LA VOCE
delle attività ferroviarie

N° 11-12 Settembre-Ottobre 2010

FAST FerroVie Sma

confsal

CCNL Mobilità: STALLO!

Speciale Fondo Bilaterale

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

Anno IV N° 11-12/2010 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

Il futuro si progetta, non si prevede
di Pietro Serbassi pag. 4

IVU Rail: il silenzio è complice
di Vincenzo Notarnicola pag. 6

Fondo Bilaterale - Indispensabile il rispetto delle procedure
a cura di Agostino Apadula pag. 10

Il contratto della staticità
di Marco Peroli pag. 12

C'è un giudice a Berlino
di Paracelso pag. 14

I treni merci di Trenitalia? Addio!! (sopratutto al sud)
di Samuel Porcella pag. 17

GIALLO FISSO

A volte, essere famosi.
di Antonio Scalise pag. 19

Il lavoro e la frusta
di Fernando Masci pag. 20

Ogni giorno è straordinario
di Ennio Pirozzi pag. 22

Il progetto Deposito Esteso di TLN
Alla ricerca della qualità perduta
di Giuseppe Parise pag. 23

Il Sud si fa sempre più lontano dal Nord
di Samuel Porcella pag. 24

Il taglio dei treni in Calabria, ennesima manifestazione del sindacato
di Enzo Rogolino pag. 27

Chi firma gli accordi e chi no
di Saverio Mazzotta pag. 28

Fast FerroVie Lazio. Non solo tutele ma anche servizi per lavoratori e pensionati
a cura della Segr. Reg. Lazio pag. 29

Turchia, la Rete Ferroviaria, il Passaggio Verso Oriente.
di Graziano Badolato pag. 30

Negli appalti ferroviari è un'odissea infinita
di Claudio Verrecchia pag. 33

13 dicembre 2010
Partire prima fa rima con arrivare più tardi
di Massimiliano Davoli pag. 34

Una riflessione (a.s.) pag. 34

Plebiscito per Claudio Mancini di Fast FerroVie pag. 35

Il disastro di Viareggio un monito per tutti pag. 36

PREVIDENZA

Detassazione delle "retribuzioni premiali"
a cura di *Agostino Apadula* pag. 37

Nº 11/12 2010

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294
Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA
BOLOGNA 051-6303232
Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA
CAGLIARI 070-6794718 Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI
FIRENZE 055-2353870/486515
Piazza Baldinucci, 2/R - 50136 FIRENZE
FOGGIA 0881-703725/722160
P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA
GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA
MILANO 02-66988408/63712006
Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO
NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI
PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO
PESCARA 085-293354/4282364
Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA
REGGIO C. 0965-56658/863200
Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA
ROMA 06-4871946/47307768 Via Marsala, 75 - 00185 ROMA
TORINO 011-5097310/5098483 Via Sacchi, 45 - 10125 TORINO
TRIESTE 040-3794267
Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE
VENEZIA 041-932558/784547
Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE
Mensile di approfondimento politico/sindacale e tecnico
Proprietà del sindacato FastferroVie

Anno V - N° 11-12/2010
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n° 353 del 14 Settembre 2006

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

Hanno collaborato a questo numero: ***Agostino Apadula, Ennio Pirozzi, Claudio Verrecchia, Enzo Rogolino, Fernando Masci, Giuseppe Parise, Graziano Badolato, Massimiliano Davoli, Marco Peroli, Paracelso, Samuel Porcella, Saverio Mazzotta***

Foto: Fototeca FS
Archivio fotografico FastferroVie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino
Copia: euro 2.00
Abbonamento euro 18.00
Abbonamento Sostenitore euro 450.00
I versamenti devonoessere effettuati sul c/c Bancario nà 13 intestato a FastferroVie,
presso ist. San paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini
(Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)
Chiuso in tipografia: il 21 Dicembre 2010
Tiratura: 7000 copie

Il futuro si progetta, non si prevede

di Pietro Serbassi

Nel resoconto di fine anno non possiamo esimerci dal fare un'analisi dell'attività svolta e dei risultati raggiunti, di quelli mancati e di quelli ancora possibili da raggiungere.

L'impegno principe era la chiusura della prima fase del percorso verso il CCNL della Mobilità, rendendo operativi i primi famosi quattro punti e sanando gli arretrati economici contrattuali, sia per gli autoferrotranvieri sia per i ferrovieri, che vantavano inoltre ben tre anni di premi di risultati non onorati. Quindi è da qui che iniziamo l'analisi.

CCNL della mobilità. L'accordo del 30 aprile, ratificato il 15 maggio 2010, stabiliva che il percorso dei quattro punti del CCNL della Mobilità doveva completarsi in 45 giorni; invece con più di un anno di ritardo sulle previsioni dell'accordo, si è riusciti a condividere i quattro punti e dato che il tempo trascorso non può considerarsi una variabile indipendente, la necessità di sanare l'adeguamento economico per gli anni 2009 e 2010 non era più rinviabile. Pertanto, alle difficoltà della costruzione del nuovo contratto si è prepotentemente sommato il problema economico, indubbiamente estremizzato dalle associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, che non si sono lasciate sfuggire nessuna occasione per minare/sabotare la costruzione del nuovo contratto della mobilità. In merito alla vertenza economica le solite associazioni datoriali hanno sfruttato politicamente al massimo i tagli previsti nel TPL sulla legge di stabilità emanata pochi giorni fa dal Parlamento. Hanno rivendicato i mancati trasferimenti per gli anni scorsi, ma da un'indagine ancora in corso da parte del Ministero dei Trasporti pare che tutte queste risorse negli anni precedenti non siano mancate affatto. Sembrerebbe che le Regioni non abbiano distratto tutte queste somme al TPL, quindi appare sempre più chiaro che le posizioni di ASSTRA e ANAV sono strumentali e neanche tentano più di salvare l'apparenza. Le due associazioni si riempiono da anni la bocca di concetti come il libero mercato, si strappano le vesti parlando di imprese di trasporto locale vessate dal Governo di turno, spesso a favore di Trenitalia; salvo poi sintetizzare le proprie posizioni, negli ultimi incontri con il Ministero dei Trasporti e quello dell'Economia in due punti fondamentali: la richiesta di trasferimenti economici alle imprese e quella di inserire nel prossimo decreto cosiddetto "milleproroghe" il blocco di un altro anno delle gare per l'assegnazione del trasporto locale.

Alla faccia del libero mercato!

Comunque, nonostante tutte le difficoltà, nonostante le divisioni da sempre evidenti fra le associazioni datoriali e l'apparente unicità d'intenti delle organizzazioni sindacali, il percorso a ostacoli del nuovo CCNL della Mobilità potrebbe trovare una nuova svolta nei pochi giorni che ci separano dalla fine dell'anno, anche se le premesse certamente non sono delle migliori.

Nel corso degli incontri, durante i quali abbiamo apprezzato lo sforzo di mediazione dei rappresentanti del Ministero dei Trasporti e dell'Economia coordinati dal Prof. Emilio Brogi, è stato possibile apprendere direttamente dal Ministro, On. Matteoli, l'impegno a definire ed emanare il necessario decreto che permette la ripartizione delle risorse del Fondo istituito per il TPL con il DL 185/2008, con la chiara finalità di dare più sicurezza, maggiore qualità e contenere le tariffe nel trasporto locale. A tale intervento deve aggiungersi l'effetto della legge finanziaria del 2008, che ha destinato al TPL per effetto della compartecipazione, parte dell'accisa sul gasolio per autotrazione. Gli impegni presi dal Ministro non hanno trovato possibilità di concretizzazione al momento della definitiva approvazione della legge di stabilità, ma egli ha assicurato alle parti sociali che si troveranno i necessari spazi nel decreto legge definito "milleproroghe"; quindi, dati i tempi, non prima della fine del mese di gennaio 2011.

Riteniamo ormai improcrastinabile anche la concretizzazione dell'impegno preso dal Governo proprio il 15 maggio 2009 in merito alla clausola sociale nel comparto della mobilità. Impegno che più volte è stato richiesto di onorare e sistematicamente confermato, ma rinviato a dopo la costruzione del CCNL della Mobilità. Visti i tempi di realizzazione e l'atteggiamento di scientifico boicottaggio delle associazioni datoriali, non vorremmo che il concetto di fare una cosa solo se ne accade un'altra diventi, come il cane che si morde la coda, un modo di rincorrersi all'infinito.

IVU Rail Certamente non per nostra volontà, ma la vertenza del CCNL della mobilità ha incrociato quella tutta interna a Trenitalia in merito al nuovo programma informatico di gestione dei servizi del personale di macchina e bordo denominato IVU Rail. Già nei numeri precedenti abbiamo avuto modo di affrontare il problema e anche all'interno di questo numero troverete un articolo dedicato, però nell'ultimo mese la vertenza si è accavallata a quella del CCNL della mobilità, tanto che come FAST, di fronte all'ottusità aziendale di voler perseguire un obiettivo insostenibile per il personale di macchina e di bordo, siamo stati costretti ad accavallare le due importanti vertenze. La precettazione, che non abbiamo certamente gradito - avremmo preferito che le OO.SS. in questo caso pagassero la sanzione che rischiavamo in merito ai tecnicismi della commissione di garanzia - ha però dato un importante elemento politico di valutazione in tema di CCNL della Mobilità. Il Governo, scegliendo di non precettare solo i ferrovieri ha, di fatto, riconosciuto il settore come omogeneo.

Comunque, in merito a questa vertenza, riteniamo di dover andare avanti sulla nostra strada cercando di evitare di fare polemica con chiunque, intenzionati come siamo a non mettere posizioni di bandiera. Vogliamo anzi chiarire a tutti che un conto è organizzare il tempo di lavoro, un conto è che le imprese pretendano di organizzare anche il tempo del riposo.

Gruppo FS - accordo 17 novembre 2010 Nella tarda serata del 17 novembre scorso è stato sottoscritto, tra FilFilt-Uilt-Ugl e FAST e il Gruppo FS, assistito da Federtrasporto, un articolato accordo interessante azioni riorganizzative per il recupero produttivo, esaurendo il prerequisito della presentazione nazionale dei macro progetti aziendali per l'avvio delle procedure del Fondo

Bilaterale di Sostegno al Reddito.

Il percorso disegnato nell'accordo, correlato da una serie di allegati, prevede l'avvio delle procedure presso le unità produttive per progetti attinenti il personale inidoneo definitivo, il personale degli staff, quello della navigazione di Civitavecchia e di Catania (IMC), nonché del personale della divisione Cargo. Inoltre è stata pattuita l'erogazione dei vecchi Premi di Risultato per gli anni 2007/2008/2009 e la definizione di un nuovo schema di misurazione, verifica ed erogazione per un nuovo Premio di Risultato da applicare per il biennio 2010/2011. L'accordo si completa con un concreto impegno ad attuare la previsione contrattuale in merito alla sanità integrativa e al sostegno al reddito per il personale di esercizio inidoneo, nonché ad avviare una serie di 1.000 assunzioni nelle due maggiori società del Gruppo FS.

Come sindacato, parlando dell'accordo in questione, pur se per macro-linee, non possiamo esimerci dalla complessità e dalla responsabilità che ci siamo assunti, soprattutto nel condividere la parte attinente alla riorganizzazione della divisione Cargo. Infatti, mentre tutto l'accordo è indubbiamente figlio di quanto già disegnato nel protocollo del 15 maggio 2009, la parte specifica del settore merci è un completamento di ciò che il Gruppo FSaveva ritenuto allora poca cosa, di fatto rinunciandoci.

... il sindacato oggi crede ancora di più nella necessità di regole comuni ...

A distanza di più di un anno è stato condiviso che riorganizzare l'equipaggio treno e il servizio di terra del trasporto merci non poteva essere differente da quanto già avevamo previsto. E' evidente che, dato che il tempo continua a non essere una variabile indipendente e a valle di scelte strategiche diverse ormai evidenti, è sorto il problema di prevedere un equipaggio con due macchinisti che possa permettere lo sviluppo dell'equipaggio tipo di un macchinista e un polifunzionale. Facendo il nostro solito giro di assemblee post accordo abbiamo rilevato alcune criticità che ritenevamo meglio superabili, ma visto lo scarso rapporto fiduciario nelle relazioni industriali, alimentato soprattutto da una dirigenza locale spesso inadeguata, riteniamo che appena possibile nel corso del nuovo anno, e probabilmente nella fase di rinnovo del CCNL della Mobilità, nella parte ex attività ferroviarie dovremo prevedere alcune correzioni che in un certo senso potrebbero incontrare le esigenze sia dei macchinisti sia aziendali. Sempre nelle assemblee post accordo mi è stato fatto notare che sarebbe opportuno tenere delle assemblee anche prima degli accordi. A questo proposito lasciatemi dire che Fast FerroVie organizza assemblee con frequenza periodica, sia come segreteria nazionale, sia come segreterie regionali, ma stranamente si riempiono e si animano i dibattiti solo nelle assemblee del dopo accordo. Ritengo che questa sia una difficoltà non solo della FAST.

Acquisto di "Arriva Deutschland" L'8 dicembre è rimbalzata su tutta la stampa continentale la notizia dell'acquisizione da parte del Gruppo FS di un'importante quota di mercato del Trasporto Locale Tedesco, attraverso l'acquisto di Arriva Deutschland.

È indubbiamente un ottimo risultato, soprattutto se visto sotto l'aspetto del livello di affidabilità industriale che il Gruppo FS ha oltre le frontiere nazionali dove, com'è noto, da anni contribuisce significativamente allo sviluppo del sistema ferroviario.

Tale presa di coscienza ci permette un certo ottimismo nell'auspicare che anche in Italia sia possibile affermare l'eccellenza di Trenitalia nel Trasporto Pubblico Locale e non solamente sul servizio Business, più noto come Alta Velocità, trattando il resto come servizio marginale che deve pagare "Pantalone".

Sarà anche vero che in Germania il finanziamento del TPL è più elevato che in Italia, ma riteniamo che sia anche di maggiore qualità e quantità. Sarà anche vero che in Germania esistono orari di lavoro differenti, ma esiste anche una diversa retribuzione meritocratica al personale e un diverso rispetto degli impegni presi fra parti sociali.

È indubbio comunque che il Governo Italiano, che ha espresso apprezzamento per il risultato raggiunto, deve fare la propria parte affinché vi sia garanzia sui contratti di servizio e non siano possibili ritocchi a ogni legge finanziaria, oltre a reintegrare le necessarie risorse economiche e a rivedere le normative per recuperare i gravi danni fatti al Trasporto Pubblico Locale e al Servizio Universale da quando si è presa la strada delle liberalizzazioni ad ogni costo, evitando di far pagare come sempre i costi ai pendolari e ai lavoratori del settore.

Concludendo, in questo editoriale, anche per motivi di spazio, ho tentato di affrontare i temi più caldi cercando di chiarire le linee guida della FAST, contrapponendole alle complessità che ogni giorno accompagnano lo svolgimento della nostra azione quotidiana. Ma nonostante le difficoltà siamo convinti che il percorso pensato e intrapreso nel 1999, con l'accordo che poi ha portato al CCNL delle Attività Ferroviarie, sia ancora attuale nello spirito. Già allora il sindacato, capendo in anticipo che era necessaria una visione d'insieme del trasporto ferroviario, si fece parte attiva del percorso di creazione di una serie di regole che avrebbero dovuto valere per tutti coloro che avessero in futuro impiegato dei mezzi e del personale sulle strade ferrate. Purtroppo, a distanza di oltre dieci anni, dobbiamo constatare che chi avrebbe dovuto fare da garante di tutto ciò - e ci riferiamo alla politica e ai governi - ha letteralmente, palesemente abdicato dal proprio ruolo. Tollerando la sostanziale deregulation messa in atto dalle imprese di trasporto che operano in Italia dopo la liberalizzazione del settore, hanno di fatto consentito quel dumping che le Organizzazioni Sindacali stipulanti il CCNL delle Attività Ferroviarie avevano previsto e temuto.

Questo significa che il sindacato, che oggi crede ancora di più nella necessità di regole comuni e stringenti per gli operatori del settore, ha un obbligo morale ancora maggiore di perseguire questa strada. E tanto più assolverà al proprio ruolo quanto più riuscirà a essere lungimirante, evitando posizioni aprioristiche e antistoriche, con occhio attento alle trasformazioni del mondo che ci circonda.

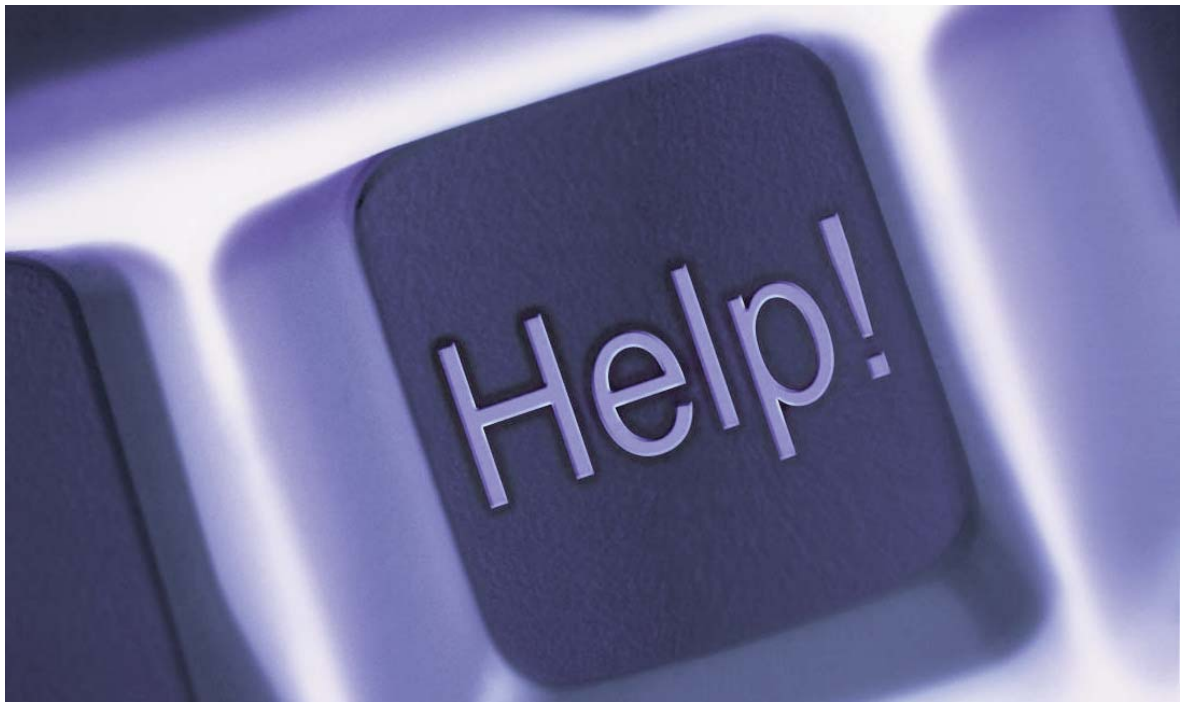
Come abbiamo più volte ripetuto, i continui tagli al trasporto pubblico e a quello ferroviario, il continuo alleggerimento delle normative, spesso a tecnologia costante o comunque non sufficientemente innovativa, il prepotente processo di liberalizzazione non assistito da una legislazione coerente, danno sempre più una prospettiva di servizio marginale al trasporto e rendono il sindacato notevolmente esposto nel ricercare accordi sul lavoro sempre più difficili, nel tentativo di ritrovare presto una vera unità nel mondo del lavoro che per noi può diventare sempre più concreta con la progressiva unificazione contrattuale del settore nel CCNL della Mobilità.

Nel frattempo auguro a voi e alle vostre famiglie un sereno Santo Natale e un buon 2011.

IVU Rail
Il silenzio è complice

Dopo la riuscita, nonostante i numerosi atti di boicottaggio, della prima azione di sciopero, Fast FerroVie è pronta a proclamarne una seconda di 24 ore contro l'introduzione del famigerato nuovo sistema di gestione dei servizi del PdM e del PdB.

di Vincenzo Notarnicola



Passano i giorni, le settimane e il famigerato progetto IVU, nell'indifferenza costruita ad arte dai suoi sostenitori, palesi o celati che siano, continua il suo affinamento, sempre più pronto a dilagare in ogni turno del personale di condotta o scorta di Trenitalia.

Dopo un accordo stilato in maniera tale che l'Impresa non fosse costretta a prendere alcun impegno, al di fuori dello slittamento della programmazione dei turni fino alla data della definizione dell'offerta commerciale 2011 e, nel contempo, il Sindacato fosse messo in condizione di far trasparire con facilità le conquiste che avesse bisogno di millantare, tutti - ORSA compresa - la cosa migliore che hanno ritenuto opportuno fare è stata quella di dedicarsi al boicottaggio del nostro sciopero, dopo di che più nulla; si parla di tutto ma non di IVU, proprio come se si volesse garantirgli la tranquillità necessaria ad una messa a punto ottimale.

... lo stravolgimento negativo della qualità della loro vita lavorativa e sociale ...

Infatti, l'unico motivo per cui il perfido programma di gestione del personale di condotta e scorta ancora non è applicato in tutte le divisioni è solo un problema tecnico, legato al fatto che nelle Imprese dove finora ha trovato applicazione, il software ha avuto l'assoluta amministrazione dei dipendenti mentre, in Trenitalia, questi deve dialogare con l'altro programma di gestione da tempo utilizzato dalla Società, il Veste; una difficoltà di comunicazione che costituisce la secca sulla quale il progetto fino ad oggi si è arenato.

Tutti i verbali siglati tra le parti sull'argomento, altro non sono che un posticipo dei tempi d'attuazione. Nessun impegno viene preso tra Sindacati e Trenitalia diverso dall'aggiornamento, nessuna delle importanti problematiche pendenti sul capo dei lavoratori come tante spade di Damocle, non solo trova risoluzione ma, addirittura, nemmeno una di

loro viene condivisa come una difficoltà alla quale Trenitalia e Sindacati intendono provare a trovare una determinazione positiva.

Così, mentre i colleghi di Frecciarossa e Frecciargento sono ben lungi dallo scoprire il vero volto dell'IVU, che per ovvi motivi trova finora un'applicazione estremamente edulcorata, tutti gli altri galleggiano tra l'inquietudine e l'oblio, sempre meno consci dello stravolgimento negativo della qualità della loro vita lavorativa e sociale a cui stanno per andare incontro, tra l'altro alla vigilia di un rinnovo contrattuale dove rischiano di presentarsi nella condizione peggiore, quella di chi ha appena finito di dare.

La FAST FerroVie è pronta, in questi giorni, a dichiarare una seconda azione di sciopero contro L'IVU, magari di 24 ore; intanto penso che sia essenziale tenere tutti ben presente cosa vuol dire questo progetto per il personale di condotta e/o di scorta, ricordandoci quali sono quelle problematiche fin qui messe sul tavolo e assolutamente ignorate dall'impresa e negli accordi che essa ha stipulato con altri sindacati.

La prima cosa che viene in mente è certamente l'impossibilità, da parte del lavoratore, di un'adeguata programmazione della propria vita privata e/o sociale.

Il turno personalizzato verrà consegnato ad ogni dipendente il 25 del mese precedente la sua entrata in vigore e riguarderà solo i giorni relativi al mese successivo (il 25 ottobre sarà consegnato il turno del mese di novembre poi, per saper qualcosa di dicembre, bisognerà attendere il 25 novembre e così via).

Non conterrà solo i riposi e le giornate con servizi graficati, ma anche un numero imprecisato di giornate di disponibilità pura.

Il lavoratore, quindi, non soltanto viene obbligato a programmare la propria vita privata e/o sociale con l'enorme disagio derivante da un preavviso che va da un minimo di 6 a un massimo di 36 giorni ma, sempre e solo per questi 30 giorni, lo potrà fare unicamente in relazione alle giornate di riposo (4) e a quelle in cui avrà un servizio graficato.

Tra l'altro l'esatta percentuale d'incidenza di queste giornate non è dato saperla; comunque, nei turni sperimentali consegnati al personale, per alcuni agenti tale percentuale era molto superiore al 50%.

... una regressione che ci riporta indietro di qualche decennio ...

Preoccupa il fatto che a una precisa richiesta del tavolo di porre un limite concordato all'incidenza delle giornate di disponibilità nei turni, Trenitalia si sia sempre dichiarata disponibile rifiutandosi, però, di lasciarne traccia sul verbale.

Un atteggiamento quanto meno ambiguo.

Questo punto, comunque, costituisce il vero nucleo di tutta la problematica, perché, in buona sostanza, può significare, per il personale di condotta e/o scorta, la perdita di tutte le conquiste relative sia all'umanizzazione del turno sia alle garanzie di poter avere almeno una parvenza di vita sociale.

Quello del PdM e del PdB è un lavoro che non trova soluzione di continuità nell'arco delle 24 ore né, tantomeno, nelle giornate di festa civile o religiosa; per cui, da sempre, ha costituito un impedimento verso la possibilità di condividere con famiglia e amici i momenti salienti nei rapporti personali e sociali.

In più trent'anni di lotta spesso durissima noi, e ancor di più i colleghi che ci hanno preceduto, siamo riusciti a strappare difficili condizioni di equilibrio che, se non hanno rappresentato effettive soluzioni, hanno sicuramente costituito soddisfacenti compromessi; in pochi mesi essi rischiano di essere cancellati nella più totale indifferenza.

Una regressione che ci riporta indietro di qualche decennio, perché per trovare una condizione in cui il macchinista o il capotreno, per tutta la sua vita lavorativa, riesce a sapere in che giorni e per quali orari dovrà essere a disposizione dell'azienda solo con un preavviso che va dai 5 ai 35 giorni, mentre tutto il resto del calendario è un'incognita continua, bisogna andare a finire quanto meno al dopo guerra o giù di lì.

Ritengo che l'unica soluzione possibile che consenta di mitigare in maniera sopportabile l'impatto di IVU su queste tematiche sia quella di un consono allargamento dei tempi di programmazione, che devono essere assolutamente portati dai previsti 30 giorni ad almeno 90.

Affrontiamo ora lo spinoso argomento costituito dall'impudente quanto subdola riduzione coatta della quantificazione del Riposo Settimanale e del Riposo

Giornaliero, che Trenitalia cela fraudolentemente nelle pieghe dell'applicazione di IVU.

I picchetti contrattuali in vigore specificano che il riposo settimanale non può essere inferiore a 48 ore; inoltre, nella programmazione dei turni, Trenitalia deve garantire ad ogni lavoratore la fruizione di 3.538 ore annue di tale riposo.

Per questo motivo, fino ad oggi, i turni del macchina e del bordo sono stati caratterizzati da riposi settimanali aventi una consistenza pari a 58 ore minime, medie, mensili.

Con IVU, invece, posizionando in maniera sistematica le giornate di disponibilità in precedenza del riposo settimanale, Trenitalia fa si che esso venga programmato sulla base del limite contrattuale di 3.538 ore annue ma, nel momento in cui il personale riempie con un servizio qualunque la giornata di disponibilità, ne sancisce anche una decisa riduzione, pari a circa 6/8 ore per ogni riposo.

Una riduzione che corrisponde, quindi, a più di 430 ore all'anno per agente, equivalenti a più di 18 giorni in meno, ogni anno, in cui ogni macchinista e/o capotreno potrà essere libero dal servizio in coincidenza con il riposo settimanale.

Inoltre, il riposo giornaliero che precede un periodo d'assenza - che secondo il CCNL era pari a quello previsto dalla giornata di turno afferente - con IVU viene sempre ridotto al valore minimo, con un delta negativo che può arrivare fino a 12 ore (moltiplicato per il numero dei periodi di assenze godute e diviso per 24, sono altri giorni di riposo in meno ogni anno).

Con l'entrata in vigore di questo CCNL il personale in turno non sempre ha potuto beneficiare delle 3.538 ore minime di Riposo Settimanale programmate nell'anno ma, quando non ci è riuscito, almeno c'è andato abbastanza vicino.

Grazie all'avvento di IVU, Trenitalia ha trovato un efficace strumento per continuare a programmarne un minimo di 3.538 ore annue per ogni agente ma, graficando giornate di disponibilità in turno in precedenza del riposo settimanale, ha trovato il modo per garantirsi anche che il personale in turno (tutto il personale di macchina e di bordo), ne possa godere solo molte, ma molte di meno.

Mentre l'accennata soluzione di preavviso trimestrale certamente attenuerebbe in maniera significativa le ricadute negative sul riposo giornaliero, per quanto concerne il riposo settimanale, l'unica soluzione per evitare quello che sarebbe un vero e proprio scippo ai danni dei macchinisti e dei capotreni è quella di prevedere una verifica trimestrale del riposo settimanale goduto da ogni agente, rapportarlo al limite annuo, per poi provvedere ad un corrispettivo reintegro delle ore sottratte indebitamente.

D'altro canto il personale gestito dal programma IVU è, nel contempo, in turno ma anche disponibile e, per quest'ultimo, la normativa in vigore garantisce il godimento e non più la semplice programmazione delle 3.538 ore annue di riposo settimanale.

... la cosa strana è che su tutto ciò solo la FAST FerroVie continua ad avere qualcosa da obiettare ...

Attraverso il progetto IVU, Trenitalia si è appropriata in maniera infida della possibilità di programmare turni con all'interno lo Straordinario Obbligatorio.

Come ben sappiamo, il contratto prevede l'obbligo all'azienda di programmare la turnazione del lavoro del PdM e del PdB entro il limite di 36 ore settimanali medie mensili, e fintanto che anche per il personale di condotta e/o scorta, così come per tutti gli altri lavoratori, le giornate d'assenza venivano usufruite in sostituzione di altrettante giornate in cui era stata programmata una prestazione lavorativa, non c'era nessun problema

Con IVU, così come ci è stato presentato e così come viene attuato in sperimentazione, succede che, invece, le assenze vengono prestabilite nel turno, visto che lo stesso viene graficato "ad personam" ogni mese con servizi ma anche con le assenze; quindi quest'ultime non partecipano in alcun modo al computo delle 36 ore medie settimanali di lavoro programmabili contrattualmente.

Ne consegue che con questo nuovo sistema Trenitalia si arroga il diritto di programmare turni mensili con un limite massimo di lavoro pari a 36 ore medie settimanali con all'interno giornate d'assenza (ferie, permessi e quant'altro) che così, di fatto, rischiano di diventare semplici intervalli.

Insomma se un dipendente quel mese lavora tutti i giorni, Trenitalia lo fa lavorare 36 ore medie settimanali; se, invece, fa due o tre giorni di ferie Trenitalia, se vuole, può farlo lavorare lo stesso 36 ore medie settimanali salvo poi pagargli lo straordinario mensile a saldo.

E' una possibilità celata con cura, non facile da cogliere ma che riserva all'impresa delle possibilità che esulano dai propri diritti, calpestano quelli del lavoratore e *shuntano* la contrattazione con i sindacati.

Ovviamente con una programmazione trimestrale anche questo aspetto troverebbe, se non proprio soluzione, quantomeno una mitiga-

zione tale da risultare certamente tollerabile dalla categoria.

Bisogna considerare, inoltre, che l'introduzione di IVU Rail comporterà inevitabilmente una riduzione del fabbisogno del personale di condotta e scorta nonché, in maniera certamente più significativa, quello dei quadri connessi alla distribuzione del personale.

Una ricaduta certamente molto importante sia per i lavoratori, sia per coloro che giornalmente sono chiamati a rappresentarli; però questo progetto, cosi come è stato presentato e portato avanti da Trenitalia, immagina il sindacato estraneo sia alla gestione di tali ricadute occupazionali, sia alla conseguente ridefinizione della geografia degli impianti, incassando in questo modo un prezzo altissimo senza lasciare alcuna tutela ai lavoratori che lo pagano.

La cosa strana è che su tutto ciò solo la FAST FerroVie continua ad avere qualcosa da obiettare.

Bisogna riflettere, inoltre, sul fatto che manca qualsiasi chiarezza sui tempi e sui modi di contrattazione delle flessibilità previste per l'orario di lavoro del macchina e del bordo ma, ancor di più, manca qualsiasi riferimento sulle norme per assegnazione al personale di quelle giornate caratterizzate dalla presenza di flessibilità normative che prevedono il pagamento di un'apposita aliquota.

A titolo esemplificativo possiamo pensare al caso di due servizi di pari fascia, l'uno che inizia poco prima delle 5,00 e quindi prevede il pagamento di una flessibilità e un altro che invece inizia poco dopo e quindi non prevede alcuna retribuzione supplementare; la differenza spesso è solo economica e non certo di gravosità del carico di lavoro giornaliero o di disagio. Se nei turni attuali tutti ruotano su tutte le giornate in maniera indiscriminata, con IVU non esiste nessuna chiarezza su quale sistema viene adoperato per designare a chi viene assegnato il servizio con il pagamento della specifica competenza e a chi, invece, viene assegnato quello cui non compete maggiorazione alcuna. Inoltre non è prevista nessuna possibilità di verificare la corretta applicazione di specifiche norme, casomai fossero stabilite delle regole che, comunque, oggi non ci sono.

D'altro canto appare palese l'intenzione di Trenitalia di non concedere più al Sindacato la possibilità di svolgere i propri compiti di controllo e verifica sull'applicazione delle norme contrattuali e degli accordi sottoscritti tra le parti, almeno su ciò che riguarda la programmazione dell'utilizzo del personale di condotta e/o scorta.

Lo dimostra il fatto che con IVU i rappresentati dei lavoratori, siano essi RSU e/o Sindacato, non potranno più contrattare i turni del macchina e del bordo né, tantomeno, verificare l'attendibilità dei dati relativi all'utilizzo del personale; in buona sostanza potranno solo prendere atto di dati macro e riepilogativi senza avere la possibilità d'intervenire, in tempi utili, a tutela del lavoratore vittima di eventuali soprusi.

Un quadro decisamente fosco e inquietante, ancor di più alla luce di tutte le illegittimità, forzature e riscritture che Trenitalia ha compiuto finora sull'argomento; non riusciamo neanche a immaginare, senza più controllo né trattativa, cosa possa farsene questa Società di trasporto delle norme contrattuali e degli accordi integrativi.

Ma anche su ciò solo la FAST FerroVie continua ad avere qualcosa da obiettare.

Ci sono, poi, anche degli aspetti collaterali, che meritano di trovare riscontri risolutivi:

- Qualora fosse concesso un giorno di ferie in gestione operativa, essendo la ripresa del turno un elemento essenziale del progetto IVU, il riposo giornaliero previsto dalla giornata di turno precedente l'assenza non è più garantito oppure diventerà un motivo valido per la mancata concessione della stessa;
- Con IVU, il personale di macchina e di scorta saranno gli unici dipendenti del Gruppo FS a non avere più diritto alle mezze giornate di ferie;
- Il nuovo sistema di turnazione non fornisce alcuna garanzia sul mantenimento dell'allocazione della produzione dopo la fase di ripartizione, con servizi che cambiano assegnazione d'impianto a seconda di qual'é più conveniente ai fini produttivi;
- IVU è impostato in maniera tale da saturare le prestazioni settimanali o giornaliere con ore di aggiornamento professionale, fino all'attuazione dei tetti contrattualmente previsti. Ne è conseguenza dedurre che la qualità della formazione, in caduta libera negli ultimi anni, è intenzione aziendale quella di affossarla definitivamente, relegandola in spazi dove non può trovare nessuna realizzazione se non quella di far salva la forma.

Secondo me basta confrontare l'articolazione e il corpo delle eccezioni fin qui esposte sul famigerato IVU con i miseri e ambigui contenuti degli ultimi verbali sottoscritti da alcuni sindacati con Trenitalia sull'argomento per avere la netta sensazione che qualcuno "ciurli nel manico". Per voi no?

notarnicola@fastferrovie.it

Fondo Bilaterale - Indispensabile il rispetto delle procedure

Determinato richiamo di FAST FerroVie al Gruppo F.S. sul rispetto delle procedure relazionali previste dagli accordi del 15 maggio2009 per la definizione delle posizioni occupazionali d'esubero e per la destinazione delle prestazioni ordinarie/straordinarie previste nel Fondo Bilaterale

a cura di Agostino Apadula

Non usa mezze misure il Segretario Nazionale FAST FerroVie, nella nota inviata all'AD Mauro Moretti, per significare lo stato d'impasse delle trattative territoriali sul Fondo Bilaterale, né tantomeno a indicarne le cause: "Uno stallo relazionale nelle trattative territoriali sul Fondo Bilaterale riconducibile agli atteggiamenti di provvisorietà e di sufficienza con i quali la Dirigenza Aziendale si è proposta per espletare le fasi procedurali disciplinate dall'accordo del 15 maggio 2009".

A supporto della denuncia del nostro Segretario si potrebbero pubblicare i numerosi verbali di disaccordo e/o di rinvio a date successive, per l'esame delle proposte presentate dalle Società di quelli che dovevano essere "i motivati e articoli progetti aziendali e l'esplicitazione degli obiettivi aziendali da perseguire" sui quali appunto le Segreterie Regionali delle O.S. e le RSU di riferimento pensavano, in linea con quanto sancito dall'accordo di procedura per la definizione degli esuberi e per l'applicazione delle prestazioni ordinarie/straordinarie del Fondo Bilaterale, di doversi esprimere. Progetti che, di fatto, sono risultati essere, cosi come segnala Serbassi all'AD Moretti nella sua nota di seguito pubblicata, solo un elenco di numeri di presunti esuberi sui quali "non doveva essere data nessuna spiegazione di merito", da parte della Dirigenza Aziendale stessa, alle O.S. presenti ai tavoli di trattativa.

... dovevano essere compiute e motivate le previsioni di personale in esubero ...

Una maniera perlomeno "provvisoria e improvvida" di approcciarsi ai confronti finalizzati alla riorganizzazione e allo sviluppo delle Società stesse che, in quanto sono da realizzare "anche attraverso prestazioni risolutive del rapporto di lavoro" per un numero di Ferrovieri da definire, meritavano un altro tipo di approccio, perlomeno più professionale e responsabile, da parte della dirigenza aziendale. Soprattutto, dovevano essere compiute e motivate le previsioni di personale in esubero, ridotte invece negli pseudo progetti presentati al Sindacato, come denunciato da Serbassi, a una mera elencazione di numeri slegati da ogni ipotesi di rilancio delle Aziende del Gruppo.

Corretta e quanto mai degna di nota è stata la posizione assunta dai Sindacati, in primis quella delle delegazioni FAST che si sono distinte in tal senso, sui territori. Pur dichiarandosi disponibili a proseguire i confronti, hanno reclamato identica correttezza di comportamento da parte dei Dirigenti aziendali, che in modo illegittimo continuavano a voler violare grossolanamente l'accordo di procedura prevedendo:

► l'applicazione delle prestazioni straordinarie del Fondo Bilaterale in forma prioritaria, omettendo ogni verifica su forme di riequilibrio - per esempio tra la Divisione Cargo e la Divisione Passeggeri Regionale - che potrebbero compensare tra loro l'eventuale presenza di esubero;

► l'omissione della convocazione ai tavoli di trattativa delle R.S.U. di riferimento degli impianti interessati dai progetti, presentati in modo improvvisato quanto improvvido;

► la previsione di un'anticipazione della prestazione di accompagno in pensione mediante la destinazione per i Ferrovieri inidonei di una fase, lunga anche fino a18 mesi, di una prestazione di part-time a zero, impossibile da realizzare per come previsto nei progetti aziendali per le motivazioni ben specificate dal Segretario Nazionale FAST FerroVie, nella nota di seguito riportata indirizzata all'Amministratore Delegato del Gruppo F.S. e delle Società controllate.

FAST FerroVie Sma — confsal — www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE

NOTA All'Amministratore delegato Ing. Mauro Moretti

Oggetto: **confronti territoriali sulle prestazioni del Fondo Bilaterale**

Egregio Ingegnere,

la presente per rappresentarLe il disagio, mio personale e delle strutture territoriali della Fast FerroVie- Confsal, per lo stato deprecabile dei confronti, aperti tra mille difficoltà, sui progetti di ristrutturazione e riorganizzazione delle Società del Gruppo F.S.

Mi permetto di segnalarLe come nei fatti si sia subito prodotto nei territori uno stallo relazionale nelle trattative alle quali facevo prima riferimento, per motivazioni che per certi aspetti, mi perdonerà la franchezza, sono riconducibili agli atteggiamenti di provvisorietà e di sufficienza con la quale la Dirigenza Aziendale si è proposta per espletare le fasi procedurali per come disciplinate dall'accordo del 15 maggio 2009.

Ferma restando l'indiscutibile condivisione e convinzione massima che la scrivente O.S., a tutti i livelli, esprime sul valore dei testi degli accordi del 17 novembre scorso, non riteniamo però possibile accettare che il percorso d'applicazione delle prestazioni ordinarie e straordinarie del Fondo Bilaterale sia segnato da una marcata violazione delle regole relazionali in esso contenute, che ne renderebbero difficoltosa la loro destinazione ai Ferrovieri che dovessero essere individuati in esubero, soprattutto se si esaurisce in modo insufficiente la fase di immissione su base volontaria delle prestazioni di cui trattasi.

In ragione di ciò non diventa pertanto sostenibile che "**i motivati e articolati progetti aziendali e l'esplicitazione degli obiettivi aziendali da perseguire**" da presentare alle O.S./RSU, così come recita l'intesa sul fondo bilaterale si riduca, per i Dirigenti del Gruppo titolati a condurre le trattative, a un mero elenco di numeri sui quali **"non deve essere data nessuna spiegazione di merito".**

Non è accettabile altresì che si violino impunemente le procedure, che prevedono ad esempio il coinvolgimento delle RSU di riferimento dell'impianto interessato dal progetto, che per le trattative di specie sono state interessate solo dalla consegna di un semplice foglio alla prima RSU che passava nelle vicinanze, magari per caso.

Sicuramente poi è fuori da ogni norma, per come è stata prevista, poter pensare di estendere "anche fino a 18 mesi" la prestazione del part-time a zero ore, per poi procedere all'immissione della stessa posizione occupazionale, senza nessuna soluzione di continuità, nella prestazione di accompagno in pensione sapendo che:

- la prestazione del part-time, in quanto ordinaria, si applica a rotazione tra gli addetti di una realtà lavorativa indipendentemente dalla condizione fisica degli stessi e quindi non può essere finalizzata alla risoluzione del rapporto di lavoro, nemmeno su base volontaria, perché diventerebbe nei fatti un metodo - alquanto discutibile - di prelevare risorse in un bilancio destinato a finanziare esclusivamente le prestazioni conservative;
- il trattamento pensionistico di coloro che verrebbero interessati da questo part-time, per 18 mesi o anche meno, e la loro successiva collocazione in accompagno in pensione comporterebbe la decurtazione della quota B del loro trattamento pensionistico in modo sostanziale e irreversibile. Regole di correttezza non scritte avrebbero voluto invece che magari, ferma restando la necessità di prevedere soluzione di continuità su detta prestazione prima della fase di accompagno in pensione, si fosse proposto dopo il momento di confronto, "un'integrazione economica", per salvaguardare i trattamenti pensionistici futuri degli interessati, per predisporre meglio il negoziato territoriale e lo stesso Comitato Amministratore del Fondo Bilaterale, deputato in ultima battuta a dare giudizi di legittimità sull'erogazione delle prestazioni, materia che, anche in sede territoriale, non può essere definita, in assenza di rispetto delle procedure, con una previsione di accordo magari a maggioranza delle parti sociali.

Parimenti siamo costretti a sollevare giudizi di non conformità sulle manifestazioni d'interesse indette dalle Società sui territori che, a termine di regolamento, devono essere invece emanate successivamente alla definizione degli accordi o magari dopo la certificazione della rottura dei confronti sui territori, fattispecie, quest'ultima, che siamo ben determinati ad evitare. Riteniamo quindi che, se si vuole agevolare il prosieguo delle trattative, le Società in indirizzo abbiano l'obbligo di precisare che le manifestazioni pubblicizzate sono invece dei semplici sondaggi.

Nella certezza di riscontri oggettivi sui rilievi mossi e nel rinnovare l'impegno della FAST FerroVie-Confsal a sostenere i progetti motivati di riorganizzazione e rilancio delle Società del Gruppo F.S., si coglie l'occasione propizia per inviare i saluti più distinti.

Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi

Altro motivo di tensione, oltre a quello derivante dai progetti aziendali citati in precedenza, è da ricondurre alle altrettanto immotivate e illegittime manifestazioni d'interesse pubblicizzate *tout à coup* dalle Società sui territori, allo scopo evidente di scavalcare il Sindacato nel rapporto con i Ferrovieri interessati alla prestazione risolutiva del rapporto di lavoro di accompagno in pensione. Lavoratori contattati e pressati in molte realtà territoriali anche da "pseudo rappresentanti aziendali", che hanno contribuito così a creare ulteriore confusione tra i Ferrovieri cosiddetti "esodabili" e a determinare ulteriormente un'impasse sui confronti sindacali appena aperti.

Probabilmente più sostenibile poteva essere invece l'attuazione di una semplice consultazione tra i Ferrovieri interessati all'esodo, condotta in maniera corretta e informale e preannunciata ovviamente prima al Sindacato.

Adesso si dovranno recuperare i ritardi, imputabili come già detto interamente ai comportamenti aziendali, ma soprattutto si dovrà tenere in debito conto che in assenza di conformità con le procedure previste non sarà possibile certificare l'accordo o la stessa rottura dei confronti; quindi tantomeno il Comitato Amministratore del Fondo Bilaterale potrà dare corso alla liquidazione delle prestazioni ordinarie/straordinarie.

apadula@fastferrovie.it

Il contratto della staticità

di Marco Peroli

Si chiama Contratto della Mobilità, ma gli si addice di più la definizione "della Staticità".

La piattaforma sindacale, proposta nell'ormai lontano 2007 da FAST, CGIL, CISL, UIL, UGL, FAISA e ORSA e approvata dall'Assemblea Nazionale dei Quadri e Delegati il 21 febbraio 2008, aveva l'intento di unificare i settori dei trasporti (Ferrovieri, Autoferrotranvieri e Attività Ferroviarie) in un unico contratto di riferimento. Il fine era di dare, in previsione delle gare d'appalto, un unico e univoco riferimento normativo alla stesura dei Bandi di gara alle imprese concorrenti, garantendo sia le aziende già operanti che i lavoratori occupati.

Era, ed è tutt'oggi, un progetto ambizioso e al tempo stesso innovativo, che recepiva le direttive europee atte a garantire la libera concorrenza in un settore storicamente monopolista, senza compromettere gli sforzi finora operati in investimenti da parte delle imprese, la sicurezza, il livello di occupazione e del salario.

Tutte le Organizzazioni Sindacali hanno creduto da subito, e tuttora son ancor più convinte, che il Contratto Unico della Mobilità sia l'unico strumento in grado di garantire tutto ciò, ma purtroppo hanno incontrato sulla propria strada imprese, e loro associazioni, e amministrazioni pubbliche che ne hanno ostacolato e ne ostacolano tutt'oggi l'applicazione, senza peraltro proporre progetti alternativi che dimostrino la bontà di salvaguardare la qualità e la quantità di servizio di cui il cittadino reclama, giustamente, il diritto.

Era, ed è tutt'oggi, un progetto ambizioso e al tempo stesso innovativo, che recepiva le direttive europee atte a garantire la libera concorrenza in un settore storicamente monopolista, senza compromettere gli sforzi finora operati in investimenti da parte delle imprese, la sicurezza, il livello di occupazione e del salario.

Nel corso del cammino, l'ambiziosa richiesta di riformulare le attuali scale parametrali del Contratto delle Attività Ferroviarie e degli Autoferrotranvieri in una, comprendente le diverse figure professionali, s'è infranta con il Protocollo del Maggio 2009, sottoscritto presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, con la definizione della parte economica pregressa relativa all'anno 2008, dove le parti s'impegnavano a incontrarsi, successivamente, con tavoli disgiunti, per provvedere agli ulteriori adempimenti necessari alla definizione dei relativi contratti.

Per l'anno 2008 è stato previsto, pertanto, un aumento economico di € 60 mensili (al parametro E per le Attività Ferroviarie, e al parametro 175 per il TPL) con decorrenza dal mese di maggio 2009.

Il periodo pregresso, 1.1.2008-31.12.2008, è stato definito con un recupero economico di € 840 (€ 60 x 14 mensilità) riparametrato al parametro E per le Attività

Ferroviarie e al parametro 175 per il TPL, mentre il periodo di trascinamento degli effetti economici del 2008 dal 1.1.2009 al 30.4.2009, con un ulteriore importo di € 240 (€ 60 x 4 mensilità), riparametrato come sopra.

La somma complessiva di € 1080 (€ 840 +€ 240) è sta corrisposta in unica soluzione con la paga del mese di giugno 2009.

Con la sottoscrizione del succitato Protocollo, le parti si erano impegnate a risolvere la parte normativa dei capitoli comuni (campo di applicazione, decorrenza e durata, disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali, mercato del lavoro), entro 45 giorni dalla sottoscrizione dello stesso.

Come ben sapete, la definizione è giunta al traguardo solamente il 30 settembre 2010, sempre presso il Ministero, "grazie" all'ostracismo perpetrato dalle Associazioni Datoriali, ASSTRA e ANAV in testa.

Ora siamo arenati sulla copertura economica relativa agli anni 2009-2010.

Sull'argomento, decisivi sono stati gli annunci sui tagli ai finanziamenti alle Regioni dell'estate scorsa, confermati dalla Legge di Stabilità 2011, approvata in via definitiva a novembre 2010, nonostante le ripetute promesse del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti in persona e dei rappresentanti del Ministero stesso, durante gli incontri tra le parti, succedutisi dal 1 ottobre al 1 dicembre 2010.

Dopo il varo della Legge di Stabilità che, come detto, non ha visto realizzarsi le promesse d'intervento annunciateci, il Ministero ha spostato il suo promesso intervento sul Decreto Milleproroghe (che sarà approvato non prima del febbraio 2011), invitando le parti a sfruttare il periodo per definire l'oggetto del contendere.

Per definirlo, non possiamo dimenticare quanto sottoposto all'attenzione delle parti datoriali nell'ormai lontano 2007, e cioè un aumento salariale pari a euro 150, a copertura del biennio economico 2008-2009, con successivo adeguamento biennale, 2010-2011, calcolato in relazione all'avvenuta inflazione del primo biennio.

... le parti si erano impegnate a risolvere la parte normativa dei capitoli comuni ...

È vero che:

> i 150 euro sono la proposta sindacale, mai concordata tra le parti;

> il 2008 è stato definitivamente chiuso con l'aumento di € 60 al parametro E/175, a regime effettivo dal maggio 2009, con l'ennesima una - tantum a copertura dei 16 mesi pregressi;

> il sistema contrattuale non è più quadriennale normativo col biennio economico;

> molti lavoratori, in altri settori, hanno perso il posto di lavoro, andando in cassa integrazione e/o mobilità, nella migliore delle ipotesi;

> agli statali è stato congelato il rinnovo del CCNL fimo al 2013.

Ma è altrettanto vero che:

> le Associazioni Datoriali non hanno mai presentato una controproposta alternativa, tant'è che al Ministero s'è lavorato sulla piattaforma delle Organizzazioni Sindacali;

> l'una - tantum ha fatto risparmiare alle Associazioni Datoriali la differenza tra € 1.080 e l'esatto risultato della formula 60x14+TFR+contributi+effetto dell'aumento tabellare sugli altri istituti retributivi;

> il sistema contrattuale triennale prevede l'erogazione degli arretrati, con l'applicazione della formula al precedente punto, aumento retributivo concordatox14+TFR+contributi+effetto dell'aumento tabellare sugli altri istituti retributivi sul periodo pregresso;

> non abbiamo gli ammortizzatori sociali;

> il DDL sui lavori usuranti, che darebbe l'opportunità di usufruire di un periodo fino a tre anni di prepensionamento, dopo anni non ha ancora partorito i successivi Decreti attuativi che consentirebbero l'applicazione della norma;

> l'Agenzia delle Entrate e le Associazioni Datoriali hanno ostacolato l'applicazione, intesa nel più ampio concetto stesso, così come pubblicizzato dal Governo, delle norme sulla detassazione dei salari;

> le Associazione Datoriali hanno annunciato, causa tagli dei finanziamenti, aumenti tariffari, esuberi del personale, licenziamenti collettivi e disdetta degli accordi di secondo livello;

> il nostro salario è fermo al 2007 (€ 60 erogati dal maggio 2009 non coprono l'inflazione reale, né al maggio 2009 stesso né, tantomeno, al dicembre 2010);

> ci negano il diritto allo sciopero (vedi la precettazione del Ministro sullo sciopero del 10.12.2010), nonostante la completa disponibilità da parte sindacale di evitare lo scontro, con i molteplici rinvii spontanei dello stesso.

A fronte di tutto questo, rispettosi delle leggi che prevedono sanzioni per le Organizzazioni Sindacali e i singoli lavoratori (già applicate nel 2003), ma non per le Associazioni Datoriali che artatamente ostacolano e boicottano la trattativa, in attesa che il Parlamento intervenga per risolvere i veri problemi dei comuni cittadini, e non solamente i problemi delle Lobby e delle caste, non ci sentiamo di condannare coloro che, esasperati dagli altri, domani alzeranno la testa per far valere la propria dignità, che è anche quella di tutti noi.

peroli@fastferrovie.it

Due giudici danno ragione a un lavoratore, assistito da Fast FerroVie Umbria, che Ferservizi aveva "condannato", con la chiusura del Centro di Formazione di Foligno, a cinque ore di pendolarismo quotidiano.

di Paracelso

C'e' un giudice a Berlino

Il Giudice del Lavoro del Tribunale di Ancona, in primo grado, e il Tribunale di Ancona in secondo grado su ricorso della Ferservizi, hanno dato ragione a uno dei lavoratori dell'ex Centro di Formazione di Foligno che, ex art.700 del codice di procedura civile, aveva impugnato il provvedimento di trasferimento disposto per lui, come per altri quattro dipendenti, da Foligno ad Ancona in seguito alla chiusura dell'impianto umbro.

Le due ordinanze sono particolarmente severe nei confronti della Società del Gruppo FS, la cui già non fulgida immagine esce particolarmente offuscata anche dall'aspetto legale e giudiziario della vicenda.

Della chiusura del Centro di Formazione di Foligno abbiamo diffusamente parlato dalle colonne di questo giornale, nell'avanzata primavera dello scorso anno.

Tuttavia al lettore potrà essere di una qualche utilità ricordare brevemente lo sviluppo della vicenda, anche per comprendere al meglio, e al di là del caso specifico, la portata emblematica e la valenza paradigmatica della pronuncia giurisdizionale in parola.

Se la memoria non tradisce, sul finire del mese di Marzo e i primi giorni di Aprile di quest'anno, la Ferservizi "informò", e il virgolettato non è casuale come più avanti si vedrà, della decisione di chiudere l'impianto.

Le Organizzazioni Sindacali espressero il dissenso "di rito", ed anche questo virgolettato non è casuale.

Ne conseguì l'inevitabile trattativa, o presunta tale, sul destino dei lavoratori, che si concluse con il "prendere atto" da parte delle Organizzazioni Sindacali regionali, tranne la Fast dell'Umbria, dell'incredibile decisone di trasferire i cinque malcapitati presso il Polo territoriale di Ancona, caricando sui lavoratori una "comoda" pendolarità di cinque ore giornaliere.

A nulla valsero le molteplici e articolate proposte formulate al tavolo di trattativa, che dimostravano la possibilità di ricollocare i dipendenti nel territorio comunale/regionale, come peraltro le previsioni contrattuali stabiliscono.

Nelle lettere con le quali si comunicava il provvedimento ai destinatari la Ferservizi, evidentemente consapevole dell'abuso e dell'intrinseca illegittimità, non parlò di trasferimento ma di "riallocazione" pensando, con questo puerile escamotage, di aggirare eventuali future pronunce giurisdizionali.

... pensando, con un puerile escamotage, di aggirare eventuali pronunce giurisdizionali ...

Pronunce che invece, puntualmente, hanno fatto piazza pulita, nel caso di specie, dell'arroganza della controparte datoriale.

La violazione di norme riportata nell'ordinanza di condanna è impressionante: violate le previsioni della ben nota legge 104, dalle quali il ricorrente, come altri dei cinque, era protetto; violate le norme dello Statuto dei lavoratori dalle quali il ricorrente, come altri dei cinque, era protetto in quanto dirigente della RSU; violate le norme del codice civile in tema di trasferimenti e riassegnazione delle mansioni del lavoratore. Nel dispositivo si legge poi a chiare lettere che il tutto è avvenuto "in palese violazione dei fondamentali diritti costituzionali". Naturalmente i giudici non hanno per nulla preso in considerazione il ridicolo escamotage della "riallocazione".

Fin qui una sommaria ricostruzione della vicenda, sulla quale ora sviluppiamo qualche considerazione.

Nel progressivo e preoccupante decadimento generale si può dire, senza gioia, che la magistratura è sempre più chiamata a svolgere un ruolo di supplenza anche nei rapporti sindacali e di lavoro. Per far valere i propri diritti

cioè, financo quelli costituzionalmente protetti oltre che quelli reali, i lavoratori e i Sindacati sono sempre più spesso costretti ad adire le vie legali. Ai casi che assurgono alle cronache nazionali, tipo quello della Fiat, se ne aggiungono migliaia come quello di cui stiamo parlando.

La distorsione del sistema è evidente, distorsione che vede impotenti e sterili relazioni industriali, accordi contrattuali, patti negoziali.

Ai sindacati del Gruppo FS è, per esempio, contrattualmente riconosciuto il diritto a essere "informati" delle decisioni aziendali su piani d'impresa, politiche industriali e decisioni non solo strategiche ma anche operative. Ammesso sia stata una scelta saggia togliere dall'ambito della contrattazione materie così delicate e importanti (ma non è questa la sede per parlarne), bisognerebbe almeno intendersi sul termine informazione e su quel che c'è, o dovrebbe esservi, a monte.

L'informazione, infatti, per essere tale e distinguersi da una mera comunicazione, dovrebbe essere corroborata da analisi e informazioni, che motivino e spieghino le decisioni che l'impresa ha in animo di assumere. Di tutto ciò, nel caso del Centro di Formazione, non v'è stata e non tuttora non v'è alcuna traccia. Se essere destinatari d'informazione, se la soggettività politica e il ruolo di attore sociale del Sindacato vuol dire essere ridotto a ricevere burocratiche comunicazioni, senza possibilità di contraddittorio e discussione, allora il livello dell'informazione è una farsa e come tale andrebbe abolito.

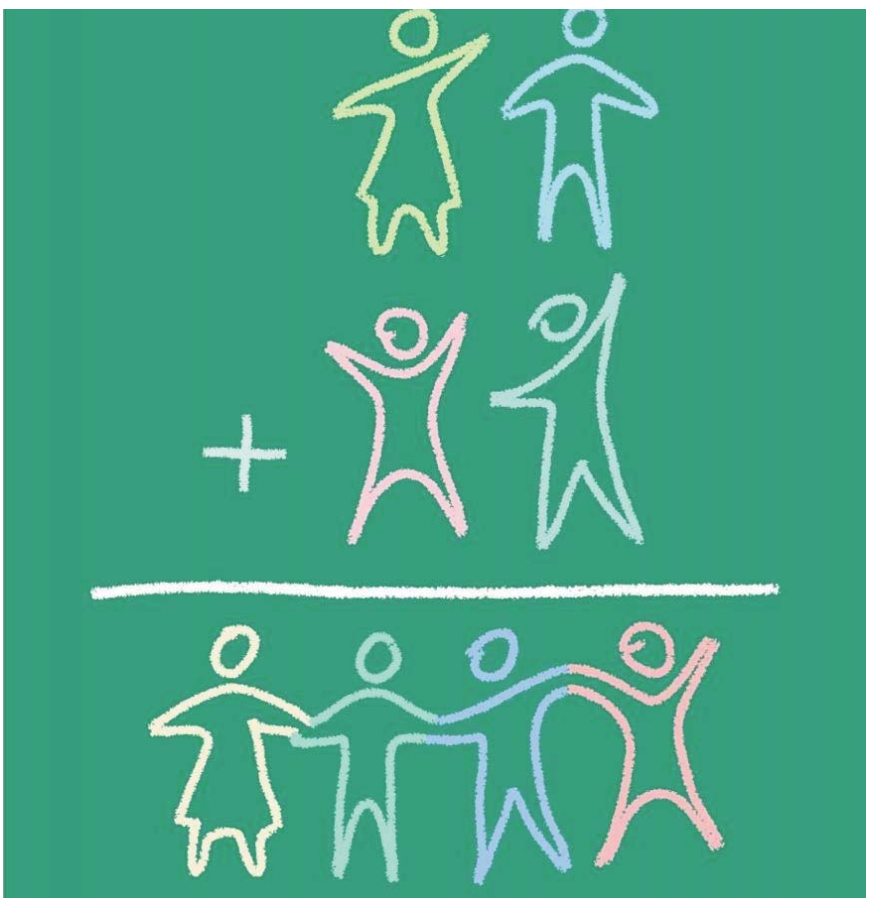
Tra l'altro, sottrarsi a un confronto vero sui motivi che sono alla base di una decisione, non aiuta né l'impresa né il sindacato stesso, perché non consente a nessuno di assumere consapevoli e condivise responsabilità, con le conseguenze che sono sotto gli occhi di tutti.

Ma anche sul versante della contrattazione, quando cioè bisognava affrontare le ricadute sul lavoro dell'immotivata decisone aziendale, le relazioni industriali e la contrattazione con Ferservizi hanno dimostrato tutta la loro inefficacia.

Era chiaro pure ai muri che le proposte aziendali erano del tutto fuori misura, fuori contratto, fuori regole, fuori da ogni ragionevolezza, come le ordinanze dei giudici hanno inequivocabilmente dimostrato. Le relazioni industriali, come tutte le umane relazioni, si basano su alcuni pilastri fondamentali, senza i quali esse diventano un simulacro, un involucro vuoto.

Il reciproco riconoscimento dei soggetti che pattuiscono e che le costruiscono è il primo di essi. Quando si discute, com'è avvenuto nel caso concreto, con l'idea che il tuo interlocutore deve "bere" e basta, quando si inventano infantili marchingegni (la riallocazione) per aggirare le pattuizioni intervenute con chi ti sta di fronte, non si rispetta l'interlocutore e non gli si riconosce dignità negoziale. Ci si avvicina più allo stile e al comportamento del commercialista che indica al cliente come eludere o evadere le tasse, che non a una delle parti attrici di un patto, di un contratto sociale.

Le conseguenze sulla percezione che i lavoratori hanno di tutto questo sono rovinose e in potenza, al di là del caso concreto, pericolose per la coesione sociale e la tenuta del tessuto democratico: basta guardarsi in giro.



Cosa se ne fa un lavoratore di un contratto che, in pompa magna sottoscritto, non viene rispettato? Come deve valutare e come deve vivere il proprio lavoro in un'impresa distante, burocratica e matrigna che, mettendo all'angolo il sindacato, procede tetragona colpendolo nella sua dignità professionale, nella sua condizione lavorativa, nella propria vita quotidiana e familiare, con una "comoda pendolarità"? E, cosa ancor più grave, cosa se ne fa di un Sindacato che non riesce, non sa o non può impedire simili scelleratezze? E qui, spiace dirlo, viene una considerazione anche sul ruolo del Sindacato.

Nelle sue traballanti difese davanti al Giudice di secondo grado, la Ferservizi ha invocato la circostanza che la conclusione della vertenza, cioè la "riallocazione" del personale in Ancona, era

stata concordata con le Organizzazioni Sindacali. In un verbale d'incontro, infatti, da tutti sottoscritto tranne che dalla Fast Regionale dell'Umbria, erano descritte le decisioni e i proponimenti adottati.

Preliminarmente occorre osservare che la parte datoriale ha mentito sapendo di mentire: in quel verbale le Organizzazioni firmatarie non hanno affatto manifestato il loro consenso, ma semmai reiterato il loro dissenso. Questo va detto per amor di verità epperò, sempre per lo stesso motivo, va subito aggiunto che firmare quel verbale è stato un grave errore: non si esprime un dissenso senza essere immediatamente conseguenti in termini di azioni e reazioni. Al di là delle reali intenzioni, si corre il rischio di essere strumentalizzati dalla controparte, cosa puntualmente accaduta, e di apparire come coloro che, salvata l'anima, impotenti subiscono. I bizantinismi con i quali si tenta di spiegare la differenza tra un verbale d'incontro e uno di accordo sono giustamente apparsi come tali al giudice di appello che, senza mezzi termini, ha sentenziato che nemmeno un accordo sindacale può comprimere, ledere o ignorare i diritti fondamentali dei lavoratori.

E' assai probabile che, al di là della chiusura di un piccolo impianto e del destino di cinque persone, cose peraltro importanti, non si sia saputo o potuto cogliere la portata di questa e di simili situazioni.

In estrema sintesi qui si è voluto dimostrare che, purché ai lavoratori sia garantito un tozzo di pane, l'impresa ha il diritto/dovere di fare e disfare a suo piacimento, in una sorta di gara a chi "ce l'ha più duro", a chi è più bravo a demolire un sistema di regole e diritti fondamentali che si ritiene obsoleto, vecchio e ostativo al nuovo corso. E nell'interpretare il nuovo corso, i caporali sono sempre più rozzi dei generali.

Del resto basta guardarsi intorno e uscire un po' dal proprio recinto.

La Fiom mantiene tratti e posizioni certamente troppo rigidi e inadeguati a fronteggiare la situazione che si è determinata e si determinerà. Ma che il problema principale della Fiat siano le pause alla catena di montaggio o quelle per la mensa, o il rifiuto di una parte del Sindacato a sostituirsi all'Inps nel controllo dell'assenteismo per malattia, e non invece il calo delle vendite del 40% per assenza di modelli vincenti, l'assenza totale di politica industriale di sostegno, è un paradosso che si spiega solo in un modo.

La via per competere nella globalizzazione non è, come liturgicamente si ripete a ogni piè sospinto, la qualità, l'innovazione di prodotto e di processo, la ricerca e quant'altro, certamente coniugata con una maggiore flessibilità del lavoro e del mercato del lavoro.

No, la via nei fatti perseguita - o che si tenta di perseguire - è la compressione dei diritti dei lavoratori e delle loro condizioni salariali e normative avendo ben presenti, almeno per chi scrive, le differenze tra diritti e condizioni da un lato e abusi, sacche di parassitismo e improduttività, immotivate resistenze a reali e necessari cambiamenti dall'altro.

Nemmeno l'Amministratore Delegato del Gruppo Fs sfugge, sembra, alla tentazione di facili scorciatoie.

Se per un verso e legittimamente invoca più regole e parità di trattamento nei confronti dei *competitors* nella partita della liberalizzazione prossima ventura del trasporto su ferro, dall'altro è pronto a chiederne meno sul lavoro per vincere la competizione e la concorrenza.

... nemmeno l'Amministratore Delegato del Gruppo Fs sfugge alla tentazione di facili scorciatoie ...

Da tutto ciò, dai segnali che si ripetono al di là dei singoli episodi, una morale si può trarre.

Il sistema di relazioni industriali e quello contrattuale, così come il "corpus iuris" a tutela dei diritti e delle condizioni del lavoro è, con tutta evidenza, sotto attacco concentrico.

Anche l'idea di sostituire lo Statuto dei Lavoratori con un non meglio precisato Statuto dei lavori è un modo "a la page", fintamente moderno e riformista, per staccare i diritti dalla persona per un'oggettivazione improbabile e pericolosa.

Se la sterile protesta, come l'illusione di conservare tutto com'è, sono destinate al fallimento, semplicemente perché sbagliate, si può e si deve preservare il patto sociale democratico, la civiltà del lavoro e dei diritti, che fin qui ha positivamente caratterizzato l'Occidente industrializzato.

Le idee da mettere in campo e le strade da percorrere ci sono, quanto meno ci si può misurare: non mancheremo, se ne avremo la possibilità, di fornire qualche contributo, partendo dalla situazione delle Ferrovie che, come si sa e si è visto, non possono che essere parte di un tutto.

Conclusivamente vorremmo rivolgere un pensiero ai magistrati del Tribunale di Ancona.

Essi rappresentano quella Magistratura che, nella sua stragrande maggioranza, non si butta e non la butta in politica.

Quella Magistratura che non parla nei talk-show, ma con l'autorevole silenzio delle proprie sentenze, favorevoli o no che siano di volta in volta a questo o a quell'altro.

Quella Magistratura che ogni giorno, tra mille difficoltà, compie il proprio dovere amministrando giustizia.

Quella Magistratura che spesso, troppo spesso, rappresenta l'ultimo e unico presidio della legalità costituzionale repubblicana e democratica.

Grazie, Signor Giudice.

La crisi economica è solo un aspetto, neanche il più rilevante, del sostanziale abbandono del settore merci di Trenitalia.

di Samuel Porcella

I treni merci di Trenitalia? Addio! (soprattutto al sud)

L'Italia si avvia a conquistare anche il record di primo paese d'Europa senza un decente servizio cargo pubblico su rotaia. Il traguardo non è lontano e le Ferrovie fanno di tutto per raggiungerlo il più in fretta possibile, e non c'è bisogno di dati, perché a vista d'occhio siamo tutti in grado di condividere il fatto che navighiamo in una condizione del tutto negativa, se si considera che dal 2006 al 2010 il traffico è sceso da 68 milioni di treni al chilometro a 42 milioni. La quota di traffico merci su ferro è ormai appena del 6 per cento del totale delle merci trasportate, la metà della media europea. Su questa Waterloo dei binari pesa ovviamente la crisi economica, ma l'arretramento è ormai strutturale, frutto soprattutto di una scelta deliberata dalle Fs assecondata, di fatto, dal governo. Sono anni ormai che vediamo la divisione Cargo zoppicare vistosamente, ma il fenomeno ha avuto un'accelerazione negli ultimi tempi ed è andata del tutto delusa la speranza di chi pensava che l'arrivo di un "ferroviere" alla guida dell'azienda dei treni potesse invertire la tendenza e riportare gradualmente anche la Cargo verso livelli europei.

Il nostro amministratore tratta il settore come una cenerentola, o ancor peggio, come una zavorra di cui liberarsi perché non fa utili, soprattutto al sud, proprio come il trasporto pendolari e quello passeggeri sulle lunghe percorrenze Nord-Sud e viceversa. Per Moretti, e per il governo che gli lascia mano libera, solo i treni redditizi, i Frecciarossa, Argento e similari sono meritevoli di attenzione. Con buona pace della natura pubblica delle Fs, azienda di proprietà del ministero dell'Economia, (quindi nostra, sia chiaro il concetto) tenuta all'erogazione di un servizio universale per i cittadini e le merci.

... si tratta il settore come una zavorra di cui liberarsi ...

Moretti finora ha affrontato il tema con una logica più da contabile che da capo azienda. Invece di riorganizzare il servizio per renderlo più efficiente e conveniente, si è concentrato sul contenimento delle perdite, obiettivo senz'altro lodevole, ma strategicamente asfittico. Rispetto a un rosso di oltre 300 milioni di euro l'anno, ora la divisione Cargo viaggia poco sotto i 200. Ma dal punto di vista dell'economia dei trasporti non è un gran

risultato, perché sull'altro piatto della bilancia ci sono migliaia di imprese costrette a trasferire le merci dai treni alla strada, con costi maggiori sia a livello economico che salutare.

Dall'inizio del secondo semestre di quest'anno molte aziende si sono viste negare da Fs la possibilità di spedire singoli carri, costringendole a organizzare un treno completo. Ovvio che soprattutto le medie e piccole imprese abbiano rinunciato ai binari e, obtorto collo, si siano rivolte ai padroncini dei camion e dei tir. Nello stesso tempo il gruppo FS esorta i viaggiatori a utilizzare il treno per risparmiare, rispetto all'aereo, il 90% di emissioni di Co2 nell'aria!

... alcuni Tgv sono stati adibiti per garantire alle merci alimentari viaggi rapidi ed efficienti ...

E così Trenitalia, man mano e sotto mentite vesti, si ritira dal mercato italiano delle merci, ma al suo posto si fanno avanti colossi europei che fiutano l'affare, dai tedeschi di Deutsche Bahn ai francesi di Sncf e alle ferrovie svizzere per il mercato del nord, mentre nel Centro e nel Sud è tutto un proliferare di nuove società cargo private, almeno una decina, impegnate a occupare il vuoto lasciato dalla nostra azienda.

L'impostazione del capo, però, piace all'azionista unico, il ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, che infatti tace e quindi acconsente. Il governo fa anche di peggio: non solo si rende complice della ritirata dai binari di Trenitalia Cargo, ma favorisce in tutti i modi i padroncini dei camion foraggiandoli con la bellezza di circa un miliardo di euro di incentivi l'anno, e accumunando a ciò un'ultima trovata ministeriale, il "provvedimento sulle tariffe minime" che permette alle società di trasporto e ai camionisti di fissare un prezzo al di sotto del quale non è consentito scendere. In pratica è un assist alle intese di cartello, contro gli interessi di chi spedisce le merci.

Tutt'altro fa invece la Francia, che ha intenzione di investire sulle merci per ferrovia, tanto che alcuni treni Tgv sono stati appositamente adibiti per garantire alle merci alimentari stessi viaggi rapidi ed efficienti. Da noi invece il ministero dei Trasporti ha delegato tutto alle Ferrovie, per le quali però i treni merci rappresentano un buco nero. Eppure, all'inizio del 2008, il Gruppo Fs ha creato con Poste Italiane una società, Italia Logistica, dedicata al trasporto merci su rotaia con consegna 'fino all'ultimo miglio', cioè direttamente al dettaglio e in modo capillare, mai avviata a pieno regime.

Sui binari italiani, comunque, le merci non hanno vita facile. In quest'ultimo anno abbiamo assistito, nostro malgrado, all'esclusione di alcuni importanti terminali di carico in Calabria (vedi Lamezia, Catanzaro, Cosenza, Crotone) e Sicilia dalla rete di Trenitalia

Cargo. Alle nostre richieste di chiarimenti l'azienda ha risposto che la contrazione della domanda di trasporto e lo sfruttamento razionale dei fondi pubblici impongono di evitare gli sprechi laddove non c'è ritorno economico. Così facendo però in Sicilia vengono a mancare circa 300 posti di lavoro, mentre in Calabria viviamo ogni giorno di treni soppressi a favore di privati che viaggiando costantemente con quei materiali che fino a ieri trasportava Trenitalia, riuscendo perfino a terminalizzare le merci anche in quegli scali dove Trenitalia non opera più (vedi Lamezia).

Nel nostro Paese la maggior parte delle aziende ferroviarie private, molte delle quali acquistate da big europei, concentrano la loro attività nelle regioni settentrionali, ma senza sottovalutare il mercato proveniente dal sud, e allora la domanda che mi pongo, e che dovrebbe essere spontanea per tutti noi, è: perché il trasporto merci per Trenitalia non ha valore ed è quasi sempre un servizio a perdere e invece i privati considerano un ottimo inizio concretizzare quei contratti che Trenitalia non prende neanche in considerazione perché considerati poco redditizi?

E non mi si venga a dire che dipende tutto dal modulo di condotta.

samuel79asr@yahoo.it

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

A volte, essere famosi.

Il fatto di cui parleremo in questa puntata di Giallofisso risale ad alcuni anni fa.
Di ritorno da un Direttivo Nazionale a Caserta, un collega ed io arriviamo alla stazione di Napoli Centrale per prendere l'Eurostar per Milano.
Non avendo certezza sull'orario in cui sarebbero terminati i lavori, non abbiamo prenotato il posto; pertanto, appena giunti alla stazione del capoluogo campano, ci rechiamo immediatamente in biglietteria. Il responso è lapidario quanto sconfortante: non c'è neanche un posto libero! D'altronde è un venerdì, giornata di rientri.
E ora? Ci chiediamo. Conveniamo che l'unica sia andare direttamente al treno a chiedere al capotreno se ci consente di salire anche senza posto prenotato, poiché quello è l'ultimo treno della giornata che può farci evitare di viaggiare nella scomodità e nello squallore dei treni notturni. Il capotreno si dimostra, com'era prevedibile, molto gentile. Addirittura ci indica due posti che, a suo dire, non sono prenotabili in quanto la società li tiene disponibili per esigenze particolari, quali ad esempio un viaggio improvviso di alti dirigenti aziendali. Ciò significa che in assenza di queste particolari evenienze noi possiamo stare seduti comodamente fino a Milano. Ringraziamo molto e andiamo ad accomodarci nei due posti indicatici.
Chiacchiere col collega, lettura del giornale, occasionale pisolino: in un attimo siamo a Roma.
Prima della partenza in direzione di Firenze, mi sento toccare sulla spalla: "Scusi, avrei la prenotazione per questo posto". Mi giro e mi trovo davanti un famoso giornalista. Ma dire famoso è poco: uno dei più famosi, specializzato in un tipo di giornalismo – diciamo così – *door to door*.
"Ha proprio la prenotazione per questo posto?", chiedo. "Temo di si", mi fa. Mi rendo conto che la conversazione sta per virare verso lo stile di quel famoso film di Totò (Lei ha la prenotazione per il Wagon Lit? No, io ho la prenotazione per questo vagone qui!), quindi taglio corto, mi alzo e lui si accomoda al mio posto. Io me ne resto in piedi, nel vestibolo.
A Firenze niente, ma in arrivo a Bologna vedo che si prepara per scendere. Mi avvicino e mi risiedo.
A distanza di alcuni anni, ripensando a quell'episodio, ho tuttora un dubbio (che mi fa arrabbiare) e una certezza (che mi consola molto).
Il dubbio è che il giornalista-molto-famoso non avesse veramente la prenotazione (che infatti non aveva in mano, quando mi ha chiesto di alzarmi), ma disponesse della mia stessa informazione, cioè che il posto non era prenotabile e quindi, avvezzo da anni a navigare pressoché indenne negli ambienti politico-giornalistici capitolini, abbia fatto facilmente il furbo, ben sapendo che per lo stesso motivo neanche io avrei potuto avere quella prenotazione.
La certezza è che il mio collega rimasto seduto di fronte a lui da Roma a Bologna, che non lo amava molto, non gli ha fatto trascorrere un viaggio tranquillo. La prima cosa che gli ha detto, infatti, è la seguente: "Dottor (omissis), che fortuna averla incontrata! Proprio qualche sera fa, con degli amici, parlavo male di lei!": *principio sì giulivo ben conduce*. Infatti il resto della conversazione ha seguito la falsariga dell'esordio, e a nulla servivano - lo notavo osservando la scena da lontano - i tentativi dell'illustre di calarsi nella lettura del giornale o di estraniarsi facendo qualche telefonata. Il mio collega, implacabile, continuava a catechizzarlo sul corretto utilizzo dell'informazione, soprattutto di quella del servizio pubblico televisivo!
Sono convinto che il giornalista-molto-famoso abbia maledetto lungamente l'idea di fregarmi quel posto.
Almeno quanto a me brucia l'essermi fatto fregare proprio da lui.

Il lavoro e la frusta

Aumentano in maniera esponenziale le contestazioni disciplinari di Trenitalia ai propri dipendenti.

di Fernando Masci

Da qualche tempo si ha la sensazione che il rapporto di lavoro viene sempre più caratterizzato e mantenuto esclusivamente sulla base del codice disciplinare.

Infatti sono innumerevoli i procedimenti che la nostra Organizzazione Sindacale è chiamata a curare nel territorio a difesa dei lavoratori di Trenitalia.

Le sanzioni disciplinari, inflitte spesso in maniera sproporzionata, vengono sempre sottoposte al giudizio di un Collegio di Conciliazione e Arbitrato e nella stragrande maggioranza dei casi esse vengono dichiarate illegittime, quindi annullate con l'emissione del relativo lodo arbitrale.

In qualche occasione si è verificato che i rappresentanti della Società Trenitalia, non contenti del risultato negativo ottenuto, abbiano impugnato il lodo arbitrale trascinando il lavoratore illegittimamente sanzionato davanti al Giudice del Tribunale del Lavoro, che puntualmente ha respinto il ricorso, confermando le ragioni del dipendente che era stato coinvolto nei procedimenti in maniera ingiusta.

L'inutile prodigalità di supplizi e l'irrazionale applicazione del potere disciplinare accentuano il senso persecutorio. I tentativi di punire, senza effetto, producono spesso come conseguenza l'inasprimento dell'animo dell'individuo, con il risultato di indurlo ad ostacolare ancora di più l'azione di coloro che avrebbero dovuto essere i suoi educatori.

Capita a volte che una persona non riesca neppure a comprendere il senso della punizione, finendo per ritenerla un'ingiustizia tanto da "detestare" chi ha impartito il provvedimento disciplinare.

Si trascrivono qui alcune delle contestazioni che hanno dato seguito a provvedimenti disciplinari che questa O.S. ha trattato nella difesa di altrettanti lavoratori, dando un breve ragguaglio al lettore.

Prima contestazione per un macchinista - "Dalla certificazione pervenutaci il 23/10/08 dall'INPS di Sulmona risulta che Lei in data 11/10/2008 in occasione della visita di controllo era assente dal Suo domicilio".

... i tentativi di punire producono come conseguenza l'inasprimento dell'animo ...

Ragguaglio: Il lavoratore aveva giustificato la sua assenza con il fatto che si era dovuto recare necessariamente presso l'Ospedale per la rimozione di un'ingessatura, documentando il tutto con apposita certificazione, ma il datore di lavoro puniva comunque il dipendente con il massimo della multa. Il Collegio di Conciliazione e Arbitrato accoglieva le ragioni del lavoratore e annullava la sanzione per illegittimità della stessa.

Seconda contestazione per un capotreno - "Ella, nella qualità di CT/CST in servizio presso l'Impianto Scorta Regionale della Direzione Regionale (omissis), il giorno 13 settembre 2009 lasciava incustodita - nell'autovettura FIAT Punto targata (omissis) parcheggiata in Via Gioberti a (omissis) tra le ore 14,40 e le 17,30 circa - la borsa di servizio contenente tra l'altro titoli di viaggio – come da Sue denunce pari data alla Stazione Dei Carabinieri di (omissis) e del 29.12 u.s. al Nucleo Scalo Termini dei (omissis) - per un valore complessivo di € 860,00 (euro ottocentosessanta/00) a Lei consegnati dall'Impianto di appartenenza per lo svolgimento del Suo servizio, consentendone così il furto da parte di ignoti. Inoltre forniva all'Impianto la comunicazione completa dell'avvenuto furto solamente il 22.01 u.s. con svariati mesi di ritardo rispetto all'accaduto, determinando di conseguenza un grave danno alla ns. Società e vantaggio per terzi".

Ragguaglio: La contestazione aveva comportato una sanzione consistente di sei giorni di sospensione, ma il Collegio di Conciliazione e Arbitrato, pur non entrando nel merito, annullava il provvedimento con la motivazione che la contestazione era avvenuta a distanza di cinque mesi dal fatto e il lavoratore non era stato sentito a sua difesa.

Terza contestazione per un macchinista - "Il giorno 04.07.2010 effettuando il treno 2123 ha ridotto di propria iniziativa la velocità provocando un sensibile ritardo e disagio alla clientela".

Ragguaglio: Il lavoratore aveva giustificato attribuendo il fatto alla turbolenza che l'apertura dei fine-

strini causava a seguito del mancato funzionamento della climatizzazione in cabina di guida, documentando anche che l'inconveniente persisteva da tre mesi. La contestazione aveva prodotto l'applicazione di un ingiusto rimprovero scritto che il Collegio di Conciliazione e Arbitrato provvedeva ad annullare riconoscendo la sua illegittimità.

Quarta contestazione per un macchinista- "Il giorno 22/02/10, dal turno a Lei assegnato come macchinista risulta che avrebbe dovuto svolgere servizio in vettura al treno 7039 nella tratta Sulmona – Avezzano, e servizio di condotta, sempre al suddetto treno, nella tratta Avezzano - Roma.

In realtà, a seguito di formale indagine aziendale condotta da apposita commissione, è emerso che Ella ha svolto il servizio di condotta del treno 7039 per l'intera tratta Sulmona - Roma, anche nella tratta da Sulmona ad Avezzano al posto di altro macchinista attribuendo peraltro a quest'ultimo il servizio effettivamente non svolto. Tale episodio evidenzia un comportamento la cui gravità è sottolineata dalla mancanza di una preventiva autorizzazione, omettendo di avvisare il Responsabile dell'I.T.R di Sulmona, venendo meno così a precisi obblighi di servizio".

Ragguaglio: La punizione inflitta era consistita in due giorni di sospensione, ma il Collegio di Conciliazione e Arbitrato l'aveva ritenuta illegittima perché la contestazione era stata mossa dopo due mesi e mezzo dal presunto fatto.

I tentativi di colpire i lavoratori vanno spesso a vuoto e la sproporzione tra la sanzione applicata rispetto al fatto commesso esula sempre dal principio generale secondo cui la pena dovrebbe essere finalizzata a correggere e non a punire un'azione ritenuta infrattiva del codice disciplinare.

Il fatto che personale sottoposto a procedimenti disciplinari è sempre quello appartenente all'esercizio non è sfuggito ai Presidenti dei Collegi di Conciliazione ed Arbitrato, che in molte occasioni ci hanno chiesto come mai i protagonisti chiamati a rispondere di presunti illeciti siano quasi sempre i macchinisti e i capitreno.

Abbiamo loro risposto con un significativo aneddoto che riportiamo.

"Nei tempi più remoti, quando la tecnologia dei mezzi agricoli non aveva ancora raggiunto i livelli di cui oggi disponiamo, il contadino si recava di buon'ora nei campi con il proprio carretto trainato da due buoi, dopo aver caricato tutto l'occorrente necessario per trascorrere una giornata ad arare il terreno.

Il contadino aveva anche un cane che lo seguiva immancabilmente percorrendo il tragitto coricato sul carretto, dimostrandogli così la sua fedeltà.

Nelle afose giornate d'estate, mentre i buoi trainavano l'aratro sotto il sole cocente, il cane trascorreva il suo tempo a sonnecchiare sdraiato sotto l'ombra di un albero.

Quando il contadino metteva mano alla frusta, chi veniva frustato? Purtroppo i buoi che lavoravano per la produzione e non il cane che riposava godendosi un po' di fresco".

Il presente articolo protende a distendere e a migliorare i rapporti esistenti tra i dipendenti, l'azienda e l'O.S. Fast Ferrovie.

masci@fastferrovie.it

Cronache dalla base

Ogni giorno è straordinario

Prescrizioni e proscrizioni dell'anno 2010 in un'officina del Gruppo Ferrovie dello Stato

di Ennio Pirozzi

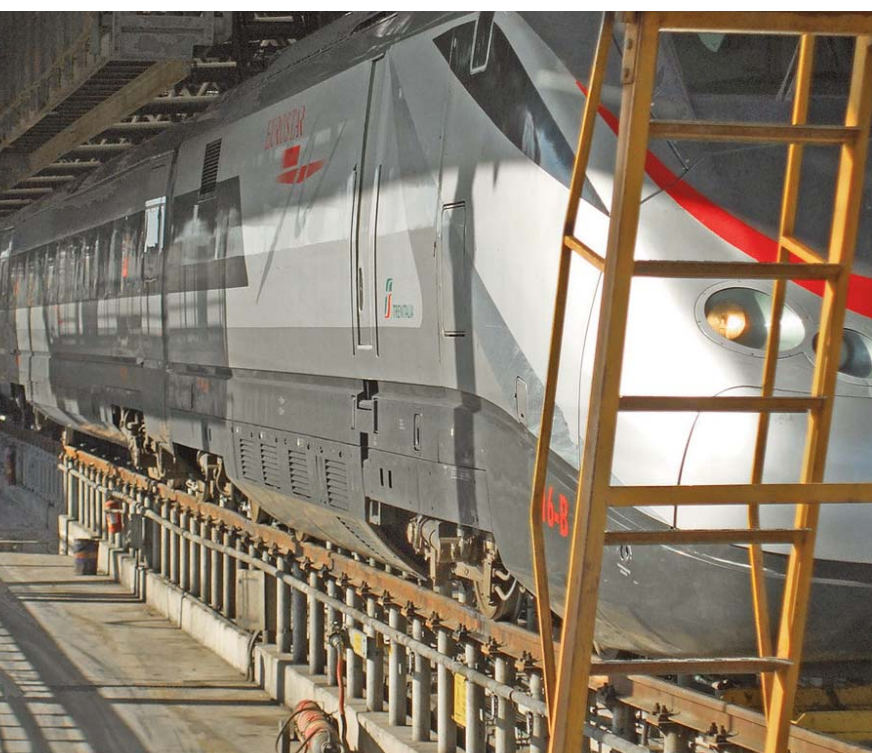
Questa che sembra una frase fatta, ha il suo significato letterale - e più puramente materiale - per tutti gli agenti dell'OMC di Santa Maria la Bruna, mentre una manciata di operai ne ha riscoperto e ne gusta solo quello più profondo e spirituale.

I fatti risalgono a inizio maggio di quest'anno. Per la precisione, il giorno venerdì 7 maggio, i capi tecnico di S. Maria la Bruna ricevono dalla dirigenza locale un'e-mail contenente una lista di nomi di lavoratori che sono in causa con l'azienda per ottenere il riconoscimento delle mansioni superiori. Nell'e-mail viene specificato che dal 10 maggio non deve essere concesso straordinario a costoro; se essi manifestano la propria disponibilità, considerando che i colleghi di reparto lo effettuano, hanno il dovere di farne esplicita richiesta al Capo Impianto.

Ovviamente per le ragioni più disparate la lista di proscritti si è rapidamente accorciata (non era di grande entità, superando di poco la decina di nomi) ma ha poi subito assunto numeri che stanno su una mano sola. Quindi ai primi di ottobre 2010 rimangono ancora in uno stato d'interdizione solo questi pochi agenti "dalla mano sola", che per grazia ricevuta sono passati da un'iniziale interdizione totale, alla concessione di poche ore di straordinario al mese.

Alla fine ti rendi conto che "veramente ogni giorno è straordinario". I perché sono tanti e semplici, e sono quelli che ogni lavoratore in Italia sente, vive o teme: fuori fa paura, perché c'è chi sta peggio, fortunatamente ci pagano ancora, non c'è mai limite al peggio, quindi nella pesa delle disgrazie e delle situazioni occupi un posto marginale. In conclusione è un atto fine a se stesso e una delle tante brutture che nella tua vita lavorativa ti può capitare.

Ma qualcosa rimane, ed è l'amaro di scoprire un volto della tua azienda e della sua classe dirigenziale persa e presa in tante cose, tranne che nell'ascolto delle sue maestranze, che non si adopera per mettere in atto neanche un minimo tentativo di armonizzare le situazioni o gli eventi della base. Con dispiacere i suoi operai fanno i conti alla mano e, come capita a chi non è ascoltato o considerato, con grande sofferenza chiama in giudizio la propria azienda, per vedersi riconosciuto un diritto, in qualche caso dando vita all'unica e ultima speranza.



Le conclusioni sono lasciate al buon senso e seppure tra tante difficoltà e in un momento di crisi generale, e ricordando - per primi a noi stessi - che non costa nulla ascoltare gli altri, rimaniamo nella convinzione che veramente, per il senso profondo che la vita e la dignità del lavoro hanno, ogni giorno per la sua bellezza e la sua unicità è veramente straordinario.

Un progetto ambizioso cha a nostro parere non migliora affatto la qualità del servizio

di Giuseppe Parise

Il progetto Deposito Esteso di TLN Alla ricerca della qualità perduta

Il giorno 13 e 17 dicembre si è svolta presso la Direzione della Società TLN, rami operativi Trenitalia e LeNord, l'ennesima riunione sul Progetto Deposito Esteso.

La società ha presentato un progetto fortemente contestato dalla nostra Organizzazione Sindacale perché aumenta i costi di gestione e peggiora la qualità del servizio manutentivo e dell'offerta ai cittadini lombardi.

Abbiamo espresso forti dubbi e perplessità sulla validità del progetto, sia per come articolato nella sua funzionalità sia per i costi che genera a fronte di un peggioramento complessivo della qualità del servizio offerto. Tra le tante negatività rileviamo un appesantimento delle organizzazioni del lavoro dei settori operativi, Macchina – Bordo - Manovra e dello stesso Settore Manutentivo con risultati in gestione disastrosi. L'operatività del progetto sinora, anziché registrare un aumento della disponibilità del materiale e della qualità del servizio offerto (riscaldamento – porte – efficienza del materiale) ha fatto registrare un peggioramento dell'offerta e della disponibilità del materiale e della qualità complessiva.

... TLN agisce in modo disorganico nei due rami operativi ...

Se il progetto Deposito Esteso doveva servire come specchietto per le allodole nei confronti dei cittadini lombardi per giustificare gli aumenti tariffari ipotizzati, riteniamo che l'obiettivo non sia stato raggiunto. Rimane da parte nostra la forte perplessità sull'atteggiamento di TLN, che agisce in modo disorganico nei due rami operativi. Vediamo, infatti, che in F.N.M. il progetto rimane nel perimetro della manutenzione senza riconoscere le professionalità impiegate e in Trenitalia si fa ricorso a settori quali Macchina – Viaggiante – Manovra e lo stesso settore Manutenzione già fortemente carenti di personale.

Non riusciamo a spiegarci il perché TLN, dopo aver sottoscritto un accordo con tutte le OO.SS. che doveva internalizzare le attività appaltate e riportarle nel perimetro del Contratto della Mobilità, ricerchi soluzioni alternative perpetrando atti unilaterali al di fuori delle regole contrattuali.

Come OO.SS. siamo fortemente preoccupati da questo modo di agire. Regione Lombardia riduce risorse al Trasporto Pubblico Locale tagliando offerta e servizi e chiedendo un efficientamento al sistema del T.P.L., dall'altra parte aumentano i costi di esercizio e si sperperano risorse che potrebbero essere meglio integrate in un nuovo progetto manutentivo.

Per questo abbiamo richiesto a TLN i dati conoscitivi dei risultati ad oggi raggiunti con il progetto Deposito Esteso sia in termini di maggiore disponibilità del materiale rotabile sia del miglioramento della Qualità dell'offerta conseguita sinora.

Alla luce della situazione attuale non registriamo passi in avanti che ci permettano di esprimere giudizi positivi sull'intera operatività di TLN nel trasporto ferroviario lombardo, né manifestiamo ottimismo verso la possibilità di continuare a portare avanti un confronto sterile che non dà risultati.

g.parise@fastferrovie.it

Il Sud si fa sempre più lontano dal Nord.

Ancora tagli ai treni a lunga percorrenza e ai collegamenti regionali calabresi.

di Samuel Porcella

Come al solito, con il nuovo orario dei treni in vigore dal 12 dicembre, un'altra calamità anti-ferroviaria ha colpito il sud e la nostra Calabria, e a farne ovviamente le maggiori spese è sempre la linea Jonica. Se fino a pochi giorni fa potevamo ritenerci soddisfatti per l'istituzione di un nuovo treno per Bari - Torino/Milano via Jonica, oggi siamo praticamente sconvolti dalla soppressione di tutti i collegamenti per Roma Termini via Roccella e via Crotone: gli Espressi 890/893 e 953/954 saranno infatti soppressi e sostituiti con autobus per tutto il loro percorso. Non solo, ma anche i collegamenti Reggio - Lamezia via Roccella, classificati LP894-895 ed LP956/951 Catanzaro Lido - Metaponto verranno sostituiti con altrettanti mezzi gommati, che a quanto pare saranno affidati tutti alla Mediterraneabus, società capeggiata dal solito noto.

L'epidemia ha colpito, come si sospettava, anche il trasporto Regionale. Sembrerà incredibile ma è stato totalmente soppresso il servizio metropolitano tra Melito di Porto Salvo e Villa San Giovanni - Rosarno: gli unici Regionali che continueranno a percorrere questa tratta, limitatamente fino a Reggio Calabria Centrale, saranno quelli provenienti da Catanzaro Lido e da Roccella Jonica, passando dal cadenzamento semiorario attuale tra Melito di Porto Salvo e Rosarno a una sottospecie di cadenzamento orario e addirittura biorario dopo il 12 dicembre: per effetto domino gravi ripercussioni interesseranno i Catanzaro Lido - Reggio (cui inoltre sono state tagliate due coppie, e nessuno di essi raggiunge più Lamezia Terme Centrale), costretti a effettuare tutte le fermate del servizio metropolitano soppresso, con un aumento di percorrenza di 15 minuti.

In tutto questo campo di battaglia l'unica novità degna di nota è il prolungamento su Lamezia Terme Centrale del Regionale 3719 Crotone - Catanzaro Lido. Potrebbe sembrare una buona notizia, se solo esso non giungesse a Lamezia 5 minuti dopo la partenza dell'ES Fast per Roma Termini.

Soppressi anche i due Regionali pomeridiani Roccella Jonica - Lamezia Terme Centrale, mentre il 3742 Reggio - Sibari viene spezzato a Catanzaro Lido.

... passando dal cadenzamento semiorario attuale a una sottospecie di cadenzamento orario e addirittura biorario ...

Tornando per un attimo ai servizi a lunga percorrenza, ecco quali saranno le modifiche:

- Prolungamento dell'ICN 782/787 su Reggio Calabria Centrale, fuso con l'Espresso 905/908. Il treno sarà composto da due sezioni

che vengono divise a Bari Centrale: una prosegue con l'ICN 798 Lecce - Torino Porta Nuova, mentre l'altra con l'ICN 780 Lecce - Milano Centrale. La composizione dovrebbe essere di dieci carrozze (una cuccetta C6-C4 e quattro con posti a sedere per sezione). Al posto dell'Espresso 905 viene istituito un treno Regionale, il 3727 Sibari - Catanzaro Lido;

- Soppressione dell'Espresso 986/983 Reggio Calabria Centrale - Villa San Giovanni - Bari Centrale, che viene autosostituito;
- Sostituzione del materiale ordinario con ETR450 per gli Intercity Reggio Calabria Centrale - Roma Termini;
- Soppressione e autosostituzione dell'antenna per Cosenza - Crotone dell'Intercity "Sila" 1934/1935 Reggio Calabria Centrale - Villa San Giovanni dell'Espresso 1930/1931 Siracusa - Reggio - Roma Termini;
- Soppressione dell'antenna Venezia S.L.: addio all'ultima sezione reggina dei treni siciliani.

... al Meridione s'intravede un programma di sostanziale ghettizzazione ...

I collegamenti sulla direttrice tirrenica non stanno meglio, tra Cosenza - Paola - Napoli e viceversa saranno ridotti drasticamente con l'attivazione ovviamente di altrettante corse sostitutive con pullman. È il caso, come abbiamo visto, dell'Intercity Sila in partenza da Cosenza alle ore 11,10 e diretto a Roma: si raggiungerà Paola con bus alle ore 10,30 per poi proseguire in treno fino a Roma, ciò a causa di un cambio di materiali, infatti, i tre Intercity Reggio Calabria – Roma Termini (IC550/551, IC556/555, IC560/561) verranno effettuati ora con materiale ETR450, il celebre "Pendolino" ormai inadatto ai servizi Alta Velocità e obiettivamente scomodo per le lunghe distanze. Ciò ha comportato quindi l'eliminazione della sezione Paola – Crotone via Cosenza del treno 555/556, togliendo alla Jonica l'unico collegamento diurno rimastogli per Roma.

Problemi anche sulla Cosenza – Sibari. L'ultimo treno dal capoluogo alla città jonica partirà alle 18:17, da Sibari a Cosenza ultima corsa alle 18,37. Poi il blackout fino al mattino dopo.

Perciò l'unica cosa che viene confermata in quest'orario è la politica anti-ferroviaria della Regione Calabria: una simile ondata di autosostituzioni non si era mai vista prima, e se sulla Jonica sud si torna ad avere un treno a lunga percorrenza su Bari, Torino e Milano, il merito non è certo della Regione Calabria, ma piuttosto di un appassionato pugliese, che in collaborazione con i politici locali è riuscito ad evitare una caporetto delle ferrovie in Calabria: grazie a loro si è salvato il Regionale Catanzaro Lido - Taranto, l'IC Murge Milano - Crotone ed è stato istituito il nuovo ICN su Reggio.

E pensare che nel 2005 i treni che attraversavano l'Italia in tutta la sua lunghezza erano ben 56. Si saliva ad Agrigento e si scendeva a Milano o Torino e viceversa. Erano treni che, purtroppo, si potevano ben definire carri-bestiame: affollati all'inverosimile, con la gente sdraiata sul pavimento del corridoio, con i bagni occupati da valigie. Eppure si viaggiava, e i treni erano sempre pieni. Ora, in mancanza di volontà politica differente i treni a lunga percorrenza, con il nuovo orario invernale, passeranno da 56

a 14. E così, mentre i bei treni nuovi e veloci solcheranno il ricco ed evoluto Nord, alle cui infrastrutture ferroviarie (ma anche autostradali e aeroportuali) vedranno applicati parametri di investimenti ben differenti e sostanziosi di quelli applicati al Sud, il meridione d'Italia sarà sempre più profondo, sempre più ghetto isolato, anche – ma non solo – dal punto di vista ferroviario.

Ecco dunque una volontà che, nell'evidenza dei fatti, si presenta decisamente prevaricante: mentre s'indirizza maggiore attenzione e si finanzia lo sviluppo e l'infrastrutturazione del Nord, si tolgono alle aree del meridione risorse e speranze. Cosi i passeggeri, non trovando treni, sono costretti a utilizzare il trasporto su gomma. Meno treni, uguale meno passeggeri, e mentre prima a utilizzare le ferrovie c'erano almeno diecimila utenti al giorno, ora viaggiano in treno circa tremila persone, con disagi sempre più evidenti, servizi non equiparabili a quelli una volta offerti dai treni e scomodità a volte intollerabili.

E così alla luce di incrementi dei servizi su ferrovia e di una giusta competizione con il trasporto aereo e su ruote che si registra al Nord, al Meridione s'intravede un programma di sostanziale ghettizzazione che vede tagliare sempre di più, da parte di Trenitalia, finanziamenti, opere di risanamento e consolidamento, mezzi efficienti e veloci, prezzi competitivi.

... E pensare che nel 2005 i treni che attraversavano l'Italia in tutta la sua lunghezza erano ben 56 ...

L'indignazione è tanta, specie tra gli appassionati, i lavoratori e i pendolari, tanto che sono prevedibili grosse manifestazioni di protesta contro una Regione che, tanto per cambiare, aveva fatto promesse a destra a manca dimenticandosi guarda caso di mantenerle. Confermando il trend della politica calabrese: tante parole, nessun fatto. Un bel punto a favore di Giuseppe Scopelliti e del delegato ai trasporti Fausto Orsomarso, intervenuti poche settimane fa per tranquillizzare tutti su questi "presunti e infondati" tagli al trasporto ferroviario. Si sta arrivando persino a chiudere la bellissima ferrovia Gioia Tauro – Cinquefrondi delle Ferrovie della Calabria, lasciando quest'ultima azienda totalmente a secco di finanziamenti con una linea, la Cosenza – Catanzaro Lido, di importanza regionale. E nel frattempo – ancora guarda caso - si vedono bus nuovi di zecca circolare per le nostre strade, caricare a bordo la gente e condurla dovunque richiedano le loro esigenze, la loro libertà, i loro sogni.

Il taglio dei treni in Calabria, ennesima manifestazione del sindacato

Le scelte industriali di Trenitalia e il disinteresse della politica: un mix scellerato che sta completando la distruzione di quel che resta del trasporto ferroviario calabrese.

di Enzo Rogolino

Ancora un corteo, ancora una manifestazione dei sindacati calabresi dei trasporti contro gli ulteriori tagli dei treni che si attueranno con il prossimo cambio di orario.

Ancora una volta la sconfitta della classe politica calabrese, incapace di ostacolare un processo irreversibile iniziato qualche anno addietro e che ha segnato la fine di un certo modo di fare trasporti in Calabria.

Con gli ultimi provvedimenti, Trenitalia riduce all'osso il sistema di collegamenti con il centro - nord Italia, tuttavia non ce la sentiamo di criticare il solo operato del Gruppo FS, infatti individuiamo soprattutto le responsabilità nell'inadeguatezza della classe politica, se è vero - come lo è - che le Ferrovie sono i fornitori di un servizio e il Governo ne è il richiedente.

A determinare la scelta di un territorio, da servire adeguatamente con corse ferroviarie è competenza del Governo per i treni a lunga percorrenza, così come lo sono le regioni per il Trasporto Pubblico Locale, il tutto attraverso i Contratti di servizio, nazionale per i primi, regionale per i secondi.

In Calabria, praticamente, è stata cancellata la possibilità di collegarsi al resto del Paese e soprattutto il versante jonico è pressoché isolato.

E la cosa assurda è che molti treni a lunga percorrenza sono sostituiti dalla stessa Trenitalia con corse di autobus, garantite da una società privata.

Come si evince, molti sono i dubbi e in pochi credono nelle giustificazioni addotte da Trenitalia, secondo cui gran parte dei treni soppressi viaggiavano con scarsa partecipazione di clientela.

Ritornando al trasporto regionale riscontriamo anche in quel settore una scarsa attenzione nei confronti della mobilità territoriale.

Cancellato anche il servizio metropolitano Melito Porto Salvo/Reggio Calabria/Rosarno, effettuato con automotrici e denominato Tamburello.

Voluto e finanziato dal Ministero dei Trasporti per ovviare all'emergenza autostradale dell'A3, ha subito la soppressione poiché lo stesso Ministero non ha inteso rinnovare il finanziamento.

Unica novità - si fa per dire, giacché i mezzi sono superati da tantissimi anni di esercizio - il materiale ordinario, dei pochi treni rimasti, sarà sostituito interamente con mezzi leggeri ossia gli elettrotreni 450.

Questa è la panoramica di una resa incondizionata di Trenitalia in Calabria a cui il sindacato si è opposto con tutte le proprie forze ma che non ha ottenuto un serio sostegno dai politici calabresi, preoccupati più di difendere una nomina in parlamento o un posto in Consiglio Regionale che di difendere la propria gente.

rogolino@fastferrovie.it

Chi firma gli accordi e chi no.

Ci risiamo, i soliti noti non firmano ma tentano di infangare gli altri. Vi spieghiamo perché riteniamo che abbiano torto.

di Saverio Mazzotta

In Friuli Venezia Giulia stanno circolando dei volantini dalla cui lettura si evince, in maniera molto chiara, che a seguito dell'accordo del 17 novembre 2010 (nello specifico la parte che riguarda la Divisione Cargo), firmato dai soliti irresponsabili, i macchinisti di questa Divisione passeranno la giornata lavorativa a svolgere le seguenti attività: aggancio/sgancio di locomotori, prove freno, posa/recupero fanali di coda, operazioni di formazione treno (chissà se avranno tempo anche per guidare?) e tutto naturalmente gratis e sotto una pioggia battente.

Gli estensori, però, hanno dimenticato di indicare le possibili alternative (forse il transito in FS Logistica o piuttosto Alitalia 2) ma siamo sicuri che colmeranno presto questa lacuna.

... i macchinisti hanno imparato a non fidarsi di nessuno ...

Per fortuna i macchinisti non sono degli sprovveduti e soprattutto hanno imparato a non fidarsi di nessuno (noi compresi).

Hanno capito che bisogna prima informarsi, approfondire, chiedere, dibattere e solo alla fine giudicare secondo il proprio pensiero.

Riguardo all'accordo vorremmo dire qualcosa anche noi, se non altro per aiutare il personale a comprendere meglio le ragioni che ci hanno indotto a firmarlo.

Parte tecnica

Le operazioni di aggancio/sgancio locomotiva e prova freno verranno effettuate solo all'interno dei raccordi e nel caso in cui non dovesse esserci l'organizzazione a terra di Trenitalia Cargo, mentre l'apposizione/recupero fanali e la formazione treno (modulo b) sempre all'interno dei raccordi, "solamente se concordato tra le parti a livello locale".

Veniamo ai raccordi: ci risultano operativi in FVG e con contratto in essere al 15 marzo 2010 Basiliano, Casarsa, Sacile, Aquilinia e Gorizia. Tenuto conto che Gorizia ha l'organizzazione a terra, ad Aquilinia non ci andiamo proprio e che nei restanti raccordi circolano complessivamente otto treni alla settimana, lascio a voi l'arduo compito di calcolare quante delle operazioni sopra menzionate svolgeranno i macchinisti in questa regione.

Parte Politica

Tralasciando gli aspetti sicuramente positivi riguardanti il fondo bilaterale di sostegno al reddito, le assunzioni e il premio risultati (che a partire dal 2010 sarà calcolato con degli specifici indicatori) e fermo restando che non siamo certo entusiasti dell'accordo (parte Cargo) ma che lo riteniamo per la categoria, al pari di quello del 15 maggio 2009 sull'Agente Solo, il male minore, pensiamo che esso possa salvaguardare due aspetti molto importanti:

- la permanenza di Cargo in Trenitalia
- l'equipaggio composto da due agenti

Considerando che lo slogan Fast degli ultimi anni è sempre stato "due agenti sui treni", nella consapevolezza di non poter sostenere un equipaggio formato esclusivamente da due macchinisti, riteniamo che il risultato raggiunto non sia del tutto negativo.

Per finire, ci auguriamo che certi scenari non abbiano mai a verificarsi, ma nella sciagurata ipotesi in cui ciò dovesse avvenire, preferiremmo rammaricarci per non aver fatto abbastanza e non certo per non aver fatto nulla per scongiurarli.

mazzotta@fastferrovie.it

Fast FerroVie Lazio. Non solo tutele ma anche servizi per lavoratori e pensionati

a cura della Segreteria Regionale Fast FerroVie Lazio

Grazie alle iniziative della Segreteria Regionale, aumentano i servizi offerti agli iscritti, frutto di una serie di convenzioni stipulate in quest'ultimo periodo dell'anno.
Infatti, oltre al Centro CAFCONFSAL che offriva e continua a offrire con serietà e alta professionalità un ottimo servizio per 730 – Unico – RED – ISEE e Detrazioni, per l'anno 2011 la Segreteria Regionale, al fine di migliorare e implementare i servizi offerti, ha stipulato nuove convenzioni. Particolare rilevanza trovano quelle con l'associazione "Il Popolo dei Consumatori", con lo "Studio legale Panella" e non ultima con il "Bed and breakfast S. Lorenzo di Orte".
La convenzione sottoscritta con il Popolo dei Consumatori, che per gli iscritti Fast FerroVie è totalmente gratuita, offre una serie di servizi a tutela del cittadino/consumatore, mediante la consulenza gratuita di un Avvocato che sarà presente, con cadenza settimanale e/o per appuntamento, in tutte le nostre Sedi in cui sarà attivo "Lo sportello del Consumatore".

Popolo dei Consumatori

Riportiamo di seguito alcuni dei servizi offerti:
• consulenza e tutela legale gratuita per questioni che richiedono un approfondimento giuridico, (esclusa l'assistenza in giudizio);
• consulenza e tutela legale gratuita su reclami e problemi diffusi (ad esempio clausole vessatorie, prodotti difettosi, pubblicità ingannevoli, violazioni della privacy, truffe, mutui, viaggi, ecc);
• attivazione di "procedure di conciliazione" per tentare di risolvere, in via stragiudiziale, le controversie tra consumatori e operatori economici
e tanto altro ancora.
Lo studio Legale Panella, invece, offre assistenza legale nelle Azioni Giudiziarie aventi a oggetto questioni relative alle seguenti materie: Diritto del Lavoro, Diritto di Famiglia, Diritto Condominiale e Diritto Penale pendenti davanti ai Tribunali Civili e Penali, Corti d'Appello, TAR e Consiglio di Stato.
Ma dopo tanto penare e tante problematiche - lavorative e non - abbiamo pensato anche allo svago e al riposo. Infatti il B&B S. Lorenzo di Orte, che è una residenza di campagna collocata nel verde delle colline Ortane, è il luogo ideale per i nostri associati e le loro famiglie per trascorrere, lontani dai rumori cittadini, un soggiorno di pace e tranquillità. Infatti la sua ubicazione, vicino al Centro abitato di Orte, lo rende l'ideale punto di partenza per visitare i luoghi di maggior interesse storico e culturale, non solo della Città di Orte, ma anche dell'Alto Lazio e dell'Umbria.

lazio@fastferrovie.it

Turchia, la Rete Ferroviaria, il Passaggio Verso Oriente.

Termine di un lungo viaggio durato un anno, partendo dal Corridoio Cinque (Lisbona - Kiev), sino a raggiungere Istanbul, la Porta d'Oriente.

di Graziano Badolato

E' ormai buio quando "tocchiamo terra" all'aeroporto Sabiha Gokcen, sulla sponda orientale di Istanbul, una città che ospita tredici milioni di abitanti e un traffico caotico a tutte le ore del giorno e della notte ritma il tempo a suon di clacson!

Prendiamo un bus e dopo aver oltrepassato un ingorgo che dura circa quaranta minuti, finalmente raggiungiamo piazza Taksim, il cuore della Istanbul più occidentale. Una sottile pioggia dà inizio alla serata ottomana, finché, trovato un taxi e dopo la breve contrattazione di rito, concordiamo il prezzo della corsa e dopo qualche minuto raggiungiamo il nostro albergo, Hotel Princess Ortakoy, nei pressi del Bosforo, il ponte che unisce l'Asia all'Europa.

Cena nel primo locale aperto con cucina tipica, meze e kebab; non sarà nulla in confronto a quelli che proveremo nei giorni successivi.

Nel locale semivuoto, una musica di fondo. Entriamo, ed ecco nella sala, un mega schermo che proietta un concerto live del gruppo australiano AC/DC, che negli anni 80 pubblicava uno dei migliori album in assoluto della storia del rock: Back in Black!

Mentre inseguo il ricordo di quegli anni, ascoltando un rock urlato, una chitarra graffiante, una voglia di ricominciare carica di rabbia, fanno ingresso nel locale due coppie di giovani turchi.

Sì, sono loro, i figli della nuova Turchia, gli eredi di Kemal Atatürk, padre della moderna nazione turca, che fu per tutta la vita a favore di un modello nazionale ispirato alla civiltà occidentale e contro la stretta soffocante dell'islam.

Mustafà Atatürk Kemal maturerà nel primo decennio del '900 i tratti fondamentali del suo progetto politico, la laicità dello stato e il principio dell'estraneità dell'esercito alla politica, così il 29 ottobre 1923 sarà eletto alla carica di presidente della Repubblica di Turchia.

... i figli della nuova Turchia, gli eredi di Kemal Atatürk, padre della moderna nazione turca ...

I loro sguardi fieri e sicuri, i loro occhi scuri e profondi, figli di una nuova nazione, che guardano a occidente, e allo stesso tempo vivono profondi conflitti, le innumerevoli contraddizioni di una Turchia moderna.

Sono le sei del mattino, ci si sveglia con il muezzin che, dalla vicina moschea, invita tutti alla preghiera. Ormai il sonno è stato interrotto, un'alba luminosa, un cielo limpido trasmette energia e voglia di fare, dopo colazione si parte alla conquista della Istanbul più importante.

Prima tappa, d'obbligo, è la Moschea Blu. Totalmente diversa, priva di figure umane ma decorata di azzurrissimi arabeschi, appare paradossalmente molto più spirituale delle nostre chiese, non esibisce opere d'arte ma incanta comunque i nostri sguardi colmi di ammirazione.

La visita al Grand Bazar è un'esperienza arabeggiante tra colori, profumi e mercanti insistenti. Uno tra i più grandi e antichi mercati coperti del mondo, è un vero e proprio quartiere con decine e decine di vie dove trovare ogni genere di prodotto orientale: tappeti, pashmine, lampade, borse, spezie, dolci, gioielli, oggetti di anti-

quariato.

Mentre passeggiamo scatta l'ora della preghiera, con il muezzin che canta la nenia dal minareto. Incrociamo giovani ragazze in abbigliamento occidentale, il tipico chador nero sul capo e smart phone tra le mani.

Durante il momento della preghiera non è permesso ai turisti entrare nelle moschee, decidiamo di proseguire nella la nostra visita, raggiungiamo in tram il quartiere Topkapi, da lì ci spingiamo nella Turchia più antica.

... i notevoli sforzi di ammodernamento del sistema dei trasporti in Turchia hanno raggiunto importanti risultati ...

Ora lasciamo per un attimo la Turchia più arcaica, per fermarci a osservare un territorio geograficamente situato al centro tra l'Europa e l'Asia, con un sistema d'infrastrutture e di trasporti efficienti che ha visto un rapido sviluppo negli ultimi dieci anni.

I notevoli sforzi di ammodernamento del sistema dei trasporti in Turchia hanno raggiunto importanti risultati, il sistema autostradale é stato potenziato grazie ad una serie d'investimenti, l'ha reso il principale mezzo di trasporto per merci e passeggeri.

Le ferrovie Turkish State Railways, sono di proprietà dello stato, gestiste direttamente dalla Direzione Generale delle Infrastrutture Ferroviarie, Portuali e Aeroportuali (DHL) che fa parte del Ministero dei Trasporti e si occupa dello sviluppo della rete ferroviaria turca (TCDD).

La linea ferroviaria turca si estende per 10.991 km, ma solo 2.274 km sono elettrificati.

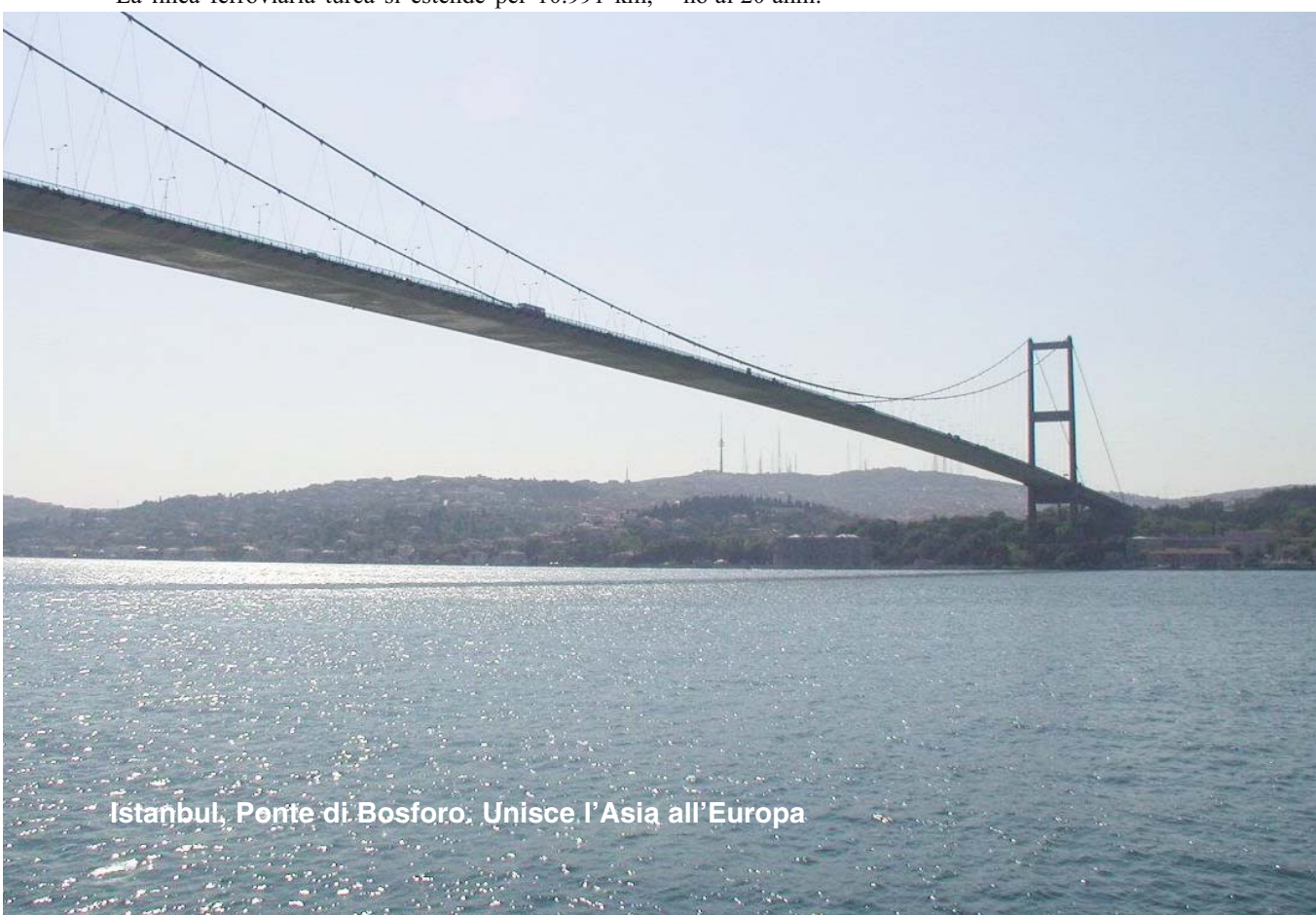
La città é collocata sull'asse che attraversa la Turchia da nord-ovest a sud-est. Delle tre linee nazionali principali, due passano per Istanbul: la prima é Istanbul - Ankara, la linea con il maggior numero sia di passeggeri che di treni merci, si sviluppa per una lunghezza di 564 Km.

La seconda, Istanbul - Kapikule, lunga 340 Km, collega Istanbul alla Grecia ed è utilizzata essenzialmente per trasportare merci verso il Mediterraneo. Infine, la terza linea più importante a livello nazionale é la Divrigi - Iskenderum.

Per avere un'idea del servizio svolto dalla rete ferroviaria turca, solo nel 2007 sono stati trasportati 81 milioni di passeggeri e 21 milioni di tonnellate di merci.

La necessità, negli ultimi anni, di migliorare il sistema dei trasporti ferroviari per renderlo maggiormente competitivo nei confronti del sistema autostradale e di quello aereo, ha spinto l'amministrazione turca a compiere notevoli sforzi per la messa in opera di progetti innovativi del settore ferroviario.

Primo tra tutti il progetto di sviluppo e realizzazione delle linee ferroviarie elettriche che passerà dagli attuali 2.274 km a 2.689 km. Si prevede possa essere realizzato nei prossimi anni contestualmente al rinnovamento del parco locomotive, che mostra un'età media intorno ai 20 anni.



Istanbul, Ponte di Bosforo. Unisce l'Asia all'Europa

Stazione ferroviaria di Haydar Paşa, inaugurata nel 1908 dal sultano Abdulhamid II, il punto di partenza della rete ferroviaria Istanbul-Baghdad

Occorre tener conto che la Turchia, geograficamente attorniata su tre lati da mari, ha da sempre concentrato il proprio interesse sullo sviluppo dei porti e sui trasporti marittimi, basta pensare che nel 2006 l'87,6% del commercio estero turco é stato realizzato per via marittima.

I principali paesi destinatari delle esportazioni sono Germania, Regno Unito, Italia, USA, Francia e Spagna, mentre i paesi dai quali la Turchia importa maggiormente sono Russia, Germania, Cina, Italia e Francia.

I prodotti che vengono trasportati principalmente via mare sono le auto e i loro componenti, idrocarburi e prodotti petroliferi, ferro, acciaio, plastica e prodotti a base di plastica, carbone, cemento e minerali.

La posizione strategica della Turchia, che di fatto funge da collegamento tra Oriente e Occidente, per questo motivo, nell'ambito del "Transport Infrastructures Needs Assesment" (TINA) ha indicato 33 progetti prioritari per un ammontare di 20 miliardi di Euro.

Essi hanno l'obiettivo primario di integrare il sistema dei trasporti dell'UE con quello turco; tra questi quelli considerati prioritari sono legati a ferrovie e aeroporti, al fine di ridurre la concentrazione sulle strade, come prescritto dal Libro Bianco presentato dalla Commissione europea il 12 settembre 2001: "La politica europea dei trasporti fino al 2010: il momento delle scelte."

Infatti, oggi il 52% dei turchi si sposta con auto e bus privati, il 42% con bus statali, il 3,3% con ferrovie e l'1,8% con aerei.

La volontà di realizzare reti ferroviarie ad alta velocità, reti segnalamento computerizzato in diverse tratte ferroviarie, centri logistici ferroviari in diverse città, è molto forte e determinata.

Sono passati cinque anni dall'inizio dei negoziati per l'ingresso della Turchia nella Comunità Europea, i progressi ottenuti grazie al lavoro della diplomazia internazionale sono evidenti.

Gli attuali 27 stati membri e altri stati europei che hanno in corso trattative per l'adesione all'Unione della Turchia hanno stabilito alcune condizioni determinanti, quali il rispetto dei principi di libertà, di democrazia, di rispetto dei diritti dell'uomo e delle libertà fondamentali, dello Stato di diritto e una serie di condizioni economiche e politiche conosciute come criteri di Copenaghen.

... la volontà di realizzare reti ferroviarie ad alta velocità è molto forte e determinata ...

Certo un cammino ancora lungo, che richiederà anni di lavoro politico e diplomatico, affinché quella simbolica Porta d'Oriente potrà essere considerata a tutti gli effetti accessibile, anche grazie al contributo determinate delle politiche economie europee per lo sviluppo delle reti integrate di comunicazione.

Il nostro percorso è giunto al termine, di questa esperienza unica ci resta un intenso sapore mediorientale, il viaggio nella memoria di una civiltà e di un popolo senza tempo né confini.

Riapriamo gli occhi distratti dalla voce di una hostess: signore e signori benvenuti all'aeroporto di Malpensa, grazie per aver scelto di volare con i nostri aerei e buona permanenza.

Ma una parte di noi è rimasta ancora lì ad aspettarci, nella Turchia più antica.

Arrivederci Istanbul, arrivederci al prossimo viaggio!

g.badolato@fastferrovie.it

Negli appalti ferroviari è un'odissea infinita

A distanza di mesi dal cambio appalto, i lavoratori non hanno percepito il proprio TFR

di Claudio Verrecchia

Dopo le gare d'appalto per la pulizia dei treni di Trenitalia del Giugno 2009, con l'accordo sindacale nazionale tra le OO. SS e Trenitalia, il TFR maturato e accantonato dalle aziende cedenti avrebbe dovuto essere corrisposto ai lavoratori interessati.

Ma trascorsi i canonici 60 giorni dal passaggio alle aziende subentranti, i lavoratori non si sono visti corrispondere il loro TFR.

Molti di essi, visto lo stallo della situazione, con le organizzazioni sindacali che si battevano invano per venirne a capo, hanno intrapreso varie iniziative autonome, anche per vie legali.

... i lavoratori non si sono visti corrispondere il loro TFR ...

Nelle varie sentenze che seguiamo ultimamente nella Regione Lombardia, la Mazzoni Ambiente SpA ha dichiarato, nei verbali difensivi, di non disporre più dell'accantonamento del TFR poiché utilizzato per le retribuzioni dei suoi dipendenti, adducendo quale motivazione una fattuale penalizzazione subita da parte di Trenitalia, che non avrebbe versato i corrispettivi delle lavorazioni degli ultimi periodi di vigenza dell'appalto.

E' difficile a questo punto venirne a capo, poiché Trenitalia stessa motiva la mancata erogazione con una serie di prestazioni non rese dalla ditta appaltatrice.

La legge prevede, in casi del genere, la possibilità di rivalsa nei confronti del committente; ma con l'eventuale ingiunzione di pagamento nei confronti di Trenitalia i tempi si prevedono molto lunghi.

Con la frantumazione della categoria in piccoli appalti, i lavoratori rischiano di pagare un prezzo altissimo. Trenitalia cerca di divincolarsi alla responsabilità civile prevista dalla L. n° 296/2006.

La speranza dei lavoratori è che le Organizzazioni Sindacali Nazionali siano più incisive nella ricerca di una soluzione, dal momento che esiste anche il rischio della prescrizione dei termini.

Ci rendiamo forse conto ora dalla versione dei legali che una legge frettolosa, la quale doveva riformare l'utilizzo del TFR anche verso i Fondi Pensione, in realtà non dà strumenti di controllo al lavoratore per verificare dove sono le somme accantonate per legge anche presso il fondo Inps, se non strumenti legali e con la lentezza della giustizia italiana.

Discorso ancora diverso meritano tutte quelle cifre che non rientrano nel TFR quali ferie, ratei di tredicesima e di quattordicesima, ticket e quant'altro maturato alla data del cambio appalto, che la stessa azienda cedente doveva versare ai lavoratori e a cui mai ha provveduto; anche queste somme, a cui vanno aggiunti il lavaggio del vestiario antinfortunistico e la restante quota del 40% dell'una tantum, andrebbero richiesti seguendo le vie legali.

Ma una domanda rimane lecita: e il sindacato? Quale ruolo e quale funzione assume o sta assumendo? E' sopportabile che per riuscire a far rispettare i diritti dei lavoratori debba trasferire la propria attività quasi esclusivamente in un'aula di tribunale? Come può tutelare i lavoratori che, come ad esempio in Calabria, sono attualmente senza stipendio?

Noi crediamo che non sia giusto dover elemosinare le proprie spettanze, e che se le aziende e il sindacato discutono solo davanti a un giudice viene compromessa l'essenza stessa del corretto svolgimento delle relazioni tra le parti.

Ed è una sconfitta per tutti.

13 dicembre 2010
Partire prima fa rima con arrivare più tardi

Ieri è entrato in vigore il nuovo orario 2010-2011 e, come un bambino che attende S. Lucia, elettrizzato dall'attesa e dall'emozione, mi sono alzato dieci minuti prima del solito per poter "prendere in regalo" il treno R2274 che (come da nuova tabella) parte alle 7.54 anziché alle 8.04.
Il treno è partito abbastanza in orario (ci mancherebbe altro, dati i 7 minuti di sosta), ma già alle 8.03, in prossimità della stazione di Codogno, ha rallentato vistosamente; pochi secondi dopo, una gentile capotreno si affacciava alla porta della carrozza con il telefono portatile all'orecchio. Dopo un breve "colloquio", ci ha informati che "il treno avrà un ritardo di 5 minuti circa per problemi di circolazione, c'è traffico".
E' chiaro, al lunedì mattina c'è sempre molto traffico su strade e autostrade, ma sulle ferrovie anche?
Il treno si ferma solo tre minuti nella stazione di Codogno e riprende la sua (vio)LENTA marcia lumacosa fino a Casalpusterlengo (h.8.14); nel frattempo mi sono rassegnato all'ennesima beffa e ho pronosticato almeno 10' di ritardo a Lodi (sono il solito "facile profeta").
Alle 8.26 un improvviso "jingle" interrompe le mie letture: è la voce metallica che annuncia "CAUSA GUASTO A TRENO PRECEDENTE, IL R2274 HA MATURATO UN RITARDO DI 10 MINUTI".
Senza scusarsi, ovviamente. Ma come? La capotreno aveva detto che c'era traffico!
In sostanza, siamo rimasti fermi, inchiodati a qualche metro della stazione Lodigiana per altri 5/6 minuti; siamo entrati in stazione alle 8.32 con 15 minuti "regalati" a Trenitalia, da recuperare questa sera.
Qui altra presa per i fondelli: il sofisticato sistema di rilevamento dei ritardi "ruba" sempre due minuti, per non parlare del pannello elettronico posto sul binario che ne indicava solo 5'!
Tra Lodi e Rogoredo il convoglio viaggia a "tavoletta" ma perde ancora un minuto, accumulandone in totale 16 nella prima stazione milanese.
Risultato finale: 55 minuti da Piacenza a Milano, vale a dire il solito schifo!
Mi auguro che questo articolo possa essere letto con attenzione anche da quegli incompetenti e sprovveduti che suggeriscono ai pendolari di partire prima per arrivare "in orario" alla sede di lavoro.
Ah, dimenticavo il solito grazie al gruppo FS per il disservizio quotidiano!

Massimiliano Davoli - Rivergaro (PC)

Una riflessione

Riceviamo spesso – e altrettanto spesso volentieri pubblichiamo - le lettere del sig. Davoli. Non è nostro costume censurare, quindi il rischio di pubblicare qualcosa che non condividiamo del tutto o che possa urtare la suscettibilità di qualcuno è sempre in agguato.
Ma è un rischio che corriamo volentieri, dal momento che non siamo così presuntuosi da ritenere il nostro l'unico parere che meriti di essere ospitato sulle pagine de La Voce delle Attività Ferroviarie. Quindi solitamente pubblichiamo senza commento.
Ma stavolta riteniamo di dover fare un'eccezione perché il nostro lettore, oltre alle legittime lamentele per i disservizi subiti, afferma alcune cose che chi come noi vive di treno da qualche decennio non può non commentare.
Crediamo di poterlo fare soprattutto perché, per il nostro ruolo e per quello che scriviamo solitamente su queste pagine, non siamo sospettabili di indulgenza nei confronti di Ferrovie dello Stato.
La prima cosa che ci colpisce è lo stupore per il traffico dei treni.
Ebbene, possiamo fargli una rivelazione: anche sulle strade ferrate c'è traffico. Soprattutto su linee come quelle della Lombardia dove la frequenza dei convogli, rispetto alla capacità delle linee, è altissima, può accadere che i problemi di un treno si ripercuotano sui successivi.

Ci vorrebbero nuove linee, ma questo rientra nel campo del deficit infrastrutturale che l'Italia patisce da decenni, e non solo in campo ferroviario. Per limitare questo fenomeno a stretto giro si dovrebbero tagliare delle corse; ma francamente non ci sembra questa la soluzione più auspicabile.
Quanto al personale dipendente di Trenitalia, posso assicurare che quotidianamente fa molto di più di quello per cui è pagato.
Molti dei disagi che lamentano i viaggiatori vengono attutiti - spesso eliminati - dalla professionalità, dallo spirito di servizio e d'iniziativa dei ferrovieri. Non si può addebitare a loro la carenza di tecnologia o le politiche industriali sbagliate. Se - per fare un esempio - la mia banca un giorno non potesse effettuare l'operazione che chiedo per un guasto ai computer, non sarebbe certo responsabilità dell'impiegato allo sportello.
Egli, anzi, soffrirà dell'impossibilità di non poter svolgere serenamente e in maniera produttiva il proprio lavoro.
Ma ai ferrovieri questa comprensione non è mai concessa.
Così come non si fanno mai sconti al treno, inteso come mezzo di trasporto. Perché, sia chiaro, il sig. Davoli – come tutti i pendolari – sa bene che se si mettesse in macchina alle 7,54 a Piacenza, giungerebbe a Milano alle 10,30 e non protesterebbe, considerando normale impiegarci due ore e mezza. Se invece col treno impiega cinquanta minuti anziché quaranta lo considera una beffa, una presa per i fondelli, uno schifo. Gli giriamo, oltre ai nostri saluti, questa riflessione. (a.s.)

ELEZIONI RLS

Plebiscito per Claudio Mancini di Fast FerroVie

Una netta affermazione alle elezioni degli RLS presso la società MA.CA, nell'impianto di Roma Smistamento.

a cura della segreteria regionale Lazio

Il 28 settembre scorso, presso l'impianto di Roma Smistamento, si è votato per eleggere il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza della Società MA.CA.

L'azienda conta in quest'impianto complessivamente 102 dipendenti, che hanno eletto con ben 94 voti di preferenza quale loro Rappresentante il Sig. Claudio Mancini.

Iscritto a Fast FerroVie, Mancini ricopre anche l'incarico di RSA per lo stesso impianto.

Un risultato sorprendente, un vero plebiscito per la proporzione dei voti ottenuti; ma non imprevisto, dato il buon lavoro svolto dalla nostra organizzazione nell'impianto e nel settore appalti nel suo complesso nel nostro territorio.

All'amico Claudio vanno i complimenti della Segreteria Regionale e di tutta l'organizzazione, nonché i migliori auguri di buon lavoro.

lazio@fastferrovie.it

PENSIONAMENTO

Il 1 agosto scorso è andato in pensione Ferdinando Franchini, Capo Tecnico del Tronco Lavori di Arona e storico attivista della Segreteria Regionale Fast FerroVie Lombardia.
All'amico Ferdi gli auguri di una lunga e serena quiescenza dalla redazione de "La Voce delle Attività Ferroviarie".

Il disastro di Viareggio un monito per tutti

Nei giorni precedenti all'invio in tipografia di questo numero de "La Voce delle Attività Ferroviarie" è stata divulgata da tutti gli organi di stampa la lettera che la signora Daniela Rombi, presidente dell'Associazione familiari vittime di Viareggio "Il Mondo Che Vorrei" – ONLUS ha indirizzato al Presidente della Repubblica, Giorgio Napolitano.

Nella lettera la signora Rombi chiede di essere ricevuta dal Capo dello Stato per di conoscere quali siano i motivi alla base del conferimento del titolo di Cavaliere del Lavoro all'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, ing. Mauro Moretti.

Una lettera toccante, nella quale la signora racconta il lungo calvario subito dalla figlia Emanuela morta, per le conseguenze delle ustioni sul 98% del corpo, 42 giorni dopo il disastro ferroviario che il 29 giugno 2009, nella cittadina versiliana, distrusse la zona della via Ponchielli provocando la morte di 32 persone - molte delle quali dopo sofferenze indicibili - e decine di feriti.

Abbiamo riflettuto a lungo sull'opportunità di pubblicare questa lettera e di tornare sull'argomento, di cui molto ci siamo occupati nei mesi scorsi; ci siamo decisi a farlo soprattutto perché riteniamo che le parole della signora Rombi grondino allo stesso tempo dolore e dignità. Ha pagato il prezzo più alto possibile - perché non c'è cosa peggiore che sopravvivere ai propri figli - ma non chiede vendetta, solo giustizia.

Quella giustizia che proprio in questi giorni sta iniziando a mettere qualche punto fermo sull'inchiesta, inviando 38 avvisi di garanzia per le ipotesi di reato di incendio e disastro ferroviario colposo, omicidio e lesioni colpose plurime, oltre alla violazione del Testo unico in materia di tutela della sicurezza e della salute sui luoghi di lavoro.

La magistratura accerterà le eventuali responsabilità, e fino ad allora non abbiamo nulla da dire. Ma il ricordo e le immagini della tragedia - che abbiamo ancora scolpite nella mente - oltre alla lettera della signora Rombi ci impongono una riflessione sulla filosofia della manutenzione e sull'attenzione alla sicurezza nel sistema del trasporto ferroviario italiano.

Perché la prevenzione, lo scriviamo da tempo, è ormai considerata un mero onere economico, continuamente da assottigliare. Le grandi aziende, e Ferrovie dello Stato tra queste, demandano sempre di più le lavorazioni manutentive ad aziende esterne, sulla cui affidabilità è difficile avere riscontri precisi e immediati; né possono essere considerati sufficienti, visto quanto è successo sia a Viareggio che altrove, gli attuali controlli sull'efficienza e la sicurezza del materiale rotabile che circola sulle reti ferroviarie nazionali. La stessa Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, quando il sindacato pone alla sua attenzione delle situazioni che potrebbero pregiudicare la sicurezza, si limita spesso a chiederne notizia all'impresa ferroviaria. Un po' come chiedere all'oste se il vino è buono.

Indipendentemente da come finirà l'inchiesta, noi crediamo che Viareggio debba servire come monito affinché tutti coloro che ad ogni livello - dal verificatore al macchinista, dall'Amministratore Delegato al legislatore - hanno a che fare con la sicurezza del trasporto ferroviario, siano consapevoli della delicatezza del proprio ruolo, e lo svolgano con senso di responsabilità.

Come se a bordo di ogni treno ci fossero i nostri figli. **(a.s.)**

Perché quell'onorificenza a Moretti?

*di DANIELA ROMBI**

Ill.mo Presidente,

sono Daniela Rombi, la presidente dell'Associazione vittime familiari di Viareggio "Il Mondo Che Vorrei" ONLUS. Sono la mamma di Emanuela, una giovane ragazza di 21 anni, morta dopo 42 giorni di agonia con ustioni sul 98 per certo del corpo, a seguito dell'incidente del 29 giugno 2009.

Come Emanuela, altre 31 persone non ci sono più ed altre ancora avranno per sempre sul proprio corpo i segni di quella maledetta notte. Come familiari delle vittime viviamo con un dolore permanente e inguaribile e per tutti noi, per la città di Viareggio che ha subito la distruzione di un zona della città, e niente sarà più come prima.

Le scrivo questa per chiederLe un incontro, per conoscere le motivazioni che L'hanno indotta a firmare il conferimento dell'onoreficienza di Cavaliere del Lavoro a Mauro Moretti, A.D. delle Ferrovie dello Stato. Dalla notte del 30 giugno per due mesi non ho visto la televisione; il 7 luglio non ero ai funerali di Stato, speravo, davanti ad una porta di un ospedale, che mia figlia vivesse. Dopo, nel tempo, sono "riuscita" a vedere quelle immagini ed ho visto Lei, visibilmente commosso ai funerali ed una sua foto col disegno che Leonardo Le ha donato; Leonardo, che non ha più i suoi fratellini (Luca e Lorenzo) e la sua mamma. Ho anche letto le audizioni che il sig. Moretti ha reso al Senato della nostra Repubblica: l'incidente di Viareggio è stato da lui definito "uno spiacevole episodio" oppure "quando accade un incidente in ferrovia sembra che caschi il mondo" ed ancora "le nostre ferrovie sono le più sicure d'Europa", quando invece erano già accaduti incidenti che per puro caso non erano finiti in tragedia, e che ancora possono accadere.

Ma di che cosa sta parlando questo signore ? Noi stiamo parlando di "VITA", di "PERSONE" che stavano tranquille nella "sicurezza" delle loro case, che adesso non ci sono più e non riusciamo e non possiamo darcene pace!

Sa Presidente, quando voglio vedere mia figlia devo andare al cimitero e quando la guardo mi vergogno; mi vergogno io, come avviene per gli altri genitori, di essere viva perché è innaturale e disumano che una madre vada a trovare la propria figlia al cimitero! PERCHE'?

Noi familiari ci chiediamo perché ha firmato quell'onorificenza? Sicuramente la decisione non è stata Sua, sarà stato proposto da altri perché il sig. Moretti ha fatto bene il suo lavoro, perché ha risanato i bilanci delle Ferrovie dello Stato (dello Stato!), ma sappia che quei bilanci sono stati risanati anche col sangue dei nostri cari perché si è scelto di tagliare, di risparmiare sulla sicurezza!

Le chiedo gentilmente di riceverci in modo da poter, con franchezza, avere delle spiegazioni che ci aiutino a superare il dolore e lo sconcerto che questa situazione, se mai ce ne fosse stato bisogno, ha gettato su di noi.

Certa di una Suo positivo riscontro, La ringrazio con tutto il cuore.

**L'autrice è presidente dell'Associazione vittime familiari di Viareggio "Il Mondo Che Vorrei" onlus*

Vale fino a 1200 Euro il valore del rimborso sulla fiscalità di vantaggio sia per l'anno 2009, che per il 2010; cifre inferiori per l'anno 2008, in proporzione ovviamente alla presenza "di competenze cosiddette premiali" in busta paga.

a cura di Agostino Apadula

Detassazione delle "retribuzioni premiali"

Può arrivare fino a 1200 Euro il valore dei rimborsi per gli anni 2009 e 2010 - a cifre inferiori per l'anno 2008 - per i Ferrovieri che rientrano nei parametri di legge, in proporzione ovviamente alla presenza in busta paga delle competenze di seguito elencate che sono sottoposte, per previsione legislativa e degli accordi del 17 novembre 2010, alla tassazione agevolata del 10%.

Le maggiori somme versate al fisco nell'anno 2010 saranno liquidate dalle società del Gruppo F.S. con un "conguaglio bis" a febbraio 2011. Saranno recuperate invece con la dichiarazione dei redditi del 2011 le spettanze degli anni 2008 e 2009.

Si avvia quindi finalmente a soluzione, per conseguenza dell'accordo del 17 novembre 2010, la problematica della detassazione delle retribuzioni accessorie erogate ai dipendenti delle Società del Gruppo F.S. in relazione al lavoro notturno, alle prestazioni di lavoro straordinario e a tutte le voci cosiddette "premiali" derivanti dall'organizzazione di lavoro su turni e da accordi finalizzati a realizzare "incrementi di produttività, innovazione ed efficienza organizzativa".

Come tutti ricorderanno la Segreteria Nazionale FAST FerroVie per prima aveva rivendicato, aprendo formalmente una specifica vertenza con il Gruppo F.S. e l'Ufficio delle Entrate, le ragioni dei Ferrovieri i cui limiti di reddito rientrano nei parametri di legge, circa l'applicazione della fiscalità di vantaggio sulle loro retribuzioni accessorie derivanti sia dall'organizzazione del lavoro su turni, che conseguenti ad accordi di efficientamento aziendale, quale quello del 15 maggio 2009 e tutti gli altri accordi simili, anche precedenti alle normative sul regime di tassazione agevolata dettate dall'art. 2 del D.L.vo 93/2008, convertito in legge n.126/2008 e prorogato, per gli anni 2009 e 2010, limitatamente agli elementi retributivi premiali (premi di produttività), legati all'andamento economico dell'impresa".

Le voci retributive, pertanto, definite da FASTFerroVie-Filt-Fit-Uilt-Ugl con il Gruppo F.S. nell'accordo del 17 novembre 2010, che rientrano nel regime della fiscalità di vantaggio sono:

► indennità di turno;

► indennità per turni di sabato e domenica inclusi;
► lavoro festivo, orario spezzato, multi periodale;
► flessibilità PdM/PdB;
► indennità da accordi 15.05.2009 e 23.06.2005;
► lavoro notturno (indennità varie per lavoro notturno);
► reperibilità e disponibilità, nonché tutti gli ulteriori elementi premiali.

Una volta individuate, così come prevedono le norme specificate dettate più volte anche dall'Agenzia delle Entrate, le voci retributive che possono usufruire della "fiscalità di vantaggio". è però opportuno ricordare che l'agevolazione fiscale ovviamente verrà applicata nei termini previsti dalle normative di legge surrichiamate:

► per un importo massimo di 3.000 euro per l'anno 2008 e di 6.000 Euro per gli anni 2009 e 2010;
► entro i limiti di reddito derivanti da lavoro dipendente che nell'anno d'imposta precedente a quello di cui trattasi, sono individuati in Euro 30.000 per l'anno 2007 ed Euro 35.000 per l'anno 2009 e 2010.

Dai dati pervenuti nel corso degli incontri, ci risulta che i dipendenti delle Società del Gruppo le cui retribuzioni rientrano in detti limiti reddituali sono così ripartiti:

Società RFI			
Settore Manutenzione	circa	10.000	addetti
Settore Circolazione	"	6.000	"
Altri Settori	"	2.000	"
Società Trenitalia			
Settore Macchina	circa	3.000	addetti
Settore Viaggiante	"	5.000	"
Settore Manutenzione	"	4.500	"
Manovra/Formazione Treni/Verifica/ altri settori	"	4.500	"

Circa 16.000 Ferrovieri compresi negli elenchi sopra riportati troveranno in busta paga il rimborso massimo possibile per come indicato da F.S. SpA: circa Euro 1.200 per l'anno 2009 e il 2010 e circa Euro 600 per l'anno 2008. Per i restanti 20.000 dipendenti del Gruppo F.S. saranno liquidate ovviamente cifre più gradate in ragione e in proporzione ovviamente del loro coinvolgimento su turni di lavoro che prevedono la liquidazione delle competenze cosiddette "premiali" per come elencato in precedenza.

Opportunamente sollecitato dalla Segreteria Nazionale FAST FerroVie a provvedere in tempi ravvicinati alla regolarizzazione economica della fiscalità di vantaggio, il Gruppo F.S. ha precisato che per quanto attiene alle maggiori somme indebitamente versate al fisco nell'anno d'imposta 2010, verranno rimborsate dalle Società agli aventi diritto, con un "conguaglio bis" sulla retribuzione di febbraio 2011, mentre per quanto attiene ai recuperi invece della maggiore fiscalità versata per l'anno d'imposta 2008 e per l'anno 2009 si potrà procedere con la dichiarazione dei redditi del 2011, usufruendo della deroga disposta dall'Ufficio delle Entrate con la Circolare che di seguito riportiamo.

CIRCOLARE N. 48/E

Roma, 27 settembre 2010

Direzione Centrale Normativa

Direzione Centrale Servizi ai contribuenti

OGGETTO: Compensi per incrementi di produttività: lavoro notturno e straordinario e sgravio contributivo

[omissis]... In considerazione della concorde rappresentazione da parte di tutti i soggetti interessati delle difficoltà operative riscontrate nel dar corso ai suddetti adempimenti, si ritiene di poter adottare una procedura che consenta di richiedere, unitariamente per entrambi i periodi d'imposta interessati, ***il rimborso delle maggiori imposte pagate mediante i modelli di dichiarazione e di certificazione da utilizzare nel 2011 che saranno opportunamente integrati.***

In particolare, il datore di lavoro dovrà indicare nel CUD/2011 le somme erogate negli anni 2008 e 2009 per il conseguimento di elementi di produttività e redditività ovvero per lavoro straordinario assoggettabili a imposta sostitutiva in tali anni; il dipendente potrà recuperare il proprio credito mediante la dichiarazione dei redditi da presentare nel 2011.

Tale soluzione, che consente di contemperare le esigenze di semplificazione con quelle di controllo da parte dell'amministrazione finanziaria, richiede che il datore di lavoro riporti nel CUD/2011 anche gli importi che eventualmente abbia già certificato al dipendente a seguito della richiamata risoluzione n. 83 del 2010.

.... [omissis]

Con l'occasione anticipiamo che il numero dei Ferrovieri, già di per se abbastanza elevato, che beneficerà della detassazione di cui trattasi è destinato ad aumentare consistentemente per l'anno d'imposta 2011 per la previsione dell'elevazione del limite a Euro 40.000, quale parametro di reddito per accedere all'istituto della fiscalità di vantaggio. Presumibilmente inoltre, se non interverranno ulteriori accordi, i termini sanciti nell'intesa del 17 novembre 2010 saranno utili anche per la determinazione della nuova detassazione, che potrà questa volta essere garantita nell'anno 2011 con il conguaglio ordinario.

Per le somme afferenti il "premio di risultato", previste anch'esse dall'accordo del 17 novembre, il gruppo F.S. si è impegnato a sottoporle alla fiscalità ridotta del 10% già nella retribuzione di Dicembre 2010, nella quale è prevista la liquidazione di un importo pari al 90% del totale concordato.

apadula@fastferrovie.it

BNC

Assistenza e Solidarietà

O.N.L.U.S.

VIA ABRUZZI, 10 - 00187 ROMA - TEL. 06.42103707 - FAX 06.42103545

L'Associazione in collaborazione con **HDI ASSICURAZIONI S.P.A. e IBL BANCA** indice un concorso per titoli per la partecipazione ad un Master di formazione assicurativa – bancaria denominato:

"SICUREZZA DEI BENI E DELLE INFORMAZIONI CENTRATE SUL CLIENTE" - ORGANIZZATO DALL'UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI PERUGIA FACOLTÀ' DI SCIENZE DELLA FORMAZIONE

Il Master è riservato esclusivamente ai figli laureati dei Dipendenti e Pensionati delle Ferrovie.

Il Master sarà strutturato come segue:

- **4 mesi di formazione in aula** presso l'Università di Perugia - Facoltà' di Scienze della Formazione, sede di Narni;
- **6 mesi di Stage** nelle rispettive aziende HDI Assicurazioni, IBL Banca ed InLinea S.p.A.;
- **Prova finale** e rilascio attestato universitario.

Il Programma Didattico e Regolamento del Master "Sicurezza dei beni e delle informazioni centrate sul cliente", approvato dall'Università di Perugia in data 17 novembre 2010, sarà pubblicato sul sito dell'Università: www.unipg.it.

L'Associazione BNC Assistenza e Solidarietà ONLUS ha concordato con le Aziende Socie la messa a disposizione per lo stage di **complessivi 10 posti.** La quota di iscrizione al Master sarà tenuta a carico dell'Associazione.

Ai partecipanti verrà riconosciuto, per la durata dei 10 mesi, un rimborso spese, al lordo di imposte, di Euro 250,00 mensili ai residenti nelle province di Roma e Terni e di Euro 600,00 mensili ai residenti in altre province. I rimborsi spese verranno mensilmente erogati in funzione dell'assolvimento dell'obbligo di frequenza.

L'Associazione, sulla base delle domande ricevute, redigerà una graduatoria che terrà conto del voto di Laurea e del reddito del nucleo familiare.

Tutti i partecipanti al concorso dovranno aver conseguito, nel periodo **1 gennaio 2009 – 30 ottobre 2010**, una Laurea magistrale nelle discipline: Informatica, Ingegneria della sicurezza, Scienze dell'economia, Scienze economico-aziendali, Scienze statistiche, Scienze pedagogiche, Scienze della Politica, Sociologia e ricerca sociale, nonché alle corrispondenti lauree di vecchio ordinamento, Scienze della formazione primaria, Giurisprudenza ciclo unico, con votazione di almeno **105/110 oppure 95/100**.

A parità di punteggio fra i partecipanti, verrà considerato il minor reddito del nucleo familiare. Ai fini della selezione i partecipanti dovranno fornire copia del diploma di Laurea o documentazione sostitutiva rilasciata dalle segreterie universitarie.

Non è consentita la contemporanea iscrizione ad altro corso di Master universitario e ad altro corso di studio universitario che rilasci un titolo accademico.
L'assegnazione di partecipazione al Master è demandata al giudizio insindacabile del Consiglio Direttivo dell'Associazione.

Il Master inizierà nel mese di **marzo 2011** per la durata di 10 mesi e comporterà, durante lo stage, una frequenza nell'ambito delle ore lavorative ordinarie delle aziende ed avrà come sede una delle sedi operative dislocate dalle stesse sul territorio nazionale.
A conclusione del Master agli iscritti verrà rilasciato un attestato da parte dell'Università di Perugia.

Le domande di partecipazione al Master, disponibili presso le Unità di Vendita HDI Assicurazioni, dovranno pervenire inderogabilmente presso la sede dell'Associazione a Roma - Via Abruzzi, 10, entro il **30 gennaio 2011**, utilizzando l'apposito modello.

Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo.
È possibile ottenere il Fascicolo Informativo presso tutti i punti vendita di HDI Assicurazioni.
Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo www.hdia.it

Al tuo fianco, ogni giorno

HDI
ASSICURAZIONI