contribuzione versati, rischia di

#### Aliquote in vigore dal 1.1.2010 (art. 1, comma 14, L 247/2007)

ETÀ'	Anni								
	57	58	59	60	61	62	63	64	65
0	4,419	4,538	4,664	4,798	4,94	5,093	5,257	5,432	5,62
1	4,4289	4,5485	4,6752	4,8098	4,9528	5,1067	5,2716	5,4477	
2	4,4388	4,559	4,6863	4,8217	4,9655	5,1203	5,2862	5,4633	
3	4,4488	4,5695	4,6975	4,8335	4,9783	5,134	5,3008	5,479	
4	4,4587	4,58	4,7087	4,8453	4,991	5,1477	5,3153	5,4947	
5	4,4686	4,5905	4,7198	4,8572	5,0038	5,1613	5,3299	5,5103	
6	4,4785	4,601	4,731	4,869	5,0165	5,175	5,3445	5,526	
7	4,4884	4,6115	4,7422	4,8808	5,0293	5,1887	5,3591	5,5417	
8	4,4983	4,622	4,7533	4,8927	5,042	5,2023	5,3737	5,5573	
9	4,5083	4,6325	4,7645	4,9045	5,0548	5,216	5,3883	5,573	
10	4,5182	4,643	4,7757	4,9163	5,0675	5,2297	5,4028	5,5887	
11	4,5281	4,6535	4,7868	4,9282	5,0803	5,2433	5,4174	5,6043	

trovare negli anni scarsa applicazione in quanto, nel momento in cui potranno accedere ai "bonus previdenziali previsti" i lavoratori in possesso di meno di 18 anni di contribuzione al 31/12/1995, destinatari del sistema pensionistico misto e gli assunti successivamente al 1 gennaio 1995 ai quali invece com'è noto si applica il sistema di calcolo "contributivo intero", costoro dovranno fare i conti con il loro sistema di calcolo degli assegni legato ai cosiddetti "coefficienti di trasformazione", determinanti per calcolare il valore dei loro assegni pensionistici, che per come si potrà constatare dalla tabella sotto riportata sono più alti, quindi garantiranno assegni pensionistici più elevati, quanto più l'età di accesso alla pensione sarà vicino ai 65 anni di età.

Pertanto coloro che potranno accedere ai "bonus previdenziali", nel sistema pensionistico

misto/contributivo, dovranno preventivamente di fare i conti con assegni pensionistici molto ridotti.

> macchinisti delle aziende di trasporto ferroviario ed autotrasportatori

e che non si sia prevista esplicitamente l'inclusione tra "i conducenti di veicoli di capienza complessiva non inferiore a 9 posti, adibiti a servizio pubblico di trasporto collettivo" dei:

> macchinisti addetti alla conduzione di treni/metropolitane che trasportano viaggiatori.

Parimenti la Scrivente ritiene scontato che per le fattispecie regolate dal comma A) dell'articolo 2, per come previsto nel decreto 19/05/1999 dell'allora Ministro del lavoro Salvi, ossia "lavori in galleria, cava o miniera: mansioni svolte in sotterraneo con carattere di prevalenza e continuità", debbano essere sicuramente individuati quali destinatari dei bonus previdenziali:

- > i macchinisti addetti alla conduzione dei convogli utilizzati nelle metropolitane;
- > i macchinisti e i ferrovieri in genere che prestano la loro opera sui tratti ferroviari con presenza di gallerie.

La Scrivente Segreteria Generale FAST CONFSAL ritiene pertanto che, in ragione di quanto esposto, in sede di stesura dei regolamenti e dei decreti applicativi della legge stessa, da discutere preventivamente con le parti sociali, si debbano trovare esplicite soluzioni alle problematiche sollevate con la presente, per dare risposte concrete ai lavoratori del trasporto e quindi alle loro giuste aspettative sui bonus previdenziali.

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



Il Segretario Generale  
Pietro Serbassi



Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti  
Segreteria Generale

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

Roma, li 13 giugno 2011  
Prot. n°SG/04/02

Sig. Ministro del lavoro e delle politiche sociali

Oggetto: **bonus previdenziale per le attività usuranti nel settore trasporti**

Egregio On. dott. Sacconi,

la presente per sottoporLe una serie di problematiche relative alla fruizione dei bonus previdenziali per le attività usuranti, che stanno trovando molta condivisione tra i dipendenti del privato impiego, soprattutto tra gli addetti ai vettori del trasporto, sia su ferro che su gomma.

I rilievi che con la presente la FAST-CONFSAL intende sollevare sul D.L.vo con il quale è stata regolata la normativa per la definizione e l'individuazione delle attività lavorative usuranti, partono dalla considerazione della sostanziale vetustà del testo legislativo emanato che, in quanto tale, si è rivelato non più adeguato ai criteri complessivi previsti per l'accesso ai bonus previdenziali dei lavoratori addetti a mansioni usuranti, atteso che nel cui novero, oltre a quelle particolarmente pesanti elencate nel D.L.vo, erano evidentemente da considerare anche quelle attività lavorative per il cui espletamento è richiesto un impegno psico-fisico particolarmente intenso e continuativo.

La FAST CONFSAL ritiene sostanzialmente che la legge sui bonus previdenziali sconti il fatto che il testo approvato sia lo stesso formulato circa 20 anni fa e pertanto le fattispecie delle lavorazioni cui esso si richiama non sono più rispondenti del tutto ai processi produttivi presenti oggi nel mondo del lavoro.

In questa ottica si ritiene quindi che sia immotivata l'esclusione in toto dai benefici previdenziali delle lavoratrici e dei lavoratori addetti ai turni di lavoro che, pur non prevedendo cadenza notturna, sono altrettanto pesanti e quindi degni di nota; così come è incomprensibile, a nostro giudizio, l'esclusione quasi ideologica da detti benefici delle categorie di lavoratrici e lavoratori più professionalizzati impegnati nella gestione operativa di fasi complesse di lavorazioni.

Da evidenziare anche come il D.L.vo di cui trattasi non contempli - o perlomeno non disciplini - il lavoro dei conducenti di mezzi, sia su gomma che su ferro, che trasportano merci, più precisamente:

**Problematiche che la FAST CONFSAL ha più volte sollevato, anche di recente, con la nota riportata in questa pagina, inviata al Ministro del lavoro e della previdenza sociale.**

**giordygio79@libero.it  
apadula@fastferrovie.it**

**Per sostenere i tuoi cari  
Termine Fisso Fondo Futuro,**  
la soluzione ideale  
per chi vuole risparmiare, costruendo  
un capitale da rendere disponibile  
ad un beneficiario stabilito

Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo.  
È possibile ottenere il Fascicolo Informativo presso tutti i punti vendita di HDI Assicurazioni.  
Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo [www.hdi.it](http://www.hdi.it)

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**