

LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 9-10 Settembre-Ottobre 2009

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

Siamo sicuri?



**E' tempo che l'Europa inizi ad interrogarsi
sulla qualità dei materiali rotabili che circolano
sulle reti ferroviarie continentali**

Anno IV N° 9-10/2009 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.



Per informazioni visita il sito 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

"Dare fiducia a chi si assume la responsabilità di scegliere o a chi resta sempre nell'ambiguità"
di *Pietro Serbassi*

pag. 4

L'incomprensione, la valanga e il fiocco di neve
di *Vincenzo Notarnicola*

pag. 7

Cavillo pazzo
di *Daniele Battistelli*

pag. 11

**FastferroVie, Trenitalia e ANSF:
una fitta corrispondenza**
di *Samuel Porcella*

pag. 13

Il Professional di Trenitalia
di *Vincenzo Multari*

pag. 15

Appunti di viaggio: la Manutenzione
di *Ennio Pirozzi*

pag. 16

I morti veri e gli zombie sui binari italiani
di *Gennaro Sirico*

pag. 17

Una presenza costante
di *Vincenzo Rogolino*

pag. 18

La babele del personale di bordo
di *Francesco Cundari*

pag. 19

La FastferroVie entra a scuola
di *Francesco Contino*

pag. 20

FastferroVie incontra le Ferrovie Cinesi
di *Antonio Scalise*

pag. 22

Cultura della sicurezza e cultura del negoziato
di *Angelo D'Ambrosi*

pag. 23

Elezioni per il rinnovo del Consiglio Naz.le del DLF
di *Carlo Nevi*

pag. 25

2009: anno di crisi del trasporto merci in Europa
di *Mario Sole*

pag. 26

GIALLOFISSO

Cronaca di una giornata inaugurale
di *Antonio Scalise*

pag. 33

**Fastferrovie e FGAAC. I macchinisti
di Italia e Francia si incontrano**
di *Osvaldo Coletto*

pag. 34

Michele Apolito, uomo e sindacalista d'altri tempi
di *Ciro Angrisani*

pag. 36

PREVIDENZA

**Trattamenti pensionistici dempre più lontani...
anche fino a 72 anni!**
di *Agostino Apadula*

pag. 37

N° 9/10 2009



Sedi Regionali Fast-ferrovie

Nazionale	Segretario Nazionale : <i>Pietro Serbassi</i> Via Pretestina, 170 - 00176 Roma Tel. 06-89535974, 06-89535975 Fax 06-89535976 Tel. FS 970-67666 Fax FS 970-67556	Mail: sn@fastferrovie.it
Abruzzo	Segretario : <i>Ferdinando Masci</i> Via E. Ferrari, 1 (8° binario Staz. C.Le) - 65124 Pescara Tel. 085-293354 Tel. FS 926-823-2364 Fax 085-4282364	Mail: abruzzo@fastferrovie.it
Calabria	Segretario : <i>Vincenzo Rogolino</i> Via Pacinotti, 58 - 89129 Reggio Calabria Tel. 0965-56658 Tel. FS 903-3200-3057 Fax 0965-863200	Mail: calabria@fastferrovie.it
Campania Molise	Segretario: <i>Gennaro Sirico</i> Fabbricato PV Stazione FS - 80142 Napoli Tel. 081-5672317 Tel. FS 985-2317-2314 Fax 081-5672314	Mail: campania@fastferrovie.it
Emilia Romagna	Segretario: <i>Roberto Santi</i> Piazza delle medaglie d'oro, 4 - 40121 Bologna Tel. 051-6303232 Tel. FS 921-3232 Fax 051-6303232	Mail: emilia@fastferrovie.it
Friuli Venezia Giulia	Segretario: <i>Saverio Mazzotta</i> Dep. Locomotive FS Via Miramare, 18 - 34135 Trieste Tel. 040-415248 Tel. FS 935-4267 Fax 040-3794267	Mail: fvjg@fastferrovie.it
Lazio	Segretario: <i>Emanuele Biagi</i> Via Marsala, 75 - 00185 Roma Tel. 06-4871946 Tel. FS 970-67768 Fax 06-47307768	Mail: lazio@fastferrovie.it
Liguria	Segretario: <i>Giuseppe Carpentieri</i> Piazza Acquaverde, 5 - 16126 Genova Tel. 010-2475706 Tel. FS 958-2531 Fax 010-2742777	Mail: liguria@fastferrovie.it
Lombardia	Segretario: <i>Antonio Scalise</i> Stazione FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 Milano Tel. 02-66988408 Tel. FS 912-2006 Fax 02-63712006	Mail: lombardia@fastferrovie.it
Marche-Umbria	Segretario: <i>Gianluca Cecchini</i> Via Einaudi, 1 - 60125 Ancona Tel. 071-56079 Tel. FS 926-3294 Fax 071-5923416	Mail: marche@fastferrovie.it
Piemonte Valle d'Aosta	Segretario: <i>Carmine Esposito</i> Via Sacchi, 45 - 10125 Torino Tel. 011-5097310 Tel. FS 959-3849-2007 Fax 011-5098483	Mail: piemonte@fastferrovie.it
Puglia-Basilicata	Segretario: <i>Biagio De Filippo</i> Piazzale Vittorio Veneto Staz. FS (lato nord) - 71100 Foggia Tel. 0881-703725 Tel. FS 999-831-3725 Fax 0881-7222160	Mail: puglia@fastferrovie.it
Sardegna	Segretario: <i>Alessandro Viola</i> int FS Via Roma, 6 - 09123 Cagliari Tel. 070-6794718 Tel. FS 945-718 Fax 070-6794718	Mail: sardegna@fastferrovie.it
Sicilia	Segretario: <i>Salvatore Genovese</i> Piazza Giulio Cesare (int Staz C.Le) - 90123 Palermo Tel. 091-6176044 Tel. FS 904-3159 Fax 091-6033159	Mail: sicilia@fastferrovie.it
Toscana	Segretario: <i>Chiara Bandieri</i> Piazza Baldinucci, 2R - 50129 Firenze Tel. 055-2353870 Tel. FS 967-3870 Fax 055-486515	Mail: toscana@fastferrovie.it
Trentino Alto Adige	Segretario: <i>Carlo Saletti</i> Stazione FS Piazzale XXV Aprile - 37138 Verona Tel. 045-8093631 Tel. FS 933-3631 Fax 045-8014050	Mail: trentino@fastferrovie.it
Veneto	Segretario: <i>Nicola Romeo</i> Via Parco ferroviario, 59 - 30175 Chirignago Tel. 041-932558 Tel. FS 934-4547 Fax 041-784547	Mail: veneto@fastferrovie.it

LA VOCE DELLE ATTIVITÀ FERROVIARIE

**Mensile di approfondimento politico/sindacale e tecnico
Proprietà del sindacato FAST FerroVie**

Anno IV - N° 9-10/2009

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

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

Hanno collaborato a questo Numero:

**Ciro Angrisani, Agostino Apadula, Daniele Battistelli,
Francesco Contino, Francesco Cundari, Ennio Pirozzi,
Vincenzo Rogolino, Gennaro Sirico, Mario Sole**

Foto: Fototeca FS

Archivio fotografico FAST FerroVie 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 FAST FerroVie,

presso ist. San Paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini

(Indicare nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)

Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)

Chiuso in tipografia: il 21 ottobre 2009

Tiratura: 7.000 copie

Dare fiducia a chi si assume la responsabilità di scegliere o a chi resta sempre nell'ambiguità

Editoriale

di Pietro Serbassi

Nell'editoriale del numero scorso abbiamo affrontato il tema dei ruoli che devono essere ben individuati per dare chiare responsabilità. In tale contesto, come Sindacato, abbiamo cercato di chiarire quali sono le nostre responsabilità e definire il nostro ruolo. Purtroppo è evidente che c'è chi trova la propria ragione di vita nella confusione dei ruoli, nella protesta verso tutto, nel demonizzare chi la pensa diversamente, nel vittimismo, negli slogan fini a se stessi.

Non mi piace fare polemica, ma a volte forse è necessario e per un Sindacato come Fast FerroVie, dove le discussioni si tengono internamente e si esce con un'unica voce, diventa difficile confrontarsi con chi, come direbbero i nativi americani, "parla con la lingua biforcuta del serpente".

Ritengo necessario mettere in evidenza alcune contraddizioni perché è giusto che i ferrovieri, ma soprattutto i macchinisti, sappiano valutare bene su chi riporre la propria fiducia. Nel giro di incontri con le strutture regionali e grazie all'iniziativa *Sedi Aperte* stiamo incontrando molti colleghi che si dicono sfiduciati verso quei sindacati che hanno firmato l'accordo programmatico del 15 maggio 2009. Ad oggi nessun macchinista ci ha detto che non dovevamo firmarlo perché non voleva l'agente solo alla guida del treno, ma perché ritenevano più corretto che uno "scambio" del genere si potesse fare solo al momento della stipula del nuovo contratto della mobilità. Solo in quella sede – pare gli sia stato spiegato – è possibile avere il giusto ritorno economico, le adeguate garanzie logistiche, le necessarie condizioni di sicurezza dovuta ad efficienti nuove tecnologie e le doverose tutele per gli inidonei. Sinceramente ho avuto l'impressione che pochissimi credessero realmente a tale tesi, ma siccome sta diventando il *leitmotiv* di chi ricerca le proprie ragioni nella denigrazione di chi la pensa diversamente, diventa gioco facile mascherare la volontà del non fare dietro al "si, va bene, però...", sfuggendo al confronto sulle vere ragioni di una scelta.

...diventa difficile confrontarsi con chi, come direbbero i nativi americani, "parla con la lingua biforcuta del serpente"...

Addio Maestro Apolito Si è spento un faro

Il 5 settembre scorso, all'età di 95 anni, è morto a Napoli Michele Apolito.

Macchinista delle Ferrovie dello Stato, fu subito attivo nelle lotte per il riconoscimento dei diritti dei lavoratori e dei macchinisti, spendendosi senza risparmio nella rivendicazione di migliori condizioni di vita ed economiche.

Michele è stato sempre un punto di riferimento per chiunque si sia occupato delle problematiche del Personale di Macchina. Attivista storico del nostro Sma, anche in età avanzata non è mai voluto mancare alle nostre assise nazionali, nelle quali l'ho conosciuto e ho iniziato ad apprezzarne la saldezza dei principi e l'integrità morale.

Per un ritratto della vita e dell'attività sindacale di Apolito vi rimando all'articolo di *Ciro Angrisano* in altra parte di questo numero de *La Voce delle Attività Ferroviarie*. (p.s.)



Certo, pensare di doverle spiegare alla propria base associata è legittimo, doveroso, necessario e indispensabile, ma esporle a chi pretende spiegazioni senza voler ascoltare le risposte è davvero complicato. Dico ciò perché da prima della stipula dell'accordo abbiamo tentato di dire le nostre ragioni, dichiarando la nostra volontà di tentare di essere parte attiva nella gestione del processo di riorganizzazione dell'equipaggio treno; abbiamo più volte dichiarato che avevamo scelto la politica dei piccoli passi, della ricerca di un risultato per volta, perché la strada di risolvere

tutto insieme aveva inopinabilmente portato tutto il sindacato su un piano di impotenza gestionale e di stagnazione dei problemi fino al loro incancrenimento. In pratica abbiamo deciso di essere un Sindacato Utile ai lavoratori e non il *notaio* delle fughe aziendali. Bene, senza paura di smentita e fra le varie battute che cercano di svilirne il risultato politico, riteniamo che dopo anni, con la vertenza delle vetture pilota passanti a piano ribassato, abbiamo ottenuto un primo risultato. Fra l'azione svolta nei riguardi dell'ANSF e quella verso Trenitalia finalmente è stato possibile far avviare un programma di *revamping* di quelle vetture pilota che non sembrava essere nei programmi, visto che da tempo la Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia si dichiarava pronta a fare l'equipaggio ad agente solo. Chiaramente la nostra azione non si ferma solo a quel tipo di cabine ma continueremo verso la richiesta di una messa a norma di tutte le cabine di guida, nel rispetto della fiche UIC 651.

Non è mia intenzione enfatizzare troppo il risultato raggiunto, ma ritengo che gli vada dato il giusto valore sia come risultato, sia come avvio di una nuova stagione sindacale.

La nostra azione è mirata a difendere le tutele di chi lavora nel sistema ferroviario, a mantenere la professionalità del personale direttamente collegato all'esercizio ferroviario, a difendere l'integrità del Gruppo FS, a vigilare che le Imprese Ferroviarie non sfruttino il *dumping* sociale per aggredire il mercato del trasporto ferroviario.

Obiettivi ambiziosi, certo, ma necessari per poter impostare una seria azione sindacale in un settore, quello ferroviario, dove gli interessi in gioco sono altissimi e i nemici del Gruppo FS innumerevoli. Purtroppo quando parliamo di nemici del Gruppo FS, prima di tutto ci riferiamo a quelli interni che sono i più pericolosi, perché quelli esterni in un economia di mercato sarebbero anche legittimati.

Proprio fra i nemici interni riteniamo di poter ascrivere, a nostro sindacabile giudizio, l'ing. Cimoli e il dott. Forlenza, Presidente/Amministratore Delegato il primo e Direttore Generale il secondo del Gruppo FS negli anni della più grossa rivoluzione delle ferrovie; quegli anni in cui, con il processo di divisionalizzazione/liberalizzazione da loro effettuato, si crearono insormontabili barriere di comunicazione interna non solo fra le divisioni, ma addirittura fra le diverse strutture operative del Gruppo.

La curiosità

L. C. d. M.

Il 7 ottobre scorso Luca Cordero di Montezemolo ha presentato la sua fondazione Italia Futura. Stando a ciò che si dice, la creazione di questa fondazione sarà il veicolo attraverso il quale Montezemolo si lancerà sulla scena politica nazionale. Qualcuno lo ha indicato persino come Presidente del Consiglio, in caso di necessità di un governo *istituzionale*. Se ci facciamo caso, l'acronimo di Italia Futura - I.F. - è identico a quello con cui noi indichiamo le Imprese Ferroviarie. Se consideriamo poi che Montezemolo è socio di NTV, società di trasporto ad alta velocità che a breve debutterà sulla scena ferroviaria italiana, ci sovviene una curiosità: abbiamo già il prossimo *Presidente Ferroviere?* (a.s.)

Quell'operazione ha distrutto non solo il patrimonio delle Ferrovie dello Stato, ma il senso di appartenenza e di responsabilità che i ferrovieri, ciascuno per il suo ruolo, avevano verso l'azienda e l'esercizio ferroviario. Ricordo che nei lontani anni '80, il ritardo di un treno era un problema, la sua soppressione, oltre ad essere vissuta come una sconfitta, prevedeva l'apertura di un'inchiesta interna; oggi i risultati del loro "lavoro" sono sotto gli occhi di tutti e dover ricreare certi valori all'interno del Gruppo FS è davvero un'ardua impresa.

Se poi vogliamo parlare di nemici più astratti – ma proprio per questo assai più pericolosi – potremmo fare un facile elenco che va dalla crisi economica, alla legislatura che negli anni si è sedimentata per la liberalizzazione del trasporto ferroviario con il *moloc* del federalismo, il quale, abbiamo l'impressione, nasconde dietro alla volontà di miglioramento del servizio un meno nobile concetto politico di garanzia elettorale.

*...con l'accordo
del 15 maggio scorso (...)
siamo andati a vedere le carte...*

Infatti la grande attenzione verso il trasporto regionale e quello ad alta velocità, dove esiste un elevato interesse economico sia per fare business sia politico, trova il suo contrappeso nella scarsa attenzione verso il trasporto merci e verso il servizio universale viaggiatori con cinica strategia viene man mano abbandonato a se stesso lasciando spazio ad operatori privati che chiaramente si limiteranno a fare solo quella parte di trasporto che potrà garantire almeno un minimo di profitto.

Tutto questo sta avvenendo nel silenzio di una politica che non sa scegliere con quale vettore intende garantire la mobilità del Paese e quindi la ripresa economica. Con l'accordo del 15 maggio scorso il sindacato ha voluto dare credito all'azione di rilancio del Gruppo FS

che l'Ing. Moretti dichiarava di voler fare. In pratica, se mi passate la metafora, siamo andati a *vedere le carte!* Anche su questo va fatta chiarezza, infatti il sindacato ha affrontato l'azienda su due concetti fondamentali quali il rilancio della contrattazione, soprattutto periferica, per favorire un processo di internalizzazione di attività e di gestione del turn-over senza la perdita di professionalità che di fatto si è verificata con il sistema esodante attuato negli ultimi anni.

E' giunto il momento di invertire il perverso trend societario che finora ci ha fatto registrare solo uscite arrivando, con i dati di settembre, a toccare quota 81.000 occupati, minimo storico di Ferrovie dello Stato. E' il momento di assumere.

Le procedure per l'avvio del Fondo Bilaterale di soste-

gno al reddito stentano ad avviarsi a causa dei diversi passaggi burocratici, ma nel frattempo viene usato come spauracchio per i più anziani e come opportunità per chi è in odore di pensione. In poche parole le diverse interpretazioni, anche e soprattutto delle strutture periferiche FS, stanno creando non poca confusione.

A proposito dei Fondi, non vorrei che chi demagogicamente oggi si dichiara per la tutela degli inidonei dimentichi che i ferrovieri assunti prima dell'aprile 2000 hanno, presso l'INPS, il fondo pensioni speciale FS il cui consiglio amministratore è composto da esponenti sindacali di tutte le sigle presenti in FS tranne quelli di FAST e UGL. Tale fondo garantisce diversi diritti di cui già i ferrovieri assunti dopo l'aprile del 2000 non possono usufruire, e che man mano rischia di essere chiuso senza poter negoziare una possibile diversa soluzione perché – già lo immaginiamo – ci diranno che non ci sono le coperture economiche. Comprendiamo il silenzio di chi certi problemi riesce ad affrontarli a livello confederale, ma comprendiamo meno chi, pur essendosi assunto l'onore della nomina, non sembra volerli affrontare al massimo livello di gestione che è riuscito a raggiungere.

Fatta questa doverosa osservazione, ritorniamo all'accordo del 15 maggio 2009. A distanza di pochi mesi riteniamo che, almeno a livello centrale, il clima relazionale sembra cambiato ed esiste la volontà di evitare o limitare le interpretazioni unilaterali periferiche. Certo che dopo anni di malcostume è difficile riportare tutto sul *corretto tracciato*, tanto più quando le nuove scelte si scontrano con i costi di produzione, ma riteniamo che la strada intrapresa sia quella più corretta.

Infatti abbiamo fatto un accordo di verifica e aggiornamento per governare questa nuova stagione, dove le criticità emerse sono state affrontate e man mano che si evidenzieranno nuovi problemi si cercheranno nuove soluzioni, auspicando di arrivare presto alla stipula del CCNL della Mobilità con il quale apriremo definitivamente una nuova stagione di relazioni sindacali.

A seguito delle scelte fatte abbiamo dimostrato il nostro sindacato sa assumersi le responsabilità e mantiene gli impegni presi; quindi pretendiamo dalle controparti altrettanta lealtà, perché siamo convinti che il contratto

della mobilità potrà far fare un salto di qualità a tutto il settore della mobilità collettiva che è sempre più oggetto di dilleggio e sinonimo di vecchio carrozzone statale.

E' evidente che non mi rife-

risco solo al Gruppo FS ma anche a tutto il TPL e settore appalti che in termini di professionalità non temono confronti, ma necessita una organizzazione del settore, anche legislativa, che permetta di fornire un servizio migliore e di qualità che riesca a zittire quel populismo e quella demagogia che ha isolato il mondo del lavoro negli ultimi anni lasciando alle aziende e agli imprenditori "coraggiosi" mano libera in una continua azione di abbattimento delle tutele sul lavoro, rendendo sterili le azioni di protesta sindacale.

In un momento particolare e difficile, dove nuove sfide si stanno ponendo al sindacato (vedi le nuove imprese di trasporto regionale come la TLN Lombarda) le imprese ferroviarie di trasporto alta velocità e le sempre più numerose imprese di trasporto merci, serve un sindacato che sappia parlare chiaro e sappia darsi chiari obiettivi.

Non servono ai lavoratori, e soprattutto alle categorie altamente professionali come i macchinisti, sindacati che preferiscono il linguaggio accattivante della demagogia.

*...auspicando di arrivare presto
alla stipula del CCNL della Mobilità
con il quale apriremo
definitivamente una nuova stagione
di relazioni sindacali...*

Errata corrige

Nel numero di Luglio-Agosto de *La Voce*, per un nostro errore l'articolo "A piccoli passi verso il futuro" è stato attribuito a Gerry Veneziani anziché a Christian Castellan, che ne è l'autore. Ce ne scusiamo con gli interessati e con i lettori.

L'incomprensione, la valanga e il fiocco di neve

di Vincenzo Notarnicola

Le difficoltà del dialogo tra lavoratori e Trenitalia sono acute dalla fase di grande riorganizzazione della più grande impresa di trasporto nazionale.

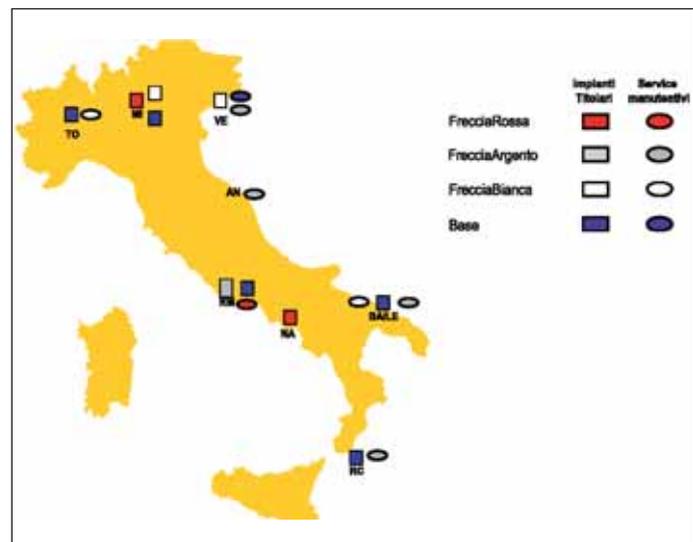
Forse perché non c'è peggior sordo di chi non voglia sentire, forse per un'atavica difficoltà di comunicazione tra le parti, forse perché i tentativi di mistificazione della realtà, da qualunque parte vengano, trovano sempre terreno fertile in chi è preoccupato per il proprio presente e ancor di più per il futuro o forse per chissà quale altro oscuro motivo, in ogni caso, malgrado le due parti ci provino continuamente, qualunque forma di dialogo tra lavoratori e parti sociali, in questo periodo, risulta ammantata da grande diffidenza e da profondo pessimismo, quando non si lascia trasportare da un disarmante fatalismo.

Anche nel settore ferroviario, ahimè, le cose non sono molto diverse, le nubi temporalesche che si addensano sul capo dei lavoratori sono sempre più inquietanti ma, mentre il sindacato da tempo grida l'allarme, arginando, per quanto concessogli dagli ordinamenti giudiziari, tutti quei processi involutivi che minano alle fondamenta qualsiasi politica occupazionale - se non di sviluppo, almeno di contenimento - i dipendenti, in particolar modo quelli di Trenitalia, vivono una realtà distorta letta con lenti, trapassate da tempo, di una visuale pubblicistica o statalista, che li porta a preoccuparsi della nevicata in cui si vedono immersi, piuttosto che della valanga che sta per travolgerli.

Il contesto attuale vede, infatti, la più grande impresa di trasporto ferroviario italiano in una chiara fase di riorganizzazione mirata:

- ad una decisa contrazione di assetto;
- all'esternalizzazione di lavorazioni;
- alla dismissione di polimorfi segmenti e/o linee di produzione;
- alla compartecipazione in molteplici altre nuove imprese del settore a cui viene ceduta produzione;
- alla frammentazione di rami d'impresa attraverso la creazione di nuove società associate al Gruppo;

...i dipendenti, in particolar modo quelli di Trenitalia, vivono una realtà distorta letta con lenti, trapassate da tempo...



tutti elementi portanti di una caratterizzazione involutiva del mercato del lavoro che, se giustamente percepiti dai dipendenti di Trenitalia, li dovrebbe allertare non poco su tutto ciò che li attende dietro l'angolo della crisi attuale.

La divisione cargo è in piena dismissione: fette di mercato sempre maggiore cedute ad altri vettori, ferroviari e non, abbandonano di intere aree geografiche,

personale trasmigrato in altre divisioni, carri e locomotive dismesse, sono tutti elementi che non solo evidenziano la crisi divisionale ma, nel contempo, lasciano prevedere tempi sempre più insostenibili per qualsiasi programma di ripresa.

La manutenzione è avviluppata su teoremi riorganizzativi che si scontrano continuamente con la loro percorribilità a livello d'impianto e con la conflittualità radicata e comprensibile esistente da tempo con la produzione del trasporto.

Attriti che spingono il settore a rifugiarsi, in modo sempre più massiccio, nell'esternalizzazione della produzione, la quale, anche se costituisce un cappio ogni volta più stretto attorno al collo della branca manutentiva, appare sempre la soluzione più semplice, economica e veloce a disposizione dei vettori produttivi del trasporto.

Il trasporto regionale, invece, ha forato la diga della compattezza aziendale contro il dilagare di piccole e medie aziende concorrenziali a livello territoriale, arrendendosi laddove la sua presenza era di gran lunga la più significativa, in Lombardia; dando vita ad una società denominata TLN, in compartecipazione con la Regione e la Società "Le Nord", caratterizzato da un futuro pieno d'incognite che difficilmente troveranno soluzione prima del termine del periodo di prova o di assestamento che dir si voglia, insomma prima di ottobre 2010, data in cui la nuova società camminerà finalmente da sola.

Se nel transitorio l'entità delle problematiche dovrebbe trovare notevole attenuazione nella cristallizzazione dell'esistente, in poco più di dieci mesi bisognerà trovare risposte definitive a domande del tipo:

- Quale CCNL sarà il riferimento dei lavoratori di TLN?
- Quale sarà il contratto integrativo, se riuscirà ad essere stilato?
- Le concessioni di viaggio di FS, che fine faranno?
- Le domande e le graduatorie di trasferimento, che fine faranno?
- La produzione interregionale come e da chi sarà gestita?
- Il fondo bilaterale, Eurofer, Dopolavoro?

Una diga forata non serve, è solo una questione di tempo, spesso molto poco, ma la struttura di contenimento è destinata a disintegrarsi. Infatti già altre regioni sono avviate sulla strada della New Co, con FS pronta a seguirle senza indugio alcuno su una strada che, almeno per il centro/nord del Paese, appare segnata, con la conseguente polverizzazione della divisione trasporto più grande di tutta Trenitalia in tante troppe società regionali, con pochi riferimenti comuni e un caleidoscopio di contratti integrativi.

La divisione Passeggeri N/I è l'unica che potrebbe avere qualche raggio di sole nel proprio futuro, ma una dirigenza della produzione vetusta, persa dietro a voli Pindarici ispiratori di riorganizzazioni ambigue e boriose, nelle quali trovano concretizzazioni tante frecce colorate che dissipano allegramente quanto recuperato in termini di competitività aziendale con l'accordo sull'Agente Solo, si sta impegnando a collocare, di nuovo, il segmento produttivo fuori dal mercato.

Una valanga alla quale, almeno fino allo scorso mese di maggio, abbiamo dovuto assistere inermi, stretti tra una Società che ci negava la possibilità di qualsivoglia confronto ed una base incredula, per la quale rifiutarsi di vedere quanto stava accadendo sembrava essere l'unico modo di scongiurare il pericolo di essere travolti.

Nel momento in cui ci si è resi conto che Trenitalia era veramente pronta a partire in maniera unilaterale con l'equipaggio ad Agente Solo su tutte le divisioni ma che, in ogni caso, almeno questa volta avrebbe fatto volentieri a meno della conflittualità che giustamente presumeva particolarmente accesa con i lavoratori ed i loro rappresentanti, abbiamo visto la possibilità concreta di riallacciare quel filo di vertenzialità tra le parti, spezzatosi da troppo tempo; quindi, cogliendola al volo, abbiamo afferrato anche la possibilità d'intervenire, a tutela di tutti i dipendenti, sulla mitigazione dei temi suddetti.

La svolta essenziale è maturata con la stipula dell'accordo del 15 maggio 2009.

In quel confronto, specialmente se abbiamo l'onestà intellettuale di inserirlo all'interno del momento vertenziale nel quale è venuto a compiersi, cioè quando, dopo tre precedenti tentativi naufragati ma che avevano avuto la funzione di vere e proprie "prove a vuoto", Trenitalia era veramente pronta a partire in maniera unilaterale con l'equipaggio ad Agente Solo su tutte e tre le divisioni, abbiamo ottenuto risultati veramente importanti:

- Esclusione della possibilità di programmare servizi ad AU di notte;
- Esclusione della possibilità di programmare servizi ad AU senza Capotreno;
- Esclusione della possibilità di programmare servizi ad AU su locomotive non comunicanti con il comparto viaggiatori;
- Impegno formale da parte dell'Impresa di essere in condizioni di ottemperare a tutti gli oneri relativi alla sicurezza dell'esercizio, dei lavoratori e dei viaggiatori, nel pieno rispetto della normativa vigente e del dettato degli ordinamenti giudiziari;
- Aggancio normativo dell'Agente Solo all'Agente Unico;
- Sensibili riscontri di retribuzione specifica, con consequenziali aumenti salariali veramente significativi in caso di passaggio da condotta a doppio agente ad agente solo.

Inoltre:

- *"L'accordo è individuato quale strumento idoneo ad implementare ulteriormente i necessari recuperi di produttività che consentano di incrementare l'efficienza delle Società del Gruppo e di porre le premes-*

*...abbiamo visto la possibilità
concreta di riallacciare quel filo di
vertenzialità tra le parti,
spezzatosi da troppo tempo...*

se e le condizioni strutturali non solo per un consolidamento nel mercato, già competitivo, del trasporto delle merci e delle persone, ma anche per cogliere ogni opportunità di ulteriore sviluppo e per mantenere le caratteristiche di stabilità occupazionale dei propri addetti”;

- “Divisione Cargo: Le parti si danno atto del fatto che, per arginare le ricadute negative determinate dalla grave situazione di crisi economica in atto, occorre porre in essere un mix di azioni sia di carattere strutturale sia di carattere temporaneo allo scopo di poter cogliere rapidamente gli effetti positivi dell’inversione di tendenza quando questa si manifesterà. A tal fine convengono sulla necessità di riprendere e completare rapidamente gli incontri già avviati con Trenitalia per definire il quadro di riferimento necessario per l’avvio dei confronti territoriali.
- Vendita e assistenza: Proseguiranno gli incontri finalizzati alla riorganizzazione del settore con riferimento alle esigenze di maggiore produttività e di gestione del turnover.
- Navigazione: Proseguiranno gli incontri, anche a livello territoriale, finalizzati alla riorganizzazione del settore con riferimento alle esigenze di maggiore produttività e di gestione del turnover.”

Infine:

- Un piano di sviluppo e potenziamento del settore manutenzione rotabili;
- Incremento dei livelli di produzione e di produttività del settore manutenzione rotabili;
- Un piano di internalizzazione della produzione del settore manutenzione rotabili;
- Accordo di integrazione e modifica dell’accordo istitutivo del Fondo per il perseguimento di politiche attive a sostegno del reddito e dell’occupazione per il personale delle Società del Gruppo FS, con il relativo accordo di procedura, il tutto finalizzato alla gestione ottimale per l’accompagnamento in quiescenza del personale volontario e in esubero.

Se è vero, come è vero, che da qualche parte bisogna pur cominciare, non si può proprio dire di aver cominciato male.

Invece, i lavoratori del macchinista e del bordo di Trenitalia, la stragrande maggioranza dell’impresa, invece di cominciare a rendersi conto del pericolo costituito dalla valanga incombente e degli sforzi che i loro rappresentanti compievano per contenerla o deviarla, sono rimasti ancora lì fermi a guardare il fiocco di neve dell’agente solo, aiutati in questo dalle due divisioni, in particolar modo dalla Passeggeri N/I, che con interpretazioni capziose almeno quanto fantasiose, hanno fatto di tutto per esacerbare gli animi, dimo-

...le due divisioni, che con interpretazioni capziose almeno quanto fantasiose, hanno fatto di tutto per esacerbare gli animi...

strando la loro contrarietà a questo cambiamento di rotta aziendale, che limitava considerevolmente il loro margine di manovra. A questo punto la FAST FerroVie, per tutta l’estate, ha martellato l’Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, le Imprese Ferroviarie e le istituzioni con interpellanze, quesiti, denunce e richieste d’intervento, fino a stringere Trenitalia nell’angolo delle inadempienze delle sue divisioni e costringerla, questa volta insieme a loro, alla stipula di un nuovo accordo capace di risolvere tutte le criticità emerse durante questa prima fase d’applicazione dell’accordo del 15 maggio scorso.

Infatti, siamo riusciti a sottoscrivere che:

- Per quanto concerne la condotta ad Agente Solo con le vetture pilota passanti delle carrozze a piano ribassato, con queste cabine sempre due agenti, per cui, al massimo, si potrà fare l’agente unico, mai l’agente solo,
- In caso di guasto o anomalia al blocco porte, sia la divisione Trasporto Regionale che la PAX hanno illustrato una procedura che rende concretamente attuabile la disposizione dell’ANSF inerente la materia in questione, mettendo il macchinista e il capotreno in condizione di sapere quando e dove si è verificata l’anomalia. Inoltre, è stata fatta la necessaria chiarezza sul numero di vetture assegnate al P.d.B. in caso di degrado della segnalazione del blocco, che restano uguali a quelle antecedenti la data dell’accordo in questione.
- Sulla comunicazioni GSM/GSM-R, dopo il lungo quanto infruttuoso scambio epistolare portato avanti dalla Fast FerroVie con l’ANSF sull’argomento,

finalmente si è riusciti a sottoscrivere con Trenitalia la più scontata consequenzialità di quanto sancito nell’IPCL e/o nell’ISPAT, ovvero che se non c’è la comunicazione efficiente non si può viaggiare ad agente solo e che la comunicazione in

questione non è quella garantita dal cellulare ma che occorre un collegamento del telefonino all’antenna esterna. Inoltre, laddove il personale segnalasse una mancanza di copertura del segnale GSM/GSM-R, si provvederà ad una immediata verifica della funzionalità del collegamento telefonico.

- Per quanto concerne l’utilizzo del TAXI, si è convenuto che, in occasione dei servizi con Riposo Fuori Residenza effettuati ad agente solo, allorquando, a causa del ritardo maturato, il treno giungesse a desti-



Partenze		Departures			
treno train	destinazione destination	orario time	ritardo delay	informazioni information	
2189	VERONA P.M.	18:18	80'	38)	
18893	STRADELLA	18:19	80'	CERTOSA PAU. (
2669	BRESCIA	18:22	80'	HANO (18.54) -	
18795	MILANO S.C.	18:23	80'	LO (18.38) - MI	
18842	MILANO P.GAR	18:26	80'	37)	
28366	MILANO G.P.	18:27	58'	FI	
2629	PALAZZOLO	18:27	58'	FI	
2285	BOLOGNA C.LE	18:28	58'	BOREDO (18.32)	
18489	CREMONA	18:38	58'	(.21) - CASTELI	
33474	MILANO P.GAR	18:31	58'	RNA A: VILLAPI	

19:29
 E' VIETATO ATTRAVERSARE I BINARI SERVIRSI DEL
 E' VIETATO OLTREPASSARE LA LINEA GIALLA

no dopo la mezzanotte, al personale di macchina e di scorta sarà garantito l'utilizzo del Taxi per raggiungere il luogo di pernottamento.

- Per quanto attiene alle Prove Freno si è invece convenuto sulla necessità di verificare la congruità dei tempi previsti, sia per il P.d.M che per il P.d.B., per l'effettuazione della prova freno, quando questa è prevista nelle stazioni d'origine, con l'equipaggio treno ad Agente Solo e senza verificatore. L'analisi in questione avverrà in sede di ripartizione nazionale.
- Sulla formazione P.d.B. l'impresa ha formalizzato un programma di formazione del personale di bordo, iniziato lo scorso mese di giugno, che terminerà entro il prossimo mese di novembre, con il quale intende rafforzare le competenze dei Capitreno, per tutto quanto concerne quelle attività che possono risultare di sussidio al Macchinista, allorché questi è impegnato in un modulo di condotta ad Agente Solo.
- Per ciò che riguarda la pausa per la refezione, è stata finalmente eliminata una delle più perfide interpretazioni aziendali dell'accordo del 15 maggio, quella che utilizzava soste per la refezione ad orari impossibili, per sfondare il limite di prestazione massima giornaliera ad Agente Solo.
- Per quanto attiene i protocolli 118, su decisa sollecitazione da parte sindacale, Trenitalia ha tenuto a ribadire l'assoluta attualità di quanto dichiarato nell'accordo del 15 maggio scorso, per quanto riguarda le procedure di gestione delle eventuali emergenze in linea ed ai relativi protocolli con il servizio 118.

- Sul TSR, si è convenuto di attivare uno specifico tavolo di confronto territoriale in Lombardia per affrontare e risolvere le problematiche connesse all'applicazione dell'accordo del 15 maggio u.s. sui TSR in comando multiplo.

- Si è provveduto ad un'attenta verifica sullo stato d'attuazione delle procedure di assunzione contemplate nell'accordo del 15 maggio u.s. In quest'ambito la società RFI ha assicurato che tutte le procedure di assunzione saranno completate entro il 15 novembre prossimo, Trenitalia, invece, entro fine anno riuscirà a completarne solo metà, impegnandosi a concludere il procedimento, comunque, entro marzo dell'anno prossimo. Trenitalia, in ogni caso, ha tenuto a precisare, su esplicita e pressante richiesta da parte sindacale, la conferma del piano di reinternalizzazioni esplicitato nell'accordo in questione. Infine, le parti hanno analizzato le consistenze del personale e definito i criteri applicativi per la costituzione dei "serbatoi" e dei titoli di prelazione.

Il percorso negoziale quindi va avanti e con esso l'azione di tutela dei lavoratori del Gruppo FS da parte della FAST FerroVie; in questo momento di crisi economica e di ristrutturazione aziendale e del settore i risultati positivi, concreti e tangibili, sono innegabili così come sono innegabili le enormi difficoltà alle quali bisogna ancora trovare soluzione.

Certamente una maggiore presa di coscienza da parte di tutti aiuterebbe.

notarnicola@fastferrovie.it

Cavillo pazzo

di Daniele Battistelli

Trenitalia è costantemente alla ricerca di cavilli che le consentano di non rispettare gli accordi firmati con il sindacato.



Siamo tutti consapevoli che dopo ogni accordo l'azienda ha la cattiva abitudine di interpretare a proprio piacimento quello che è stato messo nero su bianco con i rappresentanti dei lavoratori, cercando di *lucrare* l'interpretazione più conveniente. La colpa è soprattutto di un sistema di relazioni industriali che, vuoi per dinamiche negoziali, vuoi per equilibri politico/sindacali, lascia spesso agli accordi firmati dei contorni vaghi nei quali i dirigenti si sentono legittimati a sguazzare felicemente.

L'ultimo accordo siglato il 15 maggio scorso non si è differenziato dai precedenti per l'ambiguità di interpretazione, lasciando delle voragini sull'applicazione, cosa ingiustificabile visto che modifica radicalmente il lavoro e la vita di chi come me fa il macchinista.

Dopo la descrizione generale del contesto in cui ci troviamo oggi, è mia intenzione illustrare la vicenda delle vetture pilota, quelle che per Trenitalia erano idonee allo svolgimento del servizio con l'Agente Solo alla condotta, anche se è palese che non hanno una visibilità minima per garantire questo tipo di servizio.

Nelle precisazioni diffuse successivamente all'accordo dal responsabile delle risorse umane Domenico Braccialarghe, al secondo capoverso si legge:

"...l'esclusione riportata alla fine del punto 1 relativo al personale di macchina nel verbale di accordo in oggetto deve intendersi riferita alle pilota NPBD 8238 e non alle pilota NPBB".

I dirigenti si sono attaccati alla sigla di quel particolare

modello di vettura pilota a piano ribassato che si differenzia dalle altre NPBD solo per l'impianto frenante (infatti le NPBD 8238 hanno un sistema a ceppi), ed hanno programmato turni ad agente solo con vetture pilota della stessa fattezze, che presentano gli stessi critici problemi di visibilità, ma che sono provviste di un sistema frenante a dischi.

E' stata l'ennesima spiacevole conferma della spregiudicatezza della dirigenza, impreparata nella gestione dei treni con il modulo di condotta ad agente solo, che si è attaccata ad un cavillo, per mascherare le inefficienze e scaricare tutte le difficoltà su chi sta alla guida del treno. La segreteria FAST FerroVie ha evidenziato l'errore aziendale e in attesa delle opportune correzioni ha esortato il personale ad emettere l'M40 per l'utilizzo del secondo agente in cabina.

Abbiamo più volte chiesto un chiarimento alla dirigenza di Trenitalia, alla ANSF e al Ministero dei Trasporti. Di particolare rilievo è la nota della Segreteria Nazionale FAST Ferrovie del 16 giugno 2009, che snocciola il problema, identificando il fattore che ne impedisce l'utilizzazione nella scarsa visibilità, dovuta al corridoio dell'intercomunicante posto sulla testa delle cabine.

Questo corridoio impedisce la visibilità sul lato destro per una profondità metrica significativa; tale contrazione dello spettro visivo del macchinista non è certo compatibile con quanto prescritto dalla "FICHE UIC n° 651" (le norme costruttive internazionali).

Nello specifico, la presenza delle apparecchiature di sicurezza SCMT al di sopra delle strumentazioni originarie riduce lo spazio visivo dei segnali bassi (segnali che l'apparato SCMT, considerato il *sostituto* del secondo agente di condotta, purtroppo però non è in grado di controllare). La distanza tra il vetro frontale e la posizione di guida corretta deve essere compresa tra 500mm e 1200mm; nelle vetture NPBD questa distanza è al limite massimo, se non superiore, riducendo notevolmente la visuale. Inoltre i mantici sporgenti dell'intercomunicante, sul lato destro del vetro frontale, contribuiscono a ridurre ulteriormente la visibilità.

La restrizione del campo visivo impedisce al macchinista l'individuazione di qualsiasi segnale di arresto a mano, che in caso di emergenza venisse posto sul lato destro, così come ren-

derebbe difficoltoso l'accertamento visivo dei segnali e delle tabelle poste sul lato destro, in caso di circolazione sul binario di destra.

Quanto esposto trova conferma in una nota di Trenitalia (TRENIT.CORP.28/05/2009.0020428) firmata dall'Ing. Maestrini, diretta a RFI e, per conoscenza, all'ANSF, la quale impone il modulo di condotta a doppio agente nel caso di convogli la cui guida avvenga dalla vettura pilota delle carrozze NPBD 8238 "con cabina di guida dotata di intercomunicante".

A seguito di richieste di chiarimento dirette all'A.N.S.F. la segreteria FAST FerroVie è stata informata che in base agli accordi sottoscritti con le OO.SS. le carrozze pilota NPBD non sono utilizzate in composizione a treni programmati con modulo di condotta ad agente solo. Tale dichiarazione è in contrasto con la realtà dei fatti e palesa l'esistenza di due linee comportamentali all'interno di Trenitalia: una dichiarata all'ANSF e condivisa dalle OO.SS., l'altra applicata dalle linee produzione.

Le vetture pilota sono NPBD sono state immatricolate e ammesse a circolare più di venti anni fa, quando era previsto il modulo di condotta con due agenti in cabina di guida, con la modifica dell'equipaggio macchina è indispensabile una nuova omologazione delle vetture stesse.

battistelli@fastferrovie.it



FastferroVie, Trenitalia e ANSF: una fitta corrispondenza

di Samuel Porcella

Vi presentiamo di seguito l'ampio carteggio intercorso tra Fast FerroVie, Trenitalia e ANSF riguardo all'interpretazione della parte dell'accordo del 15 maggio 2009 in cui si tratta dell'utilizzo delle vetture pilota a piano ribassato con corridoio passante.

Si può notare che abbiamo molto insistito affinché l'Agenzia prendesse posizione, così come a nostro parere impone la sua stessa esistenza, su una questione così delicata per la corretta gestione del nuovo equipaggio di macchina. In caso di difforme interpretazione di una norma che riguarda la sicurezza, secondo noi non può che essere l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria a dire la parola definitiva in merito. Non intendiamo dire, sia chiaro, che l'Agenzia debba darci le risposte che più ci aggradano, ma semplicemente che alle nostre domande venga data una risposta dal senso inequivocabile.

Comprendiamo la delicatezza del ruolo e la facilità di strumentalizzazione a cui ogni atto dell'ANSF rischia di venire esposto, ma come sindacato riteniamo nostro dovere interessare l'agenzia stessa ogni qualvolta si creano dubbi o incomprensioni in merito ad argomenti attinenti la sicurezza ferroviaria; come riteniamo nostro dovere sollevare i dubbi o dare suggerimenti al legislatore in merito alla legislazione che regola la costituzione e l'operatività dell'agenzia, ancora oggi non ben definita in tutti i suoi aspetti, tanto che potremmo definirla con il moderno ed accattivante termine "in progress". I toni possono sembrare, a volte, leggermente sopra le righe ma ciò è dovuto, lo ribadiamo, soltanto alla rilevanza che i lavoratori, e noi che li rappresentiamo, abbiamo dato da subito alla questione e all'importanza che diamo all'accrescimento di autorevolezza dell'organo diretto dall'ing. Alberto Chiovelli.

Altro argomento che stiamo affrontando attiene al rapporto che regola o dovrà regolare il personale dipendente dell'ANSF. Ad oggi sembra che il problema dei costi sia quello che più appassiona l'ARAN - agenzia per la rappresentanza negoziale pubblica - mentre secondo noi non è condivisibile la mera equazione di limitare costi e carriere equiparando il contratto con quello attualmente vigente presso l'ENAC. Riteniamo urgente l'apertura di un confronto mirato, prima che vengano fatte scelte che potrebbero non dare le necessarie tutele al personale, che deve poter lavorare con tranquillità in una struttura che dovrà gicoforza governare il processo di

liberalizzazione del trasporto ferroviario soggetto fino ad oggi, a nostro giudizio, a scarsa trasparenza e con cambiamenti regolamentari che creano gravi sospetti di anticipazione dei reali adeguamenti tecnologici.

porcella@fastferrovie.it



FAST Ferrovie
Segreteria Nazionale
Via Prenestina, 170
00176 Roma

p.c. **MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI**
Dipartimento per i trasporti, la navigazione e i
sistemi informativi e statistici
Direzione Generale per il trasporto ferroviario
Via Caracci, 36
00157 Roma

OGGETTO: Sollecito di riscontro

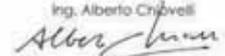
referimento: nota segreteria nazionale FAST Ferrovie prot. 951/6 del 7 agosto 2009
allegati: 2

In esito alla nota a riferimento si fa presente quanto di seguito indicato.

- **Immobilizzazione del materiale imprenziato in linea:** riguardo a tale argomento questa Agenzia ritiene di avere, per quanto di competenza, risposto con la nota ANSF 1976/09 del 20/04/2009, come peraltro evidenziata anche da codesta segreteria. Riguardo agli altri aspetti questa Agenzia si farà parte attiva a fronte di comprovate inadempienze da parte di RFI e delle imprese ferroviarie.
- **E-VIG Metrocampania:** in merito a argomento, segnalato anche con la nota di codesta segreteria nazionale FAST Ferrovie n.274/4 del 01 luglio 2009, questa Agenzia ribadisce, come peraltro già indicato nella direttiva n. 1/di/2008 di questa Agenzia, che l'installazione del dispositivo di esclusione del Vigilante (E-VIG) è necessaria a fronte di criticità evidenziate dalle autorità competenti territorialmente in materia di sicurezza e salute sul lavoro.
- **Comunicazioni Terra/Treno e Bordo/Bordo nell'equipaggio ad agente solo:** in merito a tale punto questa Agenzia ritiene di non avere, per quanto di competenza, ulteriori elementi oltre quelli già forniti a codesta segreteria con le precedenti note ANSF n° 639/09 del 05/02/2009, n° 1081/09 del 02/03/2009, n° 2918/09 del 05/06/2009 e n° 3425/09 del 26/06/2009, questa ultima inviata a tutte le Organizzazioni Sindacali a seguito di specifico incontro con le stesse. Si ribadisce la disponibilità di questa Agenzia ad esaminare eventuali motivate proposte di modifica o integrazione delle norme vigenti di propria competenza.
- **Utilizzo, con equipaggio ad Agente Solo, delle vetture pilota NPBD ribassate passanti e similari (nota 944/9):** in merito a tale argomento si comunica che Trenitalia, con nota TRNIT. CORP. 14/07/2009, 0025799 che si allega alla presente (allegato 1), ha ribadito che, in base agli

accordi con le Organizzazioni Sindacali, le carrozze pilota NPBD non sono utilizzate in composizione a treni programmati con modulo di condotta ad agente solo.

Interventi arbitrari su modifiche regolamentari inerenti alla sicurezza del trasporto ferroviario: in merito a tale argomento, presumendo che si intenda riferirsi alla specifica nota di codesta segreteria n° 947/3 del 1 luglio 2009, si comunica che è stato chiesto a Trenitalia, con nota n° ANSF 04908/09 del 7 settembre 2009 allegata alla presente (allegato 2), di fornire le informazioni necessarie per una corretta valutazione.

Il Direttore
Ing. Alberto Crivelli


ANSF - Agenzia Nazionale
per la Sicurezza delle Ferrovie
Sig. Direttore
Piazza della Stazione 45
50123 Firenze

MINISTERO DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caracci 36
00157 Roma

Oggetto: Riscontro alla nota in riferimento

Benché, questo ormai fitto scambio epistolare sui cinque noti importanti temi inerenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario, ci dia l'impressione di un confronto sempre più stucchevole, caratterizzato da vostri arrocamenti e contorsioni linguistiche, che avvolgono le questioni irrisolte in un labirinto d'imputabilità, che appare proiettato, decisamente, più verso un'assoluzione di responsabilità a priori che verso l'individuazione di soluzioni concrete ed efficaci, non è intenzione della FAST Ferrovie, quella di defilarsi per estenuazione.

Pertanto, in merito alla lettera posta a riferimento, con la presente, intendiamo eccepire quanto segue:

- **Immobilizzazione del materiale imprenziato in linea** - Visto i tempi decisamente significativi, intercorsi dalla nostra prima denuncia in merito, come è da intendersi la frase "... questa Agenzia si farà parte attiva a fronte di comprovate inadempienze da parte di RFI e delle imprese Ferroviarie."? Cosa altro bisogna fare per comprovare le inadempienze prima che qualche treno, senza nessun controllo, abbia avuto modo di vagabondare sui binari della rete?
- **E-VIG Metrocampania** - Innanzitutto ci appare decisamente singolare che, l'utilizzo di una determinata apparecchiatura da parte di un lavoratore, possa essere ritenuta nociva per lo stesso solo a seconda della provincia in cui opera costui. Siccome non stiamo parlando di impiegati operanti in un ufficio ma di macchinisti in attività su convogli in movimento che, per loro stessa natura, pongono il lavoratore sotto la giurisdizione anche di svariate ASL durante la sua prestazione giornaliera, deliberare, con la locuzione sottolineata, che "l'installazione del dispositivo di esclusione Vigilante (E-VIG) è necessaria a fronte di criticità evidenziate dalle autorità competenti territorialmente in materia di sicurezza e salute sul lavoro", più che pilatesco ci appare solo come un solido alibi, al quale possono aggrapparsi le imprese di trasporto ferroviario, per venir meno, impunemente, a un preciso dovere di tutela della salute dei propri lavoratori.

A meno che il convoglio ferroviario non circoli in una sola provincia, come può essere applicativa la norma in questione?

- **Comunicazioni Terra/Treno e Bordo/Bordo nell'equipaggio ad agente solo** - E' ora di finirla, lo sappiamo tutti che le comunicazioni Bordo/Bordo non sono garantite, ne in termini di qualità, ne in termini di continuità, e che quelle Terra/Treno, possono essere garantite solo dal Cab-Radio ma solo su determinate tratte e su determinate linee. Anche e soprattutto per far fronte a questa situazione che non appare certo di rapida soluzione domandiamo: quando sarà possibile che il macchinista possa essere in possesso di una normativa sul degrado delle comunicazioni che lo aiuti e lo tuteli alla stregua di quella esistente per il degrado degli altri sistemi di sicurezza della circolazione?

Chi deve colmare questo vulnus normativo/regolamentare?

- **Utilizzo, con equipaggio ad agente solo, delle vetture pilota NPBD ribassate passanti e similari** - E' certamente il punto della lettera che, maggiormente, ha acuito il nostro senso di sconforto e di delusione. In buona sostanza ci avete notificato che, secondo l'Agenzia, se un bimbo sorpreso con un barattolo di marmellata in mano, sporco di confettura, con la bocca piena e il cucchiaino nell'altra mano afferma di non averne mangiato è innocente, sempre che si chiami Mauro. Che ci sia passata la facezia ma si ironizza sulle disgrazie, ci domandiamo, infatti, come può essere accolta in maniera diversa una risposta che dice "Trenitalia ha ribadito che ... le carrozze pilota NPBD non sono utilizzate in composizione a treni programmati con modulo ad agente solo"? L'Agenzia conosce qualcosa di quello che avviene sui binari o si basa solo su quello che le raccontano le imprese Ferroviarie e la Società Infrastruttura? E quelle similari?

Ogni giorno migliaia di treni, in tutte le regioni d'Italia, vengono effettuati ad agente solo con materiale che garantisce, al macchinista, una visuale ridotta o molto ridotta della parte anteriore destra e laterale destra dello spettro visivo necessario alla guida e alla manovra del convoglio, a meno che il lavoratore stesso, ignorando le pressioni di carattere disciplinare esercitategli dall'Impresa, non si faccia carico di responsabilità che, alla fin fine, forse neanche gli appartengono. Cosa occorre all'Agenzia per togliere la testa dalla sabbia e vedere quello che accade fuori dalle finestre dei propri uffici?

- **Interventi arbitrari su modifiche regolamentari inerenti alla sicurezza del trasporto ferroviario** - Le vette irraggiungibili del paragrafo precedente, non sono state raggiunte ma la strada intrapresa è quella. A fronte di una denuncia documentata di un'azione di modifica regolamentare perpetrata da una società di trasporto che può mettere in pericolo la sicurezza dell'esercizio, l'Agenzia interroga e indaga, senza sospendere il provvedimento in via cautelare. Purtroppo Viareggio insegna quanto sia difficile agire proficuamente contro gli interessi delle Società di Trasporto Ferroviario prima che avvenga il disastro, tanto in questo paese se muore il macchinista abbiamo il colpevole, in caso contrario non paga mai nessuno.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
(Luca Serbassi)




Il Professional di Trenitalia

di Vincenzo Multari



Il confronto continuo che Fast FerroVie ha con i lavoratori, negli ultimi tempi ha palesato la recrudescenza delle problematiche che attanagliano la categoria dei Professional di Trenitalia, in modo particolare quelli direttamente legati all'esercizio ferroviario; ormai annose e stagnanti stanno creando, sull'intero territorio nazionale, un vero e proprio crescente malumore nella categoria.

Oltre ad elencare il "libro delle lamentele" - nel senso che di seguito vi segnaleremo le criticità più cogenti, distinte sia per divisioni che per strutture - vogliamo però qui premettere che a nostro parere è importante che le macro problematiche vengano affrontate principalmente da Trenitalia, che deve stabilire una sorta di filosofia aziendale nei confronti di questa categoria di lavoratori, da calare solo successivamente nelle specificità divisionali.

Ma vediamo di iniziare a scendere nel dettaglio. In questi anni, con l'interpretazione forzata del CCNL delle Attività Ferroviarie, è stata tolta l'indennità di scuola per gli istruttori di linea; con una decisione arbitraria ed unilaterale l'Azienda, mascherandosi dietro una molto discutibile - e molto italiana - visione della meritocrazia ha deciso che i posti individuati nel vecchio "E.d.P." come parametro A, diventassero di Parametro B, (ad esempio il Responsabile della Qualità). Di fatto non vi è più nessun riconoscimento professionale, poiché la vecchia indennità di posizione sostituita nel CCNL delle AF con l'Indennità di Utilizzazione non riesce a dare le risposte attese, o per incapacità gestionale della dirigenza preposta o per strumentale posizione di blocco Aziendale, che usa tale istituto in maniera meno nobile delle motivazioni che hanno portato alla sua istituzione. Nei confronti della professione vi è poi una continua strategia della mortificazione, che mira volutamente ad umiliare ed a creare una situazione di disagio nel personale, con l'utilizzo spregiudicato di tentativi di pressione psicologica del tipo "dobbiamo essere grati di continuare a percepire ancora lo stipendio". Ne sia prova l'atteggiamento usato nei confronti degli istruttori. Viene chiesto

loro di certificare il proprio operato (e fin qui nulla di male). Ma se per farlo essi devono inserire - diremmo ossessivamente - gli stessi dati in più punti diversi; se, dopo l'introduzione del *badge*, essi sono costretti a chiedere l'autorizzazione per andare a svolgere la propria attività (il lavoro dell'istruttore è spesso tra i lavoratori, dei quali ovviamente segue in quel caso i ritmi); se si cambia l'organizzazione della reperibilità al carro soccorso con una volutamente ambigua reperibilità *alla produzione*; se si operano delle modifiche sostanziali all'orario di lavoro senza alcun passaggio con i lavoratori e con chi li rappresenta (abbiamo notizia di note interne in cui alti dirigenti comunicano "di essere arrivati alla considerazione che bisogna modificare l'orario di lavoro degli istruttori": occorre commento?); se accade tutto questo, non c'è bisogno di ulteriore prova del fatto che l'azienda occulta malamente dietro un parolone come *mission* la volontà di utilizzare le grandi competenze professionali di questi lavoratori per far di loro una sorta di jolly cui affidare attività che nulla hanno a che vedere con quelle di un quadro, a cui normalmente si affidano attività di *core business*, non locomotori da spostare di binario!

In buona sostanza, noi crediamo che Trenitalia debba ormai operare una decisa inversione, rispetto alle tendenze cui abbiamo appena accennato. E' inammissibile che coloro che si occupano della formazione altrui non abbiano dei percorsi chiari



per la propria; che chi si occupa - lo dicevamo pocanzi - del *core business* aziendale sia trattato alla stregua di un maggiordomo cui affidare attività che nulla hanno a che vedere con lo specifico *know how* professionale.

Il recente intendimento aziendale, che di fatto chiede ai Professional di lavorare *quando serve e quanto serve*, non ne può mortificare la professionalità. Se è importante che - ad esempio - gli istruttori di linea siano quanto più possibile in macchina, questo non può voler dire che debbano farlo andando a recuperare in giro i materiali guasti. Analogamente, non può essere previsto l'utilizzo indiscriminato dei Professional come agenti di macchina in caso di sciopero.

Discorso particolare, vista la sua gravità, merita la situazione dei quadri della Divisione Cargo, senza dimenticare quelli delle altre divisioni che di fatto si distinguono solo per una maggiore garanzia nel futuro divisionale. La cargo, coprendosi dietro l'ormai comodo mantello della crisi, sta avvenendo un preoccupante svuotamento delle postazioni, sia ai COT che alla GOR che agli ICC. Di contro, non essendo ancora stato emanato il modello delle nuove microstrutture, avviene quotidianamente la scopertura di postazioni di lavoro, con importante nocumento per lo svolgimento delle attività, dal momento che manca anche una ridefinizione della quantità e del tipo di lavorazioni previste dalle varie postazioni. Ulteriori difficoltà si hanno riguardo alle rilevazioni delle presenze a mezzo *badge*. Nei turni rotativi la consegna delle lavorazioni avviene in contraddittorio, e la rigidità del sistema di rilevazione mal si addice all'esigenza di un periodo di compresenza dei due lavoratori sul medesimo posto.

Anche il rapporto delle varie strutture con l'esterno è molto carente, poiché non sempre le strutture simili delle varie divisioni si relazionano con l'esterno con modalità analoghe. Si prendano ad esempio le Sale Operative: nella quotidiana interfaccia con RFI o con altre imprese o strutture esterne a Trenitalia, esse parlano spesso linguaggi diversi. E' importante quindi che l'interfaccia delle tre divisioni sia unica, che condivida cioè la medesima *filosofia*.

E' necessario che Trenitalia prenda coscienza di queste problematiche - e di tutte le altre che per brevità abbiamo qui omesso - prendendo atto che la figura del Professional è di vitale importanza per la società. Non è con la sua continua mortificazione che si riuscirà ad ottenere un livello qualitativo più elevato, ma solo con una nuova mentalità e una diversa visione di questa categoria, condizione essenziale per una presenza forte sul mercato trasportistico italiano e continentale.

multarivincenzo@fastferrovie.it



Appunti di viaggio: la Manutenzione

di Ennio Pirozzi

Per entrare nell'orbita della manutenzione ferroviaria non appare necessario uno specifico know-how

Qual è il sogno di ogni imprenditore? Essere versatile e flessibile da poter svolgere lavori estremamente diversi, massimizzando i ricavi.

Ebbene questa che sembra un'utopia per un imprenditore "normale", trova un buon margine di successo per chi entra nell'orbita della manutenzione ferroviaria.

La storia esemplare che meglio fa comprendere tali fenomeni la troviamo sul quotidiano *La Repubblica* dell'8 luglio 2009. Parte da Monaco di Baviera nell'anno 2006, alla fiera annuale del materiale rotabile, dove viene presentato un prototipo di carro merci adibito al trasporto di lavatrici. Colpisce l'originalità del progetto, ma ancor di più la società che ne ha il copyright: è la "Idroelettrica srl", fondata nel febbraio 2001 con sede a Napoli e specializzata nell'installazione e la manutenzione di impianti di riscaldamento e climatizzazione; in breve, si occupa da sempre di termosifoni e condizionatori d'aria per appartamenti e uffici.

Tale società, che ha aggiunto nel suo oggetto sociale la voce "manutenzione ciclica di materiali rotabili ferroviari", si accorda con altre due società, la "Mavis srl" e la "Fd costruzioni srl" e dopo atto notarile entrano nel mercato della manutenzione ferroviaria. La "Mavis" (sempre secondo *La Repubblica*) è il terminale di una catena di società e consorzi per la manutenzione legata familiarmente ad un noto diri-

gente delle FS. E guarda che coincidenza: si vincono le gare d'appalto che Trenitalia SpA bandisce.

Sicuramente questa come altre vicende fa riflettere e merita ampie considerazioni, ponendo a chi conosce questo mondo delle domande: la manutenzione è terra di conquista? E' la frontiera senza regole dove chiunque può trovare largo spazio?

Ai ferrovieri che vi operano sembra di essere rinchiusi in una sorta di riserva indiana: non valorizzati in competenze ed esperienze ed invasi da miriadi di soggetti esterni non facilmente identificabili.

Quando si insediò alla guida del Gruppo FS, l'Amministratore Delegato Mauro Moretti presentò un documento che dimostrava come l'esternalizzazione delle attività di manutenzione avesse portato ad un aumento dei costi del 22%, lasciando immaginare l'intenzione di una graduale reinternalizzazione. A distanza di due anni non si ha notizia dell'esito di tale operazione, al punto che appare più che lecita la domanda: qual è il progetto industriale del Gruppo in questo settore?

La manutenzione è un pilastro di questa azienda, ma anche uno di quelli che più facilmente può essere demolito.





I morti veri e gli zombie sui binari italiani

di Gennaro Sirico

Carri merci rottamati che riappaiono con nuovi numeri di telaio e dirigenti distratti. Se ne parlava da molto prima del disastro di Viareggio.

La notte del 29 giugno scorso un treno merci con 14 carri di gpl, di proprietà della società Gatx, deraglia presso la stazione di Viareggio. C'è il ribaltamento di più carri, la fuoriuscita di combustibile, le esplosioni, gli incendi. Un intero quartiere della città distrutto, l'incidente è subito classificato come strage ed il bilancio è drammatico: 31 morti, più di una ventina di feriti, più di ottanta sfollati, 15 milioni di euro per far fronte ai danni più ingenti e gestire lo stato di emergenza.

E' un evento che segna una città, commuove una nazione e getta ombre sulle nostre ferrovie.

Una cosa di non facile gestione, da parte dei vertici FS:

- non si può subito limitare la cosa ricorrendo al solito errore umano;
- data la proporzione dell'evento non lo si può archiviare e ridurlo a statistica, ricordando che siamo tra le ferrovie più sicure d' Europa;
- non può bastare la precisazione che i carri – e la manutenzione degli stessi – siano di altre società e non del gruppo Ferrovie dello Stato.

E' l'evento che porta alla cronaca un disagio ed un malessere che hanno radici ormai forti e lontane nel tempo. C'è tutta l'evoluzione del *sistema - non sistema* delle ferrovie italiane. E' il mercato, ma non quello nobile, delle regole e della leale concorrenza, che dovrebbe essere il fautore di efficienza e qualità; questo ha il nome di mercato nero e richiama l'attenzione delle procure di Napoli e Civitavecchia.

Sono inchieste che già da due anni prima della strage la procura di Napoli, con il nucleo di polizia tributaria della Guardia di Finanza porta avanti, con decine di indagati e 80 società nel mirino. Si parla di carri *zombie*, cioè vagoni fer-

roviani esausti, destinati alla rottamazione, già di proprietà delle Ferrovie dello Stato, ma mai rottamati. Piuttosto, riavviati sul mercato con numeri di telaio taroccati e oggi utilizzati da aziende private. E' il lato oscuro e malato della manutenzione dei carri e la loro "cannibalizzazione" e "rigenerazione", e secondo la stima degli inquirenti sono almeno 4000 i vagoni in questione. Da una stima del quotidiano *La Repubblica* del 26 luglio 2009, si tratta di *affari* da decine di milioni di euro, che mettono in luce complicità o disattenzioni macroscopiche e diffuse nelle Ferrovie dello Stato.

Ci sembra che sia in discussione la capacità di controllo di FS del suo parco rotabili e, cosa più grave, la fedeltà di alcuni dei suoi dirigenti.

Oggi è silenzio e rimane quella che può essere definita un'operazione mediatica, giunta il 21 luglio, cioè il cambio del responsabile della "Direzione ingegneria, sicurezza e qualità di sistema". Crea dubbi l'uscita di scena (già nell'aria prima di Viareggio) dell'Ing. Emilio Maestrini, spostato ai "Rapporti con gli enti di ricerca e sviluppo tecnologico" e c'è l'arrivo o avanzamento dell'Ing. Donato Carillo. Ad entrambi gli ingegneri va il nostro in bocca al lupo per i nuovi incarichi.

Serve un cambio di mentalità che consenta di non vedere la manutenzione come un mero costo, ma come il prezzo da pagare per avere sicurezza e qualità. Auspichiamo che in un futuro prossimo ci si renda conto che questo ramo dell'azienda non è un costo da contenere o addirittura, come qualche sciagurata circostanza sembra paventare, un'opportunità per qualche dirigente un po' spregiudicato.

sirico@fastferrovie.it

Una presenza costante

di Vincenzo Rogolino

FAST FerroVie Calabria è in prima linea contro lo smantellamento sistematico del servizio ferroviario nel territorio calabrese.

FAST FerroVie Calabria è la punta più avanzata nel confronto attuale con le parti aziendali e politico-istituzionali calabresi; non ad orologeria o sfruttando la scia di altre organizzazioni sindacali o di scioperi da tempo proclamati per altre motivazioni e sfruttati *ad hoc*, ma con l'intera struttura e con il sacrificio dei propri uomini impegnati giornalmente. Prova ne è che è l'unica ad avere anche vertenze giudiziarie, pendenti presso i Tribunali di Cosenza e Catanzaro, contro il Management delle Ferrovie della Calabria srl, società del settore autoferrotrenvieri accreditata come possibile toccasana per future operazioni con Trenitalia Regionale.

Non è un caso, dicevamo, che mentre altri erano a farsi i bagni e a prendere il sole, la sola FAST denunciava, alla presenza del proprio Segretario Nazionale Pietro Serbassi, nel corso di una conferenza stampa tenutasi il 16 Luglio 2009 in Reggio Calabria, il trasferimento del posto dirigenziale della Produzione Tirrenica Sud, da Reggio Calabria a Napoli, ed ancora a contestare l'operazione fatta dalle srl Ferrovie della Calabria consistente nei test di sicurezza sulla rete ferroviaria nazionale. Un episodio passato, purtroppo, nell'assoluto silenzio di quasi tutte le altre Organizzazioni Sindacali del comparto ferroviario ed autoferrotrenviario.

Ma lo scontro più acuto lo si è registrato, sempre nel periodo estivo, con la denuncia della possibile dismissione di alcuni servizi a carattere nazionale ed interessanti il territorio calabrese. Anche in quella circostanza fummo i PRIMI ed i SOLI a fare per tempo una denuncia dettagliata sui propositi societari enunciati con le famose *slide* aziendali, al punto che tutta la stampa, anche con corrispondenti romani, reiterò la nostra critica determinando un confronto mediatico con il Direttore della Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia il quale, incalzato dai giornalisti, dovette smentire il rischio di soppressione dei servizi ferroviari.

Orbene, non cerchiamo primogeniture né tantomeno medaglie sul petto, pretendiamo solo che si dia la giusta ed onesta informazione ai lavoratori.

Basta con operazioni strumentali di altra portata o, peggio, con interessi non meglio identificati. Non si sfruttano l'emotività dei lavoratori e le battaglie oneste di altre organizzazioni sindacali per fini diversi da quelli dichiarati.



Lo scontro pubblico e reale con il Gruppo Fs lo ha avuto la nostra Segreteria calabrese.

Avremmo potuto smentire dichiarazioni pubbliche, rilasciate da qualche sigla sindacale e lo avremmo potuto fare con documenti alla mano. Ma abbiamo voluto, noi della FAST Calabria, evitare ulteriori fratture in seno al sindacato calabrese. Noi lavoriamo per il sindacato e per i lavoratori, non per dividere la base per fini ed interessi di cui ci sfuggono i contenuti.

Ricordiamo a quanti erano presenti alla tre giorni promossa dall'Assessore Regionale ai Trasporti, che la smentita ufficiale rilasciata dal Direttore della Divisione Trasporto Regionale fu provocata proprio dalle nostre dichiarazioni rese alla stampa e che i Segretari di alcune OOSS presenti in quella assise non pronunciarono nel merito nemmeno mezza parola, salvo poi riprendere la questione dopo che la stessa era stata consumata e digerita.

La Fast ferrovie Calabria non si identifica in questo modo di far sindacato, resta e resterà quella organizzazione che, libera da lacci e laccioli, dirà sempre le cose come stanno senza speculare sul lavoro degli altri o peggio ancora sulla pelle dei lavoratori.

rogolino@fastferrovie.it



La babele del Personale di Bordo

di Francesco Cundari*

*Dopo l'accordo del 15 maggio il capotreno
ritorna a svolgere il suo compito tra i viaggiatori.
Ma ci sono ancora molte cose che non vanno.*

Dal mese di luglio scorso, con l'entrata in vigore delle modifiche concordate lo scorso 15 maggio 2009 tra azienda e sindacati, riguardanti i servizi con un solo agente alla guida dei treni, è diventata una vera torre di Babele. Mi spiego.

Con questa *conquista* – e grazie alla tecnologia ferroviaria – il servizio che il Capotreno svolgeva torna ad essere tale, cioè egli ritorna ad espletare le proprie mansioni, ma soprattutto ad essere presente tra i viaggiatori. Il suo ritorno non è stato accettato da una larga fetta di lavoratori, ma soprattutto da parte di moltissimi “portoghesi”. Le spesso contrastanti logiche aziendali di questi anni, hanno evidenziato un sostanziale tentativo di stravolgimento dell'identità professionale del Capotreno, portandolo di fatto a non riconoscersi, talvolta, nei ruoli di sua competenza. Ecco perché la sua ricomparsa, come dicevo prima, non è stata accettata, tanto che in alcune realtà si sono verificate aggressioni, passate sotto silenzio da parte aziendale. Il lavoratore esponendosi a difesa dell'azienda ed applicando norme e regole uguali per tutti i viaggiatori, non può e non deve sentirsi abbandonato. Proprio in questi giorni ci sono proteste in tutti gli ex compartimenti finalizzate alla difesa della sicurezza ed alla incolumità del personale dei treni.

Il problema di inefficienza che attanaglia la regione Calabria è la cattiva organizzazione dei servizi ad agente solo. Capita spesso che per immotivate ragioni il Capotreno si ritrovi a scortare servizi graficati ad Agente Solo, che diventano Agente Unico. Questo perché ci sono giornate che in due colonne distinte il PdM è graficato ad AS, ma all'ultimo servizio si ricompone a doppio agente. Allora accade che se uno dei due macchinisti giunge in ritardo con un treno corrispondente, il

servizio diventa ad agente unico, con il Capotreno che deve prendere posto in cabina, con la relativa perdita economica, sia personale che di incasso per l'azienda. Allora dico io, se non si è in grado di far rispettare il turno programmato, vuoi per ritardo treni, vuoi per mancanza o cambio materiale, è mai possibile che debbano rimetterci queste due qualifiche che “tirano” il treno? nella nostra regione accade molto di più. Forse siamo i primi ad aver accettato servizi ad Agente solo alla guida dei treni Minuetto, nonostante la scarsa ricezione di segnale telefonico.

Posso concludere dicendo, senza ombra di smentita che nella Regione Calabria nonostante i vari problemi si vive tranquilli. Fino a quando? Questo non si sa. Non piangete quando altri concorrenti toglieranno fette di mercato a Trenitalia, forse sarà troppo tardi. Posso dire che dalle direttive impartite dal servizio commerciale della Divisione Trasporto Regionale il problema affrontato fino ad oggi non ha creato difficoltà operative in questo settore. Però bisogna stare attenti.

Bisogna riconoscere che il personale di bordo in Calabria, operando con *senno e ponderatezza* e grande senso di responsabilità professionale, riesce a ricucire le mancanze organizzative che esistono sul territorio, evitando contenziosi per l'azienda.

Mi permetto a questo punto un suggerimento che potrebbe tornare utile alla società. Per evitare o attenuare i rischi connessi all'eccessivo maneggio di denaro che il personale affronta - causa principio dei tentativi di aggressione - si potrebbero stipulare delle convenzioni con enti e amministrazioni per la creazione di abbonamenti “prepagati”.

Capotreno della Divisione Trasporto Regionale Calabria

La FastferroVie entra a scuola

di Francesco Contino



Dopo le aggressioni e gli atti vandalici nei confronti di alcuni autisti e mezzi dell'AMT a Librino, FastferroVie ottiene l'impegno del questore per una maggiore sicurezza e incontra i giovani delle scuole medie per parlare dell'importanza del trasporto pubblico.

“Librino è bella” è lo slogan di un progetto culturale da anni perseguito da un mecenate catanese, lo stesso che quest'anno ha inaugurato la porta della bellezza. Eppure il bello non ha ancora fatto breccia in questo quartiere-città di Catania. Gli ultimi recenti episodi di inciviltà nei confronti di alcuni autisti e dei relativi mezzi dell'azienda municipale del trasporto ne sono l'evidente segnale. Lo stato di abbandono di alcune zone del quartiere, come il rinomato palazzo di cemento, dà il polso di una situazione di sostanziale anarchia in un territorio vasto e densamente abitato del capoluogo etneo. Questo non vuol dire che Librino è abitata e caratterizzata solo da illegalità e malaffare, che anzi sono fenomeni marginali, ma il problema è che tali fenomeni marginali macchiano l'intero quartiere, compresa tutta la brava gente che ogni giorno ci vive e lavora e che spesso vede ma, per sopravvivere, fa finta di non vedere.

Così succede che un autista viene aggredito e picchiato per aver chiesto ad un passeggero di smettere di fumare a bordo. Succede pure che un altro autista è aggredito con una sassaiola sul mezzo.

Dopo questi episodi qualcuno fra gli abitanti di Librino però s'è mosso. Tant'è che al sit-in del 16 settembre,

promosso dalla FastferroVie, hanno partecipato più cittadini che autisti dell'AMT. Il sit-in aveva proprio l'obiettivo di richiamare l'attenzione delle istituzioni e della popolazione del quartiere alla ricerca di una soluzione a questi atti che potrebbero, tra l'altro, portare alla soppressione di alcune linee di autobus, arrecando un grave disagio all'intero quartiere.

Le istituzioni hanno subito risposto e il 16 settembre, nel pomeriggio, il questore di Catania, D. Pinzello, insieme ai suoi dirigenti ha ricevuto la presidente della IX municipalità, L. Gioia, e una delegazione sindacale (Franco Francesco e Francesco Contino). Il questore si è impegnato, nonostante la carenza di personale, ad approntare un servizio di pattugliamento per assicurare i delinquenti e i vandali alla giustizia, restituendo agli autisti quella serenità indispensabile per lo svolgimento di un lavoro già di per sé stressante. Le alte cariche dell'AMT si sono unite al coro di biasimo nei confronti di questi atti inqualificabili e hanno subito proposto un provvedimento per arginarli. “Condanniamo con fermezza gli atti di violenza e di inciviltà ai danni dei nostri dipendenti e dei nostri mezzi – ha affermato il presidente ing. Roberto Sanfilippo – e ribadiamo che saranno presi tutti i provvedimenti necessari per cerca-

INIZIATIVA DI PROTESTA DEL FAST CONFSAI

«Sit-in il 16». Amt: bus con telecamere nelle zone a rischio

Basta con gli atti di assurda violenza ai danni degli autisti del bus dell'azienda municipale dei trasporti quando espletano il loro servizio nel quartiere di Librino. Dopo il grave fatto di sangue del 30 agosto scorso che vide un conducente vittima di un passeggero che lo prese a legnate solo perché gli era stato chiesto di non fumare, e dopo i lanci di sassi contro i mezzi avvenuti fino alla serata di lunedì scorso, arriva una dura presa di posizione da parte di Giovanni Lo Schiavo, segretario provinciale del Fast Confasal, la federazione autonoma dei sindacati dei trasporti. Che, in una nota, annuncia per mercoledì 16 settembre prossimo, alle ore 10, a Librino, in viale

Castagnola, all'altezza del numero civico 13, un sit-in di protesta «per sensibilizzare le istituzioni, le forze dell'ordine e l'opinione pubblica sulla grave situazione che s'è venuta a determinare in seguito alla totale insicurezza dei passeggeri e dei conducenti degli autobus Amt durante lo svolgimento del lavoro, in prevalenza atti delinquenti messi in atto proprio a Librino». Intanto il Consiglio di amministrazione dell'Amt, riunitosi ieri pomeriggio, ha incontrato l'autista aggredito al viale Castagnola il 30 agosto scorso, per esprimergli la massima solidarietà. «Condanniamo con fermezza gli atti di violenza e di inciviltà ai danni dei nostri dipendenti e dei nostri

mezzi, l'ultimo dei quali avvenuto proprio lunedì scorso sempre sulla linea 555 - afferma il presidente Ing. Roberto Sanfilippo - e ribadiamo che saranno presi tutti i provvedimenti necessari per cercare di garantire i livelli di sicurezza per il nostro personale e per l'utenza stessa. Pertanto, saranno destinate alle linee più a rischio alcune delle nuove vetture dotate di sistemi di telecamera all'interno e si cercherà di rilanciare l'iniziativa di far viaggiare gratuitamente tutti gli agenti delle forze dell'ordine in servizio, per aumentare i livelli di collaborazione con gli organi di sicurezza ai quali si chiede di mantenere alta la guardia soprattutto in alcune zone maggiormente a rischio».

re di garantire i livelli di sicurezza per il nostro personale e per l'utenza stessa. Pertanto, saranno destinate alle linee più a rischio alcune delle nuove vetture dotate di sistemi di telecamera all'interno e si cercherà di rilanciare l'iniziativa di far viaggiare gratuitamente tutti gli agenti delle forze dell'ordine in servizio, per aumentare i livelli di collaborazione con gli organi di sicurezza ai quali si chiede di mantenere alta la guardia, soprattutto in alcune zone maggiormente a rischio».

Ma FastferroVie ha fatto di più. Oltre a supportare i lavoratori in questa giusta causa, ha deciso di entrare nelle scuole del quartiere, di tornare nuovamente tra i banchi, in mezzo ai ragazzi per dare un segnale forte. La FastferroVie, consapevole che il momento repressivo limita il danno ma non risolve il problema ha pro-

posto, in accordo con la presidente della IX municipalità L. Gioia, una collaborazione con i presidi delle scuole medie. L'obiettivo è di educare i giovani al rispetto civico e la FastferroVie vuole farlo con l'aiuto di alcuni sindacalisti che potranno sensibilizzare, durante le ore di educazione civica, i ragazzi. Questi particolari professori spiegheranno lo stretto rapporto che lega il trasporto pubblico locale e i cittadini in un quartiere come Librino, dove le distanze sono notevoli e dove spesso le famiglie dispongono di una sola auto. Per questo è fondamentale un trasporto pubblico efficiente e sicuro. Chi ha operato quegli atti di violenza ha pensato al danno per la gente di Librino, nel caso in cui l'AMT decidesse di sospendere o limitare il servizio di trasporto urbano?



FastferroVie incontra le Ferrovie Cinesi

di Antonio Scalise

Il 30 settembre scorso, nella nostra sede di via Prenestina 170 si è svolto un incontro tra la Segreteria Nazionale FastferroVie e una delegazione di dirigenti dell'impresa ferroviaria Juangsu Provincial Railway, nell'ambito di un viaggio che i manager stanno effettuando tra Germania e Italia per approfondire la conoscenza dei sistemi di trasporto ferroviario europei.

Lo Juangsu è una provincia della costa orientale della Cina che conta oltre 75 milioni di abitanti.

Durante l'incontro, avvenuto su richiesta di Mr. Shen Xuebiao, Direttore Quality Safety Supervision Division e capo della delegazione cinese e coordinato dal nostro Vice Segretario Nazionale Angelo D'Ambrosio, si è approfonditamente discusso dei vari argomenti relativi al rapporto tra Imprese Ferroviarie e Organizzazioni Sindacali in Italia, con particolare attenzione alla dinamica delle relazioni industriali, al sistema della rappresentatività, alle norme sul diritto di sciopero e alla gestione del conflitto in

generare. La dettagliata illustrazione di D'Ambrosio, iniziata da un breve cenno sulla storia delle ferrovie italiane, passando per la nazionalizzazione del 1905, la divisionalizzazione degli anni '90 e la liberalizzazione avvenuta negli ultimi anni, ha stimolato una serie di domande specifiche dei dirigenti dell'impresa ferroviaria del *sol levante*.

Nella seconda parte dell'incontro ci sono state rivolte numerose domande sull'organizzazione interna del nostro sindacato.

Della delegazione facevano parte anche due signore, molto interessate alla presenza femminile tra il personale e la dirigenza delle imprese ferroviarie italiane e tra i ruoli dirigenziali del nostro sindacato.

Al termine dell'incontro, svoltosi in un clima di grande cordialità, i due gruppi si sono salutati augurandosi nuovi e altrettanto interessanti incontri futuri.

scalise@fastferrovie.it



Cultura della sicurezza e cultura del negoziato

di Angelo D'Ambrosio

Il ruolo del sindacato nei confronti della cultura della sicurezza sul lavoro

La Costituzione Repubblicana considera la tutela del lavoro e l'integrità psico-fisico del lavoratore un diritto inalienabile dell'individuo. Risulta quindi evidente che tutti i componenti della Società: dal Governo al Parlamento, dal sindacato al mondo imprenditoriale compresi gli organismi di vigilanza e controllo hanno l'obbligo, etico e morale, oltreché Costituzionale di perseguire, ognuno nel proprio ambito, politiche atte a garantire e promuovere la cultura della sicurezza e della salute dei lavoratori.

Il quadro Legislativo e Normativo che disciplina la materia della sicurezza del lavoro è vasto ed articolato e, vista la complessità della materia e l'eterogeneità degli ambiti lavorativi, non sempre è applicato in modo corretto ed esaustivo, inoltre il sistema sanzionatorio e

di controllo spesso è incapace di dare risposte immediate, chiare e risolutive.

In questo contesto il Sindacato svolge un ruolo primario; la cultura della sicurezza, il rispetto delle norme, l'azione di denuncia e controllo sono, insieme alla sensibilizzazione dei lavoratori, elementi imprescindibili dell'azione sindacale. Per garantire appieno questi principi è indispensabile, però, effettuare una distinzione netta fra il ruolo che il sindacato riveste nella sua funzione di negoziazione e contrattazione rispetto a quello di garante della sicurezza. In questo contesto diventa centrale il ruolo che riveste la figura dell'R.L.S..

La sicurezza del lavoro non è, quindi, una merce di scambio nella gestione del negoziato, non si tratta né si monetizza; l'RLS, pur avendo un ruolo partecipe e



informato dell'azione sindacale, si espone in prima persona sul piano della prevenzione e del rapporto con i lavoratori esprimendo valutazioni critiche rispetto all'organizzazione aziendale per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori.

Le considerazioni fatte trovano piena attualizzazione nel panorama ferroviario dove, anzi, le incertezze normative costituiscono ulteriore elemento di difficoltà rispetto alla diffusione e gestione della cultura della sicurezza. Il Testo Unico sulla Sicurezza sul Lavoro (Decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81) infatti, all'art. 45 comma 3 rimanda ad una successiva decretazione ministeriale le norme applicative, in ambito ferroviario, del D.M. 388/2003 (Regolamento recante disposizioni sul pronto soccorso aziendale); come se non bastasse, con la legge 27 febbraio 2009 n. 14, meglio conosciuta come decreto "Milleproroghe", è stato esteso da 12 a 24 mesi (dalla data di entrata in vigore del D. Lgs. n. 81/2008), il termine entro cui devono essere emanati i decreti per l'armonizzazione delle disposizioni tecniche di cui ai titoli dal II al XII del Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81, con la disciplina in tema di trasporto ferroviario contenuta nella legge 26 aprile 1974, n. 191, e relativi decreti di attuazione.

È evidente che un simile quadro normativo nasconde, a nostro avviso, la malcelata volontà di garantire al trasporto ferroviario una sorta di "tutela normativa" rispetto alla gestione dell'emergenza e del soccorso al lavoratore previste dal DM 388 e soprattutto evitare le azioni autonome delle varie ASL rispetto all'organizzazione che le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura hanno posto in essere sul territorio al fine di garantire la sicurezza e il soccorso dei lavoratori.

La Fast FerroVie si farà promotrice di una serie di azioni tese a sensibilizzare il mondo politico ed istituzionale su questi temi che, per noi, rivestono una primaria importanza e riguardano non solo la sicurezza del lavoro ma incidono sulla sicurezza dell'intero trasporto ferroviario.

Detto questo risulta estremamente chiaro come l'azione negoziale del sindacato si distingue fra chi ha la cultura della sicurezza e chi invece ha la sua visione della sicurezza, della democrazia e delle regole che normano il lavoro e la vita quotidiana dei lavoratori. Quest'uso strumentale e demagogico della sicurezza porta ad evidenziare tutte le spigolature possibili affinché le vere - o presunte tali - interazioni fra gli accordi negoziali e la disciplina della sicurezza del lavoro vanifichino qualsiasi tentativo di accordo; in ultima analisi si porta avanti il concetto per cui se non si riesce a rendere evidenti le proprie ragioni almeno si esaltano i torti degli altri.

Non so se si poteva fare meglio il 15 maggio 2009 quando si è firmato l'accordo con il Gruppo FS, del resto non potremo mai saperlo, la vita si vive in diretta e le scelte, una volta fatte, vanno perseguite nella ricerca di raggiungere il migliore obiettivo negoziale possibile. È indubbio che il protrarsi della trattativa oltre ogni misura abbia, di fatto, potenziato la controparte aziendale che ha avuto gioco facile, rispetto ai media e alle istituzioni, per ergersi a vittima di una controparte sindacale arroccata su posizioni oltranziste e demagogiche.

L'accordo sull'agente solo non può ovviamente prescindere dal riconoscimento che l'impegno del macchinista, che lavora come solo agente di condotta, aggiunge una serie di responsabilità, stress e disagi che devono trovare una giusta soluzione. L'accordo sottoscritto risponde, anche se in parte, a questa esigenza. Risulta, a nostro avviso, strumentale l'obiezione di chi considera il contratto l'unico ambito per la risoluzione di tutte le deficienze: tecnologiche, logistiche, economiche, normative, ecc..

Un accordo vale fino a quando non si sostituisce con un altro. In questo caso, aver sottoscritto l'accordo del 15 maggio permette al sindacato di verificare che la tecnologia dichiarata coincida con quella reale o se non sia necessario, come è avvenuto con l'accordo dell'8 ottobre scorso, apportarvi le necessarie correzioni.

dambrosio@fastferrovie.it

PER CONTARE DI PIU' **FAST**
FerroVie S.p.A.

... PER TUTELARTI

... E CRESCERE INSIEME

**ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE**

The advertisement features a blue background with a white sunburst effect. In the center, a red and white train is shown. Below the train, two workers in blue and green uniforms are walking. The text is in bold, black, sans-serif font. The FAST logo is in red and white. The S.p.A. is in small red text.

eurofer NEWS

n. 2-2009

(a cura di "Eurofer"- Fondo Pensione Nazionale a Capitalizzazione per i Lavoratori delle Ferrovie dello Stato - Via Bari 20 - Roma -)

Dopo un 2008 particolarmente difficile per i fondi pensione durante il quale Eurofer, grazie a scelte prudenti, ha limitato i danni, il rendimento del Comparto Bilanciato del Fondo ha decisamente invertito la tendenza facendo registrare, nel periodo che va da gennaio ad agosto un incremento netto pari al **5,76%**, recuperando così abbondantemente le perdite dello scorso anno. Per la prima volta la quota del Comparto ha superato i 12 punti attestandosi a 12,050. Nello stesso periodo la rivalutazione legale netta del TFR è stata del **1,535%**.



Anche il Comparto Garantito, che nel 2008 aveva chiuso con un incremento del 4,18%, ha segnato un risultato positivo pari al **2,58%**.

La performance fatta registrare dal Comparto Dinamico, attivo da febbraio di questo anno, è stata del **9,80%**.

I rendimenti di Eurofer, superando i dati dell'inflazione, hanno garantito il valore reale degli investimenti, hanno reso più del TFR in azienda, rendono più dei titoli di Stato. In cinque anni e tre mesi la performance del Fondo è stata pari al 20,51%.

Grazie ai risultati finanziari positivi conseguiti in tutti gli anni ad eccezione del 2008, ai vantaggi derivanti dalle agevolazioni fiscali e al contributo del datore di lavoro, i lavoratori iscritti a Eurofer vedono valorizzati i loro risparmi previdenziali.

Altre informazioni utili per corrette valutazioni e scelte informate si trovano sul sito internet di Eurofer (www.fondoeurofer.it).

Messaggio promozionale riguardante forme pensionistiche complementari.

Prima dell'adesione leggere la Nota Informativa, che assieme allo Statuto e ad altre informazioni è consultabile sul sito

2009: anno di crisi del trasporto merci in Europa

di Mario Sole

La crisi economica ha provocato pesanti ripercussioni sul trasporto merci. Anche di questo si è parlato a Bratislava, durante il Consiglio dell'ALE.

Il giorno 2 ottobre si è svolto a Bratislava (Slovacchia) il Consiglio dell'ALE.

All'apertura dei lavori, dopo aver salutato e ringraziato per l'organizzazione i colleghi slovacchi, il Presidente Manfred Schell ha informato i presenti dell'assenza della delegazione ungherese, dovuta alla concomitanza dello sciopero programmato contro l'intenzione del governo di introdurre misure restrittive, che provocheranno la soppressione di migliaia di chilometri di rete ferroviaria e di conseguenza la diminuzione di molti posti di lavoro (per ridotta prestazione del traffico merci); della delegazione greca (a causa delle elezioni) e della delegazione Serba (per importanti incontri con la direzione delle ferrovie).

Dopo aver approvato l'ordine del giorno e aver deciso alcuni indirizzi organizzativi per il prossimo Congresso Generale, si è intervenuti sulla bozza di un documento strategico elaborato dal gruppo di lavoro composto da Juan Jesús Garcia Fraile (SEMAF-Spagna), Leszek Mietek (ZZN-Polonia), Pietro Serbassi (FAST-Italia) e Claus Weselsky (GDL-Germania) incontratosi dal 2 al 4 luglio a Francoforte. In esso sono state individuate le



prescrizioni indispensabili che occorre dare al Personale di Macchina della Ferrovia Europea per normare il traffico internazionale: l'orario di lavoro massimo, il tempo minimo di riposo, la durata massima della prestazione lavorativa, il numero dei riposi fuori residenza, la concessione delle pause ecc.

Sentiti i segretari dei sindacati membri di ALE, che con nuovi argomenti hanno arricchito ancor di più il documento si è deciso, in rappresentanza dei macchinisti europei e come partner sociale, di informare ogni raggruppamento politico in seno al Parlamento Europeo, la Commissione Europea Trasporti e lo stesso Parlamento Europeo per poter concretizzare, oltre a quanto esposto nel documento, le altre questioni identificate quali la formazione uniforme, il miglioramento degli orari di lavoro, la pensione, il lavoro all'estero, l'interoperabilità ecc. Per tutto questo si è deciso che il gruppo di lavoro dovrà continuare ad esistere e lavorare per sviluppare le decisioni proposte e valutare tutti i documenti inerenti il mondo del macchinista che dovessero essere presentate alla Commissione trasporti da parte di altre realtà sindacali o formazioni politiche.

A questo proposito il Segretario della FAST ha informato il Consiglio ALE che sul problema "Interoperabilità" ha avuto con il sindacato francese dei macchinisti FGAAC (non aderente ad ALE) degli incontri a Roma e Torino.

Concluso questo argomento sono iniziati gli interventi, nei quali ogni Segretario ha informato il Consiglio della situazione ed attività sindacale svolta da maggio ad oggi. Di seguito riportiamo uno stralcio di quelli più interessanti che hanno in comune, oltre alle notizie riguardanti i rinnovi contrattuali, le ripercussioni di quella crisi mondiale che ha interessato l'economia europea.

FAST FerroVie

Dall'ultimo Direttivo Ale ad oggi sono numerose le attività in cui FastferroVie si è impegnata.

La prima – e più importante – è stata la firma, il 15 maggio scorso, dell'Accordo Programmatico per il rilancio competitivo del Gruppo Ferrovie dello Stato, che prevede una serie di iniziative volte al rilancio del Gruppo in questo momento di grande trasformazione del trasporto ferroviario nazionale e continentale. L'aspetto ancora più importante è la discussione e l'accordo sulla modifica dell'equipaggio di macchina, con l'avvio dell'Agente Solo. In un periodo in cui erano molto forti le pressioni aziendali verso l'adozione di questo modulo di condotta, era importante che il sindacato fosse partecipe di questa innovazione, per evitare che l'azienda procedesse con delle forzature che aveva già dichiarato di voler fare.

Con la nostra presenza al tavolo abbiamo ottenuto che l'adozione dell'Agente Solo avvenga con la certezza di precise garanzie Contrattuali e di sicurezza.

Il nuovo equipaggio è stato adottato nella Divisione Passeggeri e nella Divisione Trasporto Regionale, mentre per quanto riguarda la Divisione Cargo se ne sta ancora discutendo. La gestione dell'accordo è stata molto problematica poiché Trenitalia, com'è sua abitudine, ha cercato di sfruttare le parti che considerava poco chiare per aggirarlo, non rispettandolo. La nostra dura protesta, manifestatasi anche con il coinvolgimen-

to dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, ha portato Trenitalia a riaffrontare le questioni, facendo un ulteriore punto di chiarezza con le Organizzazioni Sindacali in un accordo firmato l'8 ottobre scorso, in cui vengono assunti importanti impegni sul *revamping* di una serie di vetture pilota e sulla gestione del periodo transitorio.

Dell'accordo del 15 maggio fa parte anche l'istituzione di un Fondo, gestito in maniera paritaria da azienda e lavoratori che si farà carico, nelle fasi di crisi o di riorganizzazione aziendale, della riqualificazione professionale del personale. Inoltre il fondo gestirà l'accompagnamento alla pensione dei lavoratori che non potranno essere riqualificati.

E' in corso ancora la discussione sul nuovo Contratto della Mobilità.

Ad una sostanziale unitarietà delle Organizzazioni Sindacali, convinte della necessità di un unico contratto che disciplini l'intero settore del trasporto, fanno da contraltare le resistenze di alcune associazioni datoriali che si oppongono all'idea di non poter più applicare il contratto di lavoro che ritengono maggiormente conveniente. L'ultima ipotesi è quella di un contratto che comprenda una serie di principi generali, demandando ai contratti di secondo livello le specificità aziendali.

Anche in riferimento a quanto detto finora, FastferroVie ha continuato a porsi e a porre numerose domande sui compiti dell'ANSF. Noi crediamo che dal momento che



è stata creata, essa debba essere un punto di riferimento per le Imprese Ferroviarie e per il Gestore dell'Infrastruttura; deve, all'occorrenza, poterne sanzionare le inadempienze, pretendendo i necessari correttivi strutturali e normativi. Attualmente l'Agenzia può solo, in caso di gravi irregolarità, revocare il certificato di sicurezza alle Imprese Ferroviarie: ipotesi altamente inverosimile, dal momento che spesso si tratta di aziende che si occupano di servizi pubblici. Allora riteniamo che ANSF debba poter applicare una gradualità di sanzioni, anche di natura economica, che facciano fare alle imprese che si occupano di trasporto ferroviario il necessario salto di qualità in direzione della sicurezza.

In altri termini, l'Agenzia deve acquistare quell'autorevolezza che ancora non ha.

Abbiamo reso partecipi di tutto questo le massime autorità istituzionali nazionali, alle quali abbiamo chiesto un intervento in questo senso.

Nell'ottica della ricerca di un rapporto politico-sindacale che tuteli i lavoratori che effettueranno servizi transfrontalieri, abbiamo promosso un incontro con il sindacato dei macchinisti francese F.G.A.A.C, dal momento che i loro macchinisti effettueranno servizi per il Piemonte.

Seguiranno prossimamente degli altri incontri, nei quali si getteranno le basi di un accordo che auspichiamo possa essere il preludio di una collaborazione più organica con l'Ale.

FSCR (Sindacato dei macchinisti Repubblica Ceca)

Mentre in molte unità organizzative della società i macchinisti fanno molte ore di lavoro straordinario, in un altro posto della stessa unità viene sfruttato l'istituto della disoccupazione parziale. Ciò significa che i lavoratori continuano a lavorare un certo periodo di tempo e contemporaneamente restano a casa percependo una paga del 60%. Per questo motivo non abbiamo dato il nostro consenso a questa proposta. L'Istituto di ricerca della sicurezza lavorativa (VUBP) di Praga ha fatto una ricerca sullo stato di salute dei lavoratori nella professione di macchinista in riferimento alla resistenza a stress e alla tensione nervosa durante il lavoro. Come risultato si è avuto che un macchinista presenta un invecchiamento superiore a 7 anni rispetto alla propria età reale.

I risultati di questa ricerca sono molto importanti e saranno utilizzati per il nostro lavoro sindacale.

FS SR (Sindacato dei macchinisti della Repubblica Slovacchia)

La crisi economica ha avuto il maggiore impatto sulla società ferroviaria ZSSK. I servizi di trasporto sono

diminuiti del 40%. Occorre prendere misure necessarie per mantenere l'occupazione. La Prima conseguenza si è avvertita sui salari a seguito della diminuzione del 70% del tempo non lavorato. L'azione è arrivata dopo l'accordo coi sindacati al potere. La riduzione dell'orario di lavoro è stata imposta fino al 31.08.2009.

Dopo le lunghe trattative tra Imprese e Sindacati di potere, essi hanno concordato che dal 01.09.2009 sarà applicato il Flexiconto (orario di lavoro flessibile, cioè quei lavoratori che non hanno disponibilità di lavoro, dovranno stare a casa). Il lavoratore può restare in questa posizione per 300 ore fino al 31.12.2011 e poi deve recuperare senza paga queste 300 ore. Si riceve il salario base durante la validità di Flexikonto per le ore non completate. Queste ore saranno specificatamente documentate. Completato l'orario flessibile non si riceve nessuna paga, ma si percepiscono le competenze accessorie (lavoro notturno, indennità notturna, indennità per il sabato e la domenica, ecc.).

I lavoratori che si licenziano volontariamente possono continuare a ricevere il pagamento di una "una tantum" (sg. Pensione sociale), pari a 5 mensilità medie.

E' stato concordato anche l'allungamento del contratto collettivo fino al 2010 e l'introduzione in esso dell'Orario Flessibile.

GDL (Sindacato dei macchinisti della Germania)

Nelle ferrovie di Berlino c'è il caos. A causa della mancanza di manutenzione dei cilindri del freno e delle ruote e del superamento del periodo di revisione, nella capitale circola solamente un quarto dei treni. Un orario di emergenza è servito da quasi 3 mesi e la gestione è stata sospesa, con un unico motivo: il risparmio nella manutenzione presso le officine. Ciò ha portato ad una situazione catastrofica. Il GDL chiede che vengano ristabilite le misure necessarie che servano sia per recuperare una Impresa regolare senza conseguenze per il personale, ma anche per proteggere la forza lavoro.

I macchinisti del GDL sono in lotta con il SaarBahn per il rinnovo del Contratto di lavoro. Già in aprile le trattative sono naufragate. Hanno avuto luogo cinque azioni di sciopero in maggio e giugno 2009 senza che l'Impresa le prendesse in considerazione. Il 15 Luglio la commissione per il contratto GDL della Saar-Bahn ha deciso di effettuare una votazione e il 96 % ha deciso di trovare un accordo.

Anche al HohenzollernBahn, si è giunti a quattro azioni di sciopero in maggio e giugno 2009. Questa Società ferroviaria rifiuta ancora ora di contrattare con i macchinisti del GDL, giustificandosi con il fatto che esiste un Contratto per tutti i ferrovieri. Anche la commissio-



ne della Ferrovia Hohenzollern ha deciso all'86% di trovare un accordo.

L'obiettivo di GDL, all'interno del Gruppo-DB, è quello di evitare il dumping salariale e definire un accordo per regolarizzare le prestazioni di invalidità e una pensione aziendale.

VVMC (Sindacato dei macchinisti Olandesi)

Il VVMC ha interrotto i negoziati per il rinnovo contrattuale. L'Impresa era disponibile a corrispondere un aumento di stipendio pari al 2,2% e un aumento delle competenze pari al 12,5%, il tutto frazionato in 18 mesi. Questo a nostro parere non era sufficiente. Sono seguiti nuovi incontri con tutti i sindacati rappresentativi ed alla fine, verso le 02.00 di notte si è convenuto per un aumento salariale del 2,2% e per le competenze pari al 20%. Sul piano normativo si è convenuto che iniziando il lavoro tra le 04.00 e le 05.00 si potrà fare un massimo di 7 ore e iniziando tra le 05.00 e le 06.00 un massimo di 8 ore. L'aumento salariale verrà così ripartito:

- dal 1° Gennaio 2009 un incremento dell' 1,25%
- dal 1° Ottobre 2009 un incremento dello 0,75%.

Questo risultato è venuto d'accordo con i Sindacati, che si sono schierati all' 87% per un accordo, al 13% contro.

VVMC si oppone alla semplificazione delle norme di lavoro, e alla richiesta di maggiore flessibilità. Per noi la giornata di riposo deve essere minimo di 30 ore.

ZZM (Sindacato dei macchinisti della Polonia)

Durante i mesi di giugno-luglio 2009, il ZZM ha negoziato i termini della cassa integrazione di gruppo. A causa del forte calo dei volumi di trasporto sono stati licenziati in agosto quasi 4.800 persone (su un totale di 34.000) di cui 1.500 macchinisti dei treni.

I dipendenti licenziati hanno ricevuto in pagamento un'una tantum per un importo di 9 mesi di stipendio e coloro che si sono resi disponibili ad un licenziamento,

hanno ricevuto un ulteriore incentivo pari a 15.000 zloty.

La maggior parte dei lavoratori licenziati hanno colto l'occasione e sono andati recentemente in pensione. Il pensionamento anticipato è stato adottato grazie agli sforzi del ZZM e del Sejm polacco (parlamento). Vorrei ricordare che il macchinista, seguendo delle condizioni determinate, ha la possibilità di andare in pensione all'età di 55 anni con una pensione comprensiva del 60% - 70% dei premi di macchinista.

Attualmente ZZM è impegnato sulle modifiche delle normativa di lavoro.

SEMAF (Sindacato dei macchinisti della Spagna)

Il blocco nella negoziazione della Classificazione Professionale nel resto dei Collettivi dell'Impresa (Officine, Commerciale, Amministrazione) aveva portato Renfe Operadora a paralizzare qualunque avanzamento relativo al Collettivo dei macchinisti per evitare la possibilità di chiudere per loro un accordo esclusivo con SEMAF. Davanti a questa situazione, SEMAF ha proclamato scioperi in luglio, agosto e settembre con l'obiettivo di concretizzare i temi ancora pendenti per il nostro Collettivo.

Come risultato di detta convocazione si è avuto un processo intensivo di negoziazione che ha permesso di concludere la maggior parte degli aspetti relativi alla retribuzione variabile dei macchinisti che, nei suoi aspetti fondamentali, è rimasto come segue:

- In tutte le Aree di Attività dell'Impresa si è suddiviso la variabile in V1 che viene relazionata direttamente coi minuti di condotta reali realizzati per i macchinisti di ogni quadro di servizio e V2 dove la percezione è vincolata, dipendendo da ogni Area di Attività, Viaggiatore/Chilometro, Puntualità, Chilometri, Arrivo Treni a destino, etc.
- Con l'applicazione di questi parametri, la stima iniziale è che la variabile minima che percepisce un Macchinista sarà di 5.000 euro e la massima attorno ai 15.000 euro, con un valore medio approssimato di circa 12.000 euro.
- I Macchinisti che prestano servizio nelle aree di sicurezza, formazione o gestione in maniera forzata percepiranno identica variabile a quella dei Macchinisti nella funzioni di condotta.
- I Macchinisti che non potranno più viaggiare per cause psicofisiche percepiranno la retribuzione fissa e l'85% della retribuzione variabile percepita durante

gli ultimi tre mesi lavorati in funzioni della condotta, previa dichiarazione di non più idoneità, passando a svolgere funzioni di sicurezza, formazione o gestione.

- Ugualmente, bisogna vedere che i valori della retribuzione fissa, concordati con quelli del passato anno, si sono rivisti con l'incremento stabilito nell'Accordo Collettivo, rimanendo i loro valori come seguono:
- Comando Intermedio di Conduzione di Macchinisti: 47.835 euro.
- Macchinista del Treno (95 percento degli attuali Macchinisti): 45.777 euro.
- Macchinista (5 percento dei restante, fino al suo passaggio dopo tre anni a Macchinista del Treno): 33.947 euro.
- Macchinista nuovo assunto (personale nuovo assunto durante i primi tre anni, fino alla collocazione a Macchinista): 22.425 ero.

La concretizzazione di questi aspetti ha permesso di disdire gli scioperi previsti per i mesi di luglio ed agosto, mantenendo la convocazione per quelli del mese di settembre, nell'attesa di concretizzare le questioni che non si sono definite per l'impossibilità dell'Impresa di dare una risposta favorevole ai nostri progetti in quel momento, essendo questi i principali:

- Natura della variabile: SEMAF espone una variabile Collettiva, cioè, che tutti i macchinisti che lavorano in uno stesso quadro di servizio percepiscano una identica retribuzione variabile, indipendentemente del tempo di condotta che abbia realizzato ognuno di essi.
- Percezione della retribuzione variabile in situazioni di Incapacità Temporanea: SEMAF espone che i macchinisti devono percepire la totalità della retribuzione variabile durante i primi trenta giorni se l'incapacità temporanea è dovuta a infortunio sul lavoro e durante i primi novanta giorni se l'incapacità temporanea è per malattia comune, momento in cui si applicherebbe la garanzia della percentuale sulla retribuzione totale del macchinista stabilita in Accordo Collettivo che oscilla tra l'80% ed il 90% della retribuzione totale.
- Retribuzione variabile dei Comandi Intermedi di Conduzione di Macchinisti: la differenza tra i progetti dell'Impresa e quelli del SEMAF è notevole, poiché va dai 3.000 euro di variabile massima proposti da Renfe Operadora agli 8.000 euro richiesti da SEMAF.

La prossima settimana è previsto che si portino a termine le opportune riunioni con l'obiettivo di raggiungere un accordo che risolva definitivamente questa materia e permetta di disdire gli scioperi. Inoltre si è raggiunto un accordo che permette a circa 100 macchinisti, in forma volontaria, di prepensionarsi a 59 anni con una percezione del 100% della Base Regolatrice.

VSLF (Sindacato dei macchinisti della Svizzera)

Con la SBB SpA (ferrovie federali/rete Svizzera) si è concordato un documento di principio sulle riorganizzazioni (spostamenti di impresa con passaggio di ferrovieri/nessun licenziamento). Questo è l'obiettivo che hanno comunicato i sindacati per la riorganizzazione, ed SBB ha preso tre settimane di tempo per dare una risposta a queste proposte.

Il VSLF accoglie questa regolamentazione, sebbene il Personale di macchina abbia pochi risvolti da questa riorganizzazione in confronto agli altri ferrovieri.

La cassa di pensione di SBB (finanziata dal datore di lavoro e dai lavoratori) si trova in difficoltà economica a seguito dei tanti interventi effettuati.

I responsabili hanno decretato di regolare il bilancio dal prossimo anno. Per il personale attivo ciò significa un impegno oneroso che dovrà avvenire tramite detrazioni supplementari e con interessi minimi. L'età di pensione (valore medio) è aumentata da 63,5 a 65 anni!

La BLS SPA, la seconda ferrovia più grande della Svizzera (particolarmente traffico di merci con DB, Scenker DB) con la grande crisi del traffico merci, avrà presumibilmente un eccesso di macchinisti, anche se si pensa che non si arriverà ai licenziamenti.

Il VSLF suppone che in base ai lunghi tempi di realizzazione nessuna misura sarà necessaria o avverrà solo su base volontaria.

FML (Sindacato dei macchinisti della Romania)

In questo periodo la FML, attraverso i suoi rappresentanti, ha presentato al governo, al Parlamento e al Ministro dei Trasporti e Infrastruttura di Romania una serie di documenti nei quali si parla della cattiva situazione in cui si trova l'Infrastruttura ferroviaria rumena, affinché da parte del governo vengano destinati nuovi programmi d'investimento. E' necessario intervenire urgentemente con un programma di modernizzazione, sia sull'infrastruttura che sul materiale rotabile, per raggiungere uno standard tecnico conforme alle norme e agli accordi internazionali firmati dalla stessa Romania. Contemporaneamente FML ha proposto nuove soluzioni a miglioramento della posizione economica e finanziaria della *Wiederbesserung*, che sono attualmente in una profonda crisi del sistema ferroviario.



L'attività di gestione della FML si è concentrata anche su problemi inerenti l'addestramento, l'istruzione, la responsabilizzazione e l'esame del personale dei trasporti, in linea con le norme europee (Direttiva 2007/59/CE).

Attualmente la nostra Federazione si trova ad affrontare una situazione estremamente grave, in quanto la commissione del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture (MTI) vuole attuare dei piani di licenziamento di massa (circa 11.000 lavoratori), in particolare tra il personale del trasporto merci, nonostante nell'ultimo contratto firmato nel mese di giugno, si siano concordati i diritti al mantenimento dei posti di lavoro. La FML ha presentato ai ministeri dei Trasporti, del Tesoro e del Lavoro le richieste di un incentivo spese per i dipendenti in esubero.

Una serie di incontri che hanno avuto come argomento la perdita dei posti di lavoro si sono svolti con il Ministero dei Trasporti ed i Rappresentanti della Railway Company. La FML ha presentato la sua posizione contro l'atteggiamento del governo, che ha presentato i numeri degli esuberanti senza prima aver fatto una dettagliata analisi dell'attività del personale interessato.

Le aziende hanno già licenziato il personale che soddisfa le disposizioni per la pensione e quindi hanno già ridotto le proprie perdite.

La FML spiega che prima di un piano di licenziamenti è necessaria una riforma del sistema ferroviario, con un intervento serio del governo rumeno sulla manutenzione e modernizzazione dell'infrastruttura ferroviaria,

differenziando le spese del trasporto dai costi operativi di impresa, l'abolizione del Cambio tra Società (alcune società del settore energetico rumeno acquistano energia elettrica dai produttori e la rivendono ad un prezzo superiore), la rimozione del diesel e l'obbligo della manutenzione per il trasporto ferroviario come avviene per la manutenzione stradale.

ULDB (Sindacato dei macchinisti della Bulgaria)

Gli effetti della grande crisi economica sono particolarmente evidenti nel trasporto merci, soprattutto dopo la chiusura della più grande fabbrica di acciaio "Kremikovtzi", che è stato uno dei principali clienti del trasporto merci, e la riduzione delle merci di transito. Le misure corrispondenti dell'amministrazione sono la riduzione delle spese di produzione ed i licenziamenti. La proposta per la riduzione del personale di macchina è di 70 dipendenti. ULDB è contro questa proposta perché non produrrebbe nessun effetto reale.

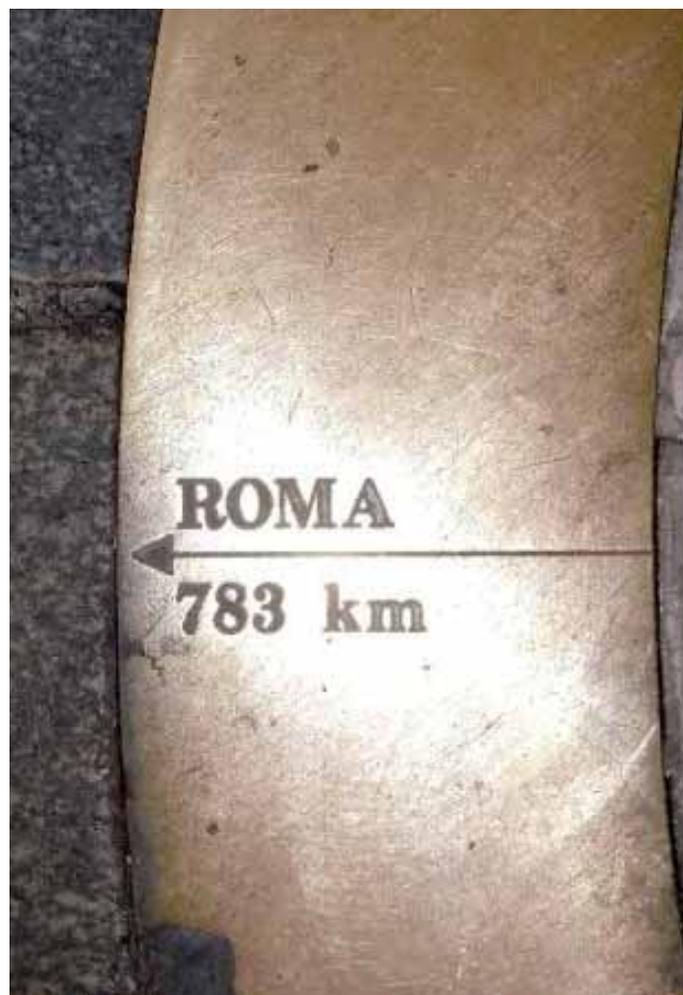
Dopo i numerosi interventi dei Sindacati membri di ALE, hanno preso la parola gli ospiti che in ordine di tempo sono intervenuti: Il Direttore Generale della Cargo ing. Matej Augustin e il Ministro dei Trasporti ing. Lubomir Vazny.

Il presidente Manfred Schell introducendo il primo ospite, fa notare come il trasporto del carbone, l'estrazione mineraria e i materiali di costruzione, da soli hanno rappresentato l'80% delle merci trasportate. Oggi vi è un netto calo di questa tipologia di trasporto che, legato alla ristrutturazione delle società dei tra-

sporti, provocheranno ripercussioni per un ventennio. Le ferrovie hanno bisogno di investimenti per diventare competitive. L'Unione Europea ha fatto un errore avviando la liberalizzazione senza armonizzare i servizi di trasporto. In Europa regna una concorrenza tra i diversi modi di trasporto resa ancor più sbilanciata perché non beneficiati equamente. Ad esempio le compagnie aeree hanno beneficiato della mancanza di tassa sul carburante, le aziende di trasporto su gomma perché non devono pagare per l'infrastruttura stradale.

Il Direttore Generale della Cargo risponde che in Europa orientale non vi sono più problemi di quelli che si trovano nei Paesi dell'occidente, soprattutto a causa della politica di investimenti fatta dai vari Stati, sottofinanziata da circa 20 anni. In Germania la diminuzione del trasporto merci si aggira intorno al 25% mentre in Slovacchia tocca il 40%. La crisi è globale. La Slovacchia è un Paese di transito delle merci tra nord e sud, est e ovest, tra la Polonia e l'Italia, tra i porti europei e la Russia e l'Ucraina, tra la Repubblica Ceca e l'Austria. Questa crisi non può essere confrontata con nessun'altra crisi. Il bilancio dello Stato deve essere adattato per regolare socialmente. Se vi è un 40% della riduzione nel settore dei trasporti delle merci si dovranno avere nuovi progetti per regolarizzare il costo. ZSSK è un membro della CER. La nuova presidenza della CER deve sostenere di più il settore ferroviario; è ingenuo pensare che dopo anni di scarsi investimenti nel settore passeggeri e merci subito si ritorni alla normalità. Si dovranno avere forti investimenti per vagoni e locomotive, e non è possibile che i politici continuino ad ignorare la situazione globale. Alla fine l'infrastruttura ferroviaria è di proprietà di Stati e Governi. Obiettivo di base è che i politici debbano capire che questa crisi coinvolge anche delle persone, che non possono essere rimosse con una riga sulla carta dicendo, non abbiamo più bisogno". Le soluzioni dipendono dalla volontà politica. L'Europa è in grado di unirsi e di lottare per il trasporto ferroviario. Le ferrovie non devono essere al secondo posto dopo la strada. Questa crisi ha dimostrato che la disparità con la strada è un problema da risolvere, altrimenti si andrà verso un collasso irreversibile. Per la Slovacchia la SSZK Cargo ha esaminato diversi modelli che devono essere affrontati con gradualità però il problema dovrà essere risolto attraverso interventi di politica europea.

Poi interviene il Ministro dei Trasporti Slovacco che ringrazia dell'opportunità data da FS SR di poter intervenire ad un incontro di così alto livello quale è il Consiglio ALE, di cui fanno parte i Sindacati che rappresentano una delle professionalità più qualificate del trasporto ferroviario. "Abbiamo la responsabilità e



l'impegno di portare sui treni molte più persone e merci, anche se la crisi ha toccato sia il settore ferroviario che la strada. In Slovacchia non pensiamo ad una privatizzazione del trasporto su rotaia. Dal 1.1.2010, si inizierà con il pagamento elettronico dei pedaggi sulle autostrade. Tale operazione comporterà un aumento del costo del trasporto su strada e sicuramente contribuirà a rendere il trasporto ferroviario delle merci più competitivo ed a portare più traffico. Un obiettivo è quello di trasportare più legna e carbone per ferrovia. La Cargo Slovacca ha adottato misure per salvaguardare i posti di lavoro, convinta che la crisi finirà ed allora sarebbe difficile trovare dei macchinisti. Nel 2010 si dovrebbe superare la crisi e si spera quindi di aumentare di nuovo i benefici per il trasporto merci. Si è fatto molto lavoro per l'attuazione della legislazione comunitaria, della quale la Certificazione dei macchinisti è la parte più importante. Sarò felice di poter mantenere contatti di lavoro sia con FS SR che, a livello di Unione Europea, con ALE.

Il Presidente Schell ringrazia della loro presenza e assicura entrambi di essere pronti a dare collaborazione per il bene del trasporto ferroviario e dei macchinisti.

Dopo questi interventi il Consiglio direttivo termina ed i presenti si danno appuntamento al prossimo Congresso che svolgerà dal 20 al 23 maggio 2010 in Spagna.

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

Cronaca di una giornata inaugurale

L'invito parlava chiaro: *La S.V. è invitata a partecipare giovedì 1 ottobre 2009 all'inaugurazione:*

- Raddoppio Bologna – Verona
- Quadrante Europa Terminal Gate di Verona.

Il nostro Segretario Nazionale, impegnato in quei giorni a Bratislava per il Direttivo dell'Ale – l'Associazione dei sindacati dei Macchinisti Europei – mi intima: “Vai tu, così poi ci racconti”.

Si può dire di no al capo?

Giovedì 1 ottobre, ore 14, la cravatta più bella, eccomi puntualissimo al binario 2 ovest di Bologna Centrale. Giovani e graziose hostess mi accolgono. “Fast FerroVie”, mi presento; “Prego si accomodi, dietro quel pannello blu troverà un buffet di benvenuto”. Non male, il buffet. Qualche minuto dopo, una nuvola umana annuncia l'arrivo delle autorità: il Presidente del Gruppo FS Innocenzo Cipolletta e l'Amministratore Delegato Mauro Moretti fendono la folla di giornalisti, fotografi e cineoperatori, alla ricerca di una dichiarazione o di un'immagine. E loro (Moretti su tutti) non si negano.

Prima di partire per Bologna mi sono documentato; ho studiato, insomma.

La linea Bologna - Verona, si sviluppa in tutto per 114 km, di cui 55 in Emilia Romagna, 20 in Lombardia e 39 in Veneto. Sei le stazioni intermedie per una velocità massima di 200 km/h; una capacità di circa 240 treni al giorno, con una riduzione dei tempi di percorrenza fino a 35 minuti. Un'opera, costata complessivamente 1.100 milioni di euro, molto – e da molto tempo – attesa; qualcuno dice che della sua possibile realizzazione parlarono in un summit persino Mussolini e Hitler, pensate un pò...

Sui primi due binari tronchi di Bologna sono pronti due Etr 600; su uno saliranno autorità e ospiti, l'altro seguirà a distanza. Prima di salire a bordo ci sono i saluti e i discorsi di rito. Qualcuno si ricorda dei



morti di Crevalcore, dedicando loro la giornata. Mi fa effetto, perché penso che se dei lavori di cui si parla – a quanto pare – dagli anni 20 del secolo scorso, fossero stati effettuati prima, avremmo pianto 17 morti in meno.

Ma non bisogna fare di questi pensieri, oggi; oggi è giornata di festa, perbacco!

E comunque sono del parere – *ça va sans dire* – che un'opera realizzata tardi sia sempre meglio di una non realizzata affatto.

Alle 14, 53, con 3 minuti di ritardo sull'orario previsto, si parte.

Durante il tragitto gli organizzatori hanno un bel daffare a coordinare i giornalisti che desiderano intervistare Moretti, Cipolletta, l'A.D. di Rfi Michele Mario Elia, ma con la pazienza tutti riescono a svolgere il proprio compito; notiamo Elia spostarsi nelle vetture di coda per agevolare il lavoro degli inviati. Per una volta mi sarebbe piaciuto essere un giornalista accreditato, un giornalista vero, insomma; avrei potuto chiedere ai dirigenti del gruppo, proprio transitando da quella stazione, un parere sulla sentenza sul disastro di Crevalcore. Già, perché è un giorno di festa, ma è proprio nei giorni di festa che ti tornano in mente le persone care, quelle che soffrono o che hanno sofferto. E proprio in questo giorno, in questa circostanza non può non tornarmi in mente che un collega uscito da casa per buscarsi del pane non solo è morto, ma qualcuno ha detto che la colpa della sua morte e di quella di altre 16 persone è sua.

Ma non sono un giornalista, e quindi di queste sensazioni posso solo raccontare a voi che avrete la bontà di leggere queste righe.

L'arrivo a Verona avviene con qualche minuto di anticipo rispetto ai 60 previsti di percorrenza.

Il *Quadrante Europa Terminal Gate* è imponente. Si estende su un'area di 50 mila metri quadri, suddivisa in due settori per lo stoccaggio e la movimentazione di casse mobili container, ed è considerato il più moderno *hub* merci europeo. E' dotato di 5 binari della lunghezza complessiva di 3 mila metri, serviti da tre moderne gru a rotazione completa.

Alle autorità (come si dice in questi casi: civili, militari e religiose) già presenti se ne aggiungono altre, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Altero Matteoli e il Sindaco di Verona Flavio Tosi su tutti.

Anche qui i discorsi celebrativi di rito. Il ministro e il sindaco ci parlano della soddisfazione di vedere compiuta un'opera così importante e strategica, in un momento in cui si inizia a intravedere l'uscita da una delle più terribili crisi economiche di sempre; l'AD Moretti delle possibilità che lo scalo aprirà all'ulteriore sviluppo delle società del Gruppo FS.

Al termine dei discorsi assistiamo alla prova di scarico e carico di un container da un treno e alla partenza del treno stesso.

Poi di nuovo buffet (praticamente irraggiungibile, rinuncio a prendere qualcosa per evitare la calca) e convenevoli tra gli ospiti e le autorità (queste ultime ancora più irraggiungibili del prosecco...).

Alle 17,50 il treno riparte in direzione Bologna. Penso di aver visto abbastanza, e chiedo ad un collega di accompagnarmi in automobile alla stazione di Verona Porta Nuova. Torno a casa.

Non ho preso nulla, al buffet; chissà cosa sarà mai questa sensazione di amarezza...



FastferroVie e FGAAC. I macchinisti di Italia e Francia si incontrano

di Osvaldo Coletto

L'attività sindacale continentale e le condizioni del lavoro del macchinista alla base del confronto tra i sindacati italiano e francese.

Giovedì 24 settembre a Torino, presso la sede della segreteria regionale FastferroVie, si è svolto un incontro tra una delegazione del nostro sindacato e alcuni rappresentanti del FGAAC (Federation Generale Autonome des Agents de Conduite), il sindacato dei macchinisti francesi che come storia e prospettiva più si avvicina al nostro.

Sono intervenuti per il FGAAC il segretario generale Bruno Duchemin, il segretario per i rapporti con l'Europa Olivier Schlaflang, due macchinisti in servizio presso SNCF di cui uno in procinto di effettuare servizi di condotta anche in Italia e un macchinista in pensione.

Per FAST FerroVie erano presenti dal segretario nazionale Pietro Serbassi, il segretario regionale piemontese Carmine Esposito, il segretario provinciale Giovanni Ricci e un nutrito gruppo di attivisti regionali.

Serbassi ha aperto i lavori con una disamina dei rapporti dei rispettivi sindacati con ETF (European Transport Workers Federation), l'organismo riconosciuto e quali-

ficato per rappresentare i lavoratori ferroviari nelle sedi istituzionali europee e nelle trattative con le associazioni datoriali europee.

Ha spiegato che la differenza sostanziale nei rapporti con l'Europa dei due sindacati è che il FGAAC è rappresentato nell'ETF che è presente ai tavoli mentre FAST FerroVie aderisce all'ALE che non è presente ai tavoli di trattativa per l'ostracismo di alcuni sindacati generali a causa del suo carattere settoriale.

La FAST FerroVie ha spiegato che con il gruppo di lavoro formato da FAST FerroVie (Italia), SEMAF (Spagna), GDL (Germania), ZZM (Polonia) e FS-CR (Repubblica Ceca) hanno elaborato un documento da sottoporre alla valutazione del direttivo ALE per proporre alcune modifiche al protocollo di interoperabilità firmato tra CER (che rappresenta le imprese ferroviarie europee) e l'ETF, al fine di far rivalutare l'interesse a coinvolgere l'ALE nella trattativa.

L'intervento del segretario per l'Europa Olivier Schlaflang si apre informando che la trattativa sull'interoperabilità è bloccata sulla richiesta datoriale di permettere quattro riposi fuori residenza continuativi.

La Commissione Europea e il Parlamento Europeo sono intervenuti nella vicenda invitando le parti a riprendere il dialogo ma non si prevede una soluzione prima del 2012, quindi nel frattempo si possono proporre altre soluzioni.

In merito alla presenza dell'ALE alle trattative, l'ETF

ha proposto di riservare due posti alla delegazione all'ALE all'interno della delegazione ETF; proposta irricevibile per ovvi motivi di pari dignità. Permane quindi un problema di rappresentanza tra un sindacato generalista e un sindacato professionale.

Egli vuole essere considerato come un ambasciatore dell'ALE ma ne rimarca le differenze interne, dovute, a suo dire, alle ragioni sociali differenti nelle nazioni rappresentate.

Il segretario generale Bruno Duchemin esordisce con una sintesi della storia del FGAAC esaltandone l'autonomia nel corso degli anni e la politica di predilezione del dialogo sociale, che ha permesso ad esempio di limitare il numero di riposi fuori residenza consecutivi eccezionalmente a 2 contro i 4 richiesti dalle imprese ferroviarie. Definisce questo incontro una prima pietra del grande edificio sindacale europeo.

Anche i colleghi francesi avvertono l'esigenza primaria di avere un orario unico europeo di lavoro, per evitare le contrattazioni al ribasso e il ricatto occupazionale nei singoli stati.

Serbassi ribatte che a volte è difficile collaborare con i sindacati dell'est a causa della loro formazione che risente delle ragioni storiche ed economiche dei loro paesi.

Olivier Schlaflang dice che a seguito dell'approvazione in Francia della legge sugli scioperi, un sindacato corporativo è praticamente impossibile perché la legge obbliga ad avere almeno il 10% della rappresentanza e in SNCF i macchinisti tutti sono meno del 10%, quindi è stato giocoforza cercare un partner con cui allearsi.

Si è poi passati ad esaminare le condizioni di lavoro nei rispettivi stati e ovviamente il confronto è iniziato sull'agente solo, generalizzato in Francia da parecchi anni, nuova esperienza da noi.

Serbassi ha illustrato il progetto del secondo agente polifunzionale almeno sui treni merci e Bruno Duchemin ha detto che questo modello è stato proposto anche da loro ma la risposta è stata che visto che il polifunzionale fa le operazioni a terra ed è presente in tutti gli impianti, è inutile che viaggi.

Dopo 3 settimane di scioperi hanno perso il secondo agente in cambio del collegamento radio, un'apparecchiatura molto simile al nostro SCMT con vigilante e un compenso economico.

Sul versante pensionistico dal 1911 i macchinisti potevano andare in pensione a 50 anni con una pensione ridotta oppure in pensione senza limitazioni con 23 anni di guida e 5 di scivolamento, ma la riforma previdenziale messa in atto ultimamente dal governo Sarkozy ha raggiunto i parametri europei mitigati proprio dalla



FGAAC con una trattativa diretta per i soli macchinisti della SNCF, con il limite elevato a 56 anni di età dal 2010.

L'aspetto assistenziale sull'inidoneità fisica ci sembra molto interessante perché se il macchinista ha fatto meno di 13 anni di condotta riceve uno stipendio ridotto di una piccola percentuale, se ha oltre 13 anni invece l'assegno completo con le competenze uguali a quelle dell'ultimo mese di servizio. In caso di malattia le competenze sono uguali alla media di quelle dei macchinisti del deposito di appartenenza.

Il salario è composto circa dai 2/3 di parte fissa e 1/3 dalla parte variabile, esclusivamente legata ai km percorsi, ne consegue che il salario di un macchinista di TGV è maggiore di un guidatore di treni merci, inoltre la parte fissa aumenta progressivamente con l'anzianità, partendo da circa 1800 euro ad inizio carriera per arrivare a 3800 per un macchinista anziano sui TGV.

A queste cifre occorre detrarre a fine anno una quota variabile a seconda della situazione familiare ma grossomodo quantificabile nel 10%.

Anche le normative di lavoro sono molto diverse. In Francia ad esempio non è contemplata la pausa nel nastro lavorativo, quindi vi sono servizi di condotta continuativa di sei ore e mezza senza interruzione sui TGV, con soluzioni molto empiriche per le necessità fisiologiche.

Ha lasciato perplessi i dirigenti francesi che in Italia possano esserci conflitti tra la normativa ferroviaria e il sistema di leggi nazionale, come capita per l'annoso problema dei passaggi a livello.

E' emersa inoltre la necessità di richiedere alle imprese una copertura assicurativa per le problematiche giudiziarie a carico dei macchinisti interoperabili.

A chiusura dell'incontro, le due delegazioni hanno espresso grande soddisfazione per l'incontro, impegnandosi a programmarne degli altri nel prossimo futuro.

coletto@fastferrovie.it

In morte di Michele Apolito, uomo e sindacalista d'altri tempi

di **Ciro Angrisani**



Michele Apolito nato a Perito (Salerno) e deceduto a Napoli il 5 settembre 2009.

Assunto nelle Ferrovie dello Stato - Deposito Locomotive di Napoli Smistamento in qualità di Operaio Allievo Aiuto Macchinista Straordinario in prova, come prevedeva il Regolamento del Personale 1925, frequentò il corso d'istruzione per la nomina ad Aiuto Macchinista, condizione essenziale per il mantenimento del posto nelle Ferrovie.

Dopo un anno sostenne l'esame di "stabilità d'impiego", previsto per il solo Personale di Macchina nell'ambito ferroviario, per diventare unità effettiva lavorativa "stabile".

A venticinque anni partecipò agli esami a macchinista; solo a quell'età poiché prima del compimento dei cinque lustri non si poteva rivestire la specifica qualifica poiché si riteneva allora (oggi il cavillo è superato) che il bagaglio professionale della guida treni dovesse essere associato necessariamente a una determinata maturità psicofisica. Apolito, pur avendo superato gli esami, venne utilizzato alla guida treni per diversi anni come macchinista, ma con l'inesistente qualifica di "fuochista approvato". Lo stipendio era quello dell'aiuto macchinista, cui veniva-

no aggiunti la differenza economica e le competenze accessorie del macchinista, che però non erano pensionabili.

Questo sistema, istituito durante il periodo fascista e durato per oltre 25 anni dopo la caduta del regime, era talvolta usato come "arma" punitiva; bastava una infrazione regolamentare per vedersi dilazionare di anni la promozione a macchinista, oltre all'applicazione delle sanzioni economiche.

Apolito era un tipo integerrimo nel rispetto del binomio diritti-doveri. Di carattere spesso rude, ma con cuore d'oro; una peculiarità che, se mi è consentito un esempio ardito, ricordava il carattere di San Pio da Pietrelcina. Quindi, come si può arguire, non poteva sfuggire ai sistemi, più che severi, messi in essere dalla dirigenza aziendale.

Caso tipico è stata la partecipazione allo sciopero dei ferrovieri del 30 marzo 1953, effettuato principalmente contro la famosa "legge truffa" per l'assegnazione del 65% dei seggi in parlamento alla lista o raggruppamento di liste che avessero conseguito il 50,01% di voti. Molti, troppi macchinisti vennero puniti per aver partecipato a questo sciopero (in barba all'art. 40 della Costituzione repubblicana) con il ritardo di anni a sostenere gli esami di promozione a macchinista.

Apolito ripeteva spesso fra i suoi amici ferrovieri dopo la sua messa in quiescenza: "Il mio aiuto macchinista percepisce una pensione superiore alla mia ..."

Nel 1970, con la vertenza sindacale riguardante il "riassetto stipendi", dopo essere stato promosso macchinista di 1^a classe, venne retrocesso a macchinista semplice (o di 2^a classe); diverse qualifiche ferroviarie subirono la stessa sorte, mentre altre toccarono i vertici di carriera.

Comunque, tralasciando il passato, oggi resta inalienabile un dato di fatto: Michele Apolito è stato e resta una figura non comune di onesto, laborioso e combattivo uomo politico e sindacale. Primo rappresentante del Sindacato del personale di macchina nel compartimento di Napoli, dirigente sindacale a livello nazionale, ma il dato che suscita ammirazione è stata la sua indole di uomo instancabile nell'attività, nell'azione, nel proselitismo sociale. Senza tema di smentita, egli è stato sempre uno splendido esempio per i giovani e per gli anziani.

Quattro episodi, tra i tanti, dimostrano la fondatezza, la coerenza e la validità di quanto affermato.

Durante una delle lotte sindacali che seguirono la prima in campo ferroviario del 15-16 Luglio 1948, con blocco di 48 ore del Paese, Apolito impedì l'invio di diversi locomotori, condotti da personale non scioperante, dal Deposito Locomotive di Napoli Smistamento alla stazione di Napoli Centrale; ne bloccò l'uscita sedendosi sui binari del Posto Deviatori, fin quando la Polfer non lo distolse, prendendolo materialmente per le mani e i piedi.

In una fredda serata d'inverno, alle ore 23:30, Apolito si stava infilando nel letto per riposare. Venne chiamato al telefono dal Macchinista Giovanni Chillè di Messina che gli disse: "Devi raggiungerci subito per un'assemblea sindacale, da svolgersi prima di mezzogiorno, per la presenza dello Stato Maggiore dello SFI (oggi FILT) nella città siciliana". Il buon Michele, pur imprecaando un poco, si rimise i pantaloni ed a piedi raggiunse la stazione di Napoli Centrale, prendendo il primo treno in partenza per Messina.

Dicembre 1949. Fervevano gli scontri tra la polizia del ministro Scelba i contadini disoccupati del sud e gli operai di diverse grandi fabbriche del nord. Gruppi della destra extraparlamentare danneggiarono a Napoli il telaio della porta d'ingresso, con la rottura dei vetri, della Sezione del P.S.I. frequentata da Apolito, (nel 1958 era stato candidato PSI alle elezioni amministrative di Napoli). La sezione non aveva denaro per riparare i danni subiti. Apolito, avuta la tredicesima mensilità, la spese per la Sezione, dicendo in famiglia che l'indennità gli era stata sospesa momentaneamente. Michele rifiutò successivamente il rimborso delle spese sostenute.

Nel 1972 venne eletto Consigliere d'Amministrazione delle F.S., con conferma elettiva nella successiva competizione elettorale del Novembre 1975.

Il 5 settembre scorso Apolito ha lasciato questa vita terrena, all'età di 95 anni.

La sua salma è stata coperta da una vecchia e grande bandiera rossa della locale Sezione del PSI, in ossequio ad un suo ultimo desiderio. Questo è stato Michele Apolito. La sua preparazione sindacale, la sua imparzialità, la sua difesa assidua, costante, tenace del personale ferroviario senza distinzione di qualifica, ideologia sindacale o politica sono state sempre riconosciute da tutti, anche da i suoi avversari (mai nemici!), che serbano di lui un ricordo affettuoso ed imperituro: un uomo che ha dedicato l'intera sua vita nel campo sociale, in difesa dei ferrovieri e lavoratori tutti, per l'emancipazione del lavoro, per la libertà, per la democrazia.

Trattamenti pensionistici sempre più lontani... anche fino a 72 anni!

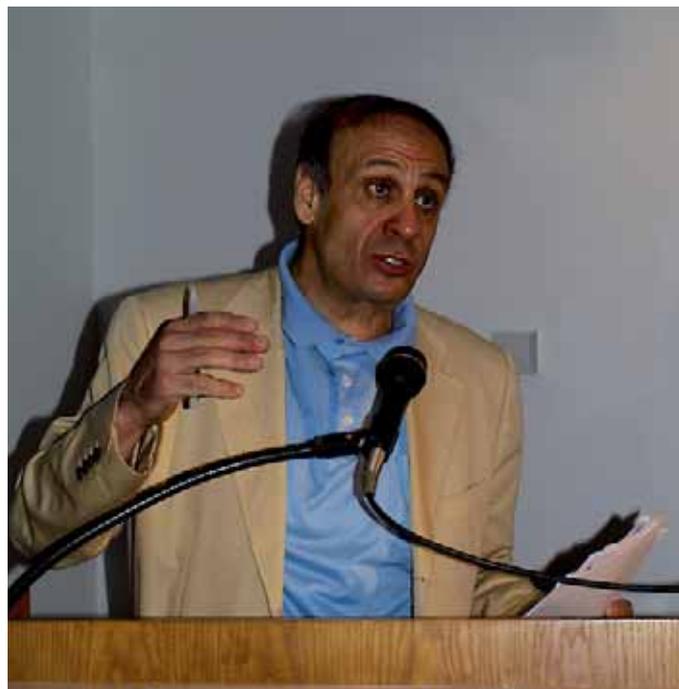
di Agostino Apadula

E' la conseguenza della norma che lega l'età di uscita alle aspettative di vita. I lavoratori più giovani potrebbero lavorare anche oltre i 70 anni, considerato che si è spostata in avanti l'età di prima occupazione.

Gli effetti della norma inserita nel decreto anti crisi varato dal Governo il 3 agosto scorso diventano sempre più chiari. Nel precedente numero de *La Voce* avevamo parlato dell'introduzione delle “**finestre d'uscita ballerine**”, in questo articolo cercheremo di verificarne il significato e soprattutto di quantificare le ricadute ipotizzabili sulla determinazione dell'età di accesso alla pensione. Bisogna tenere presente infatti che dall'approvazione del decreto non è più possibile prefigurare un limite d'età per l'accesso al diritto a pensione, perché in ragione dell'aumento dell'età media, **in automatico ed in assenza di confronto sociale**, verrà spostata in avanti l'asticella del traguardo della quiescenza.

Una modifica di portata epocale, che repentinamente ha modificato le previsioni ed i conti previdenziali di milioni di lavoratori.

Con l'introduzione di questo perverso meccanismo si conclude quindi il processo di riforma profondo che ha avuto inizio con la legge 335/95, comunemente nota come riforma Dini, dal nome del Presidente del Consiglio di allora che, subito dopo aver usufruito dei trattamenti pensionistici quale ex Direttore Centrale della Banca d'Italia, con soli 20 anni di anzianità di servizio, ha determinato l'impovertimento delle pensioni di tutti i lavoratori italiani introducendo, con la riforma che porta il suo nome, il sistema di calcolo contributivo dei trattamenti pensionistici che, come abbiamo già più volte visto, ha effetti distorcanti sul valore economico delle pensioni.



Gli interventi sui coefficienti di trasformazione

Con la legge Prodi di riforma del Welfare, n. 247 del 24 dicembre 2007, come abbiamo più volte denunciato, si è fatto il resto perché è stata prevista la riduzione del valore di detti coefficienti al punto da abbattere considerevolmente il valore delle pensioni future. Con lo stesso provvedimento è stato anche deciso che la verifica della compatibilità economica, dei coefficienti di conversione con il PIL, si fa non più ogni dieci, come previsto originariamente dalla legge 335/95, ma bensì ogni tre anni.

Dallo specchietto sotto riportato si può facilmente comprendere come, secondo le stime di specifici Istituti di statistica, la modifica apportata con la legge 247/07 a detti parametri fa conseguire una riduzione sul valore delle pensioni future, calcolate con il sistema contributivo, fino **ad oltre l'8%** su quanto si sarebbe percepito se si fossero mantenuti i valori fissati con la legge 335/95.

Con la riforma del Welfare si è intervenuti quindi indecentemente su un sistema di calcolo che, di per se già non garantiva ai lavoratori assunti dopo il 1 gennaio 1996 le coperture previdenziali del sistema di calcolo retributivo.

Ovviamente anche i lavoratori in possesso di meno di diciotto anni di contributi al 31/12/1995, per i quali i trattamenti previdenziali saranno definiti con il sistema misto, registreranno una riduzione percentuale, sia pur meno consistente, per questa riduzione di valore dei coefficienti di trasformazione introdotta con il benessere del NVSP (Nucleo di Valutazione della Spesa Previdenziale), organismo di controllo istituito dalla legge 335/95.

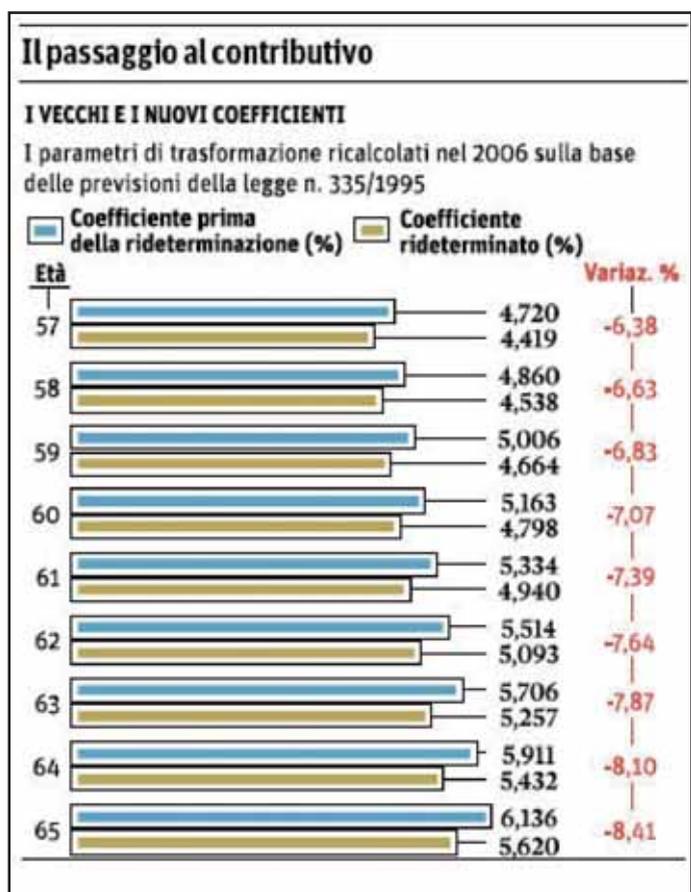
In questa operazione indecorosa di riduzione del valore delle pensioni si erano però perlomeno salvaguardati sostanzialmente i limiti d'età per l'accesso al diritto a pensione.

Con la nuova norma contenuta nel decreto anticrisi del 3 agosto 2009, si è realizzata la quadratura del cerchio mediante l'abolizione, nei fatti, del ruolo del NVSP, per introdurre invece un meccanismo di adeguamento automatico dei coefficienti di trasformazione che, sempre su base triennale, modificherà evidentemente in peggio e permanentemente il valore economico dei futuri assegni pensionistici. Parimenti come già illustrato, "sono diventare incerte, le abbiamo definite a ragione ballerine" le regole di fruizione degli assegni pensionistici.

Pertanto dopo il valore economico alle pensioni si è legato anche la data della quiescenza alle aspettative di vita.

Quindi non solo l'entità, il quantum, ma anche il quando, la data d'uscita, verranno definiti in modo automatico in relazione ai dati rilasciati dall'ISTAT sulle previsioni di allungamento della vita **di quinquennio in quinquennio**. Allo stato delle cose è prevedibile un aumento di un anno dell'età pensionabile ogni cinque di lavoro.

In sede di prima applicazione di questo nuovo criterio la normativa, per fortuna, fissa in massimo tre mesi l'aumento dell'età di accesso a pensione. Ciò significa che, già per accedere alla pensione di vecchiaia dal



2015, per gli uomini potrebbero rendersi necessari 65 anni e tre mesi, nei regimi speciali 58 anni e tre mesi, mentre per le donne ne dovrebbero servire 63 e tre mesi, considerato che entro il 2018 l'età della pensione di vecchiaia delle donne sarà equiparata a quella degli uomini.

Per gli adeguamenti successivi, che sicuramente non dovrebbero essere più di tre mesi in tre mesi, visto il bilaterale della nostra classe politica e dell'UE in tema pensionistico, le variazioni saranno legate alle decisioni ed alle valutazioni sull'incremento della speranza di vita che farà l'ISTAT.

Queste nuove regole impediranno quindi alla pluralità dei lavoratori, sia del pubblico che del privato impiego, **di conoscere in anticipo l'età del pensionamento**, anche se come già detto, per definizione attuale le attese di vita si incrementano di un anno ogni cinque.

Queste nuove pseudo regole pensionistiche incideranno ovviamente in modo strutturale sui lavoratori più giovani, mentre sui lavoratori che oggi vantano una consistente contribuzione, le conseguenze negative saranno più contenute..

Si può ipotizzare però che un lavoratore 50enne potrà accedere alla quiescenza almeno un anno dopo di quanto aveva preventivato, mentre un lavoratore con 40 anni d'età sarà invece costretto a restare in servizio

per altri 3 anni rispetto a quanto stabilito dalle regole precedenti.

Lo slittamento in avanti dei pensionamenti, per quello che è dato sapere, dovrebbe interessare sia i trattamenti di anzianità che quelli di vecchiaia, ma **tale aspetto dovrà essere chiarito dal decreto attuativo da emanare entro il 2014.**

Presumibilmente per le pensioni d'anzianità **tutto il sistema delle cosiddette quote dovrà essere rivisto**, mentre **non dovrebbe essere pregiudicato**, ma è un auspicio più che una certezza, a parte un nuovo intervento ipotizzabile sul numero delle finestre d'uscita, **il diritto di quiescenza sulla massima anzianità oggi stabilità per legge: i 40 anni di contributi.** Questa è la condizione nella quale oggi si può, sia con alcune limitazioni, usufruire dei trattamenti pensionistici, il cui valore è stato proporzionalmente compromesso dagli interventi sui coefficienti di trasformazione per quanto attiene le pensioni contributive, anche in ragione dalla età anagrafica ed a seconda che ci si trovi nel sistema misto o nel contributivo intero.

E' chiaro che per queste tipologie di pensione, **“a contribuzione definita”**, non esiste nessuna garanzia più che i trattamenti pensionistici possano essere **“un valore predeterminato”** della retribuzione finale, per come era nel sistema **“a prestazione definita”**, comunemente noto con sistema di calcolo retributivo. Nel sistema retributivo infatti **il valore della pensione era legato solo agli anni di contribuzione** e tutti sapevano che **“il tasso di sostituzione”**, il rapporto tra pensione ed ultima retribuzione, era l'80%, almeno prima del DLgs. vo 503/92, per la semplice ed incontestabile ragione che la funzione primaria del sistema pensionistico era quella di garantire agli anziani un tenore di vita non troppo diverso da quello di cui avevano usufruito nella fase finale della vita lavorativa.

Il sistema previdenziale contributivo, ricordiamo introdotto da Dini con la legge 335/95, per come detto in precedenza, funziona invece quasi come una **“assicurazione privata”** che restituisce i contributi versati migliorati dei rendimenti ottenuti.

Nella riforma realizzata dal Governo Dini, il “tasso di interesse” diventa invece il tasso di crescita nominale del Pil. I lavoratori che vantano retribuzioni che crescono più del Pil, avranno per conseguenza **tassi di sostituzione**, il parametro che definisce il rapporto tra pensione e ultima retribuzione, molto più bassi di quelli attuali.

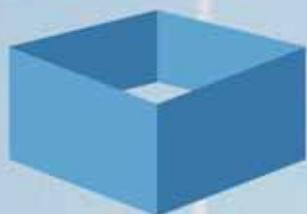
L'abbassamento del tasso di sostituzione e conseguentemente l'allargamento della forbice “ultima retribuzione e prima pensione” **diventerà molto evidente, alcuni istituti di statistica stimano intorno al 65%, quando dopo il 2015** ci sarà il passaggio del testimone tra i pensionati che godono di pensioni retributive e pensionati che avranno invece trattamenti calcolati con il sistema misto, **per ridursi quindi drammaticamente anche fino al 50%** per i lavoratori la cui quota di pensione verrà calcolata prevalentemente o per intero nel sistema contributivo.

Una condizione questa che può modificarsi sia pur parzialmente solo restando al lavoro oltre i limiti ordinari d'età previsti per l'accesso a pensione, in quanto nel sistema contributivo il valore dei coefficienti di trasformazione, come si potrà verificare dal prospetto sopra riportato, **“cresce con l'aumentare dell'età anagrafica”**, permettendo così di stringere la forbice **“tra ultimo stipendio e prima pensione”**.

Quindi a parità di contribuzione versata, magari i famosi 40 anni, **coloro che continueranno a restare al lavoro fino a 65 anni**, potranno godere di un trattamento pensionistico di valore meno punitivo, ma non più ovviamente nei termini che garantiva il sistema retributivo.

Una condizione quindi che potrebbe far decidere a molti lavoratori di restare in servizio oltre i 40 di anzianità, qualora non in possesso dei 65 anni d'età. Un limite quest'ultimo che, per i principi introdotti dalla normativa del decreto anticrisi, il cui regolamento attuativo sarà emanato entro il 2014, potrebbe diventare veramente di 72 anni, parametro che conseguentemente determinerà, come già detto in precedenza, anche l'innalzamento dell'età di prima occupazione e quindi l'aumento della disoccupazione giovanile.

apadula@fastferrovie.it



Fondo FUTURO

HDI conferma nel 2008
il trend positivo
di Fondo Futuro
del 4,51%

4,51%

L'opportunità esclusiva
per i clienti
HDI Assicurazioni
che investono
i propri risparmi

www.inlinea-hdi.it

tutte le informazioni più utili
24 ore su 24 con un semplice click.

N° Verde **800 082082**

I nostri consulenti saranno sempre a
disposizione per qualsiasi informazione.

Prima della adesione leggere il prospetto informativo



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.