

# LA VOCE

delle attività ferroviarie

n° 7-8 Luglio - Agosto 2009



MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

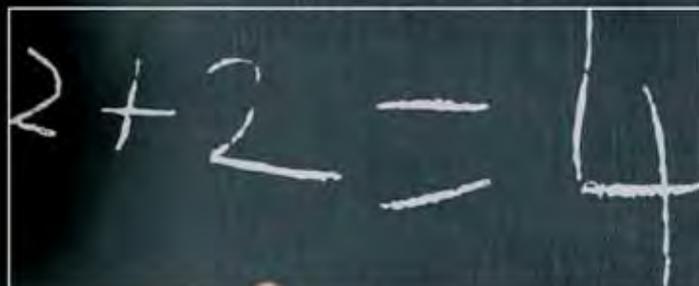
*L'ing. Moretti firma accordi  
che i capi delle sue divisioni  
non rispettano,  
forse è una strategia.*

## *Comanda davvero lui?*

Anno IV n° 7-8/2009 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA  
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) Art. 1,  
comma 1 - CNS/AC ROMA

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

# Con Finardi i conti tornano.



Finanziamenti con anticipo del 90% in 2 giorni  
senza alcun costo aggiuntivo  
**L'R258-R259 non serve per l'anticipo**



IN  
CONVENZIONE  
CON



## CESSIONE DEL QUINTO

netto ricavo €	in 60 mesi	in 120 mesi
10.000,00	217,00	127,00
20.000,00	430,00	250,00
25.000,00	535,00	312,00

In osservanza della norma sulla trasparenza e sui servizi Bancari e Finanziari (legge n. 154 del 17/02/92 - TEG/ISC dall'8,949% al 9,333% su operazioni a 120 mesi)

Gli esempi sopra indicati sono calcolati su un dipendente di 40 anni e 15 di servizio e sono comprensivi dei costi assicurativi ed ogni altro onere.

## PRESTITO CON DELEGA

netto ricavo €	in 60 mesi
10.000,00	220,00
20.000,00	432,00
25.000,00	538,00

In osservanza della norma sulla trasparenza e sui servizi Bancari e Finanziari (legge n. 154 del 17/02/92 - TEG/ISC dall'9,376% al 9,767% su operazioni a 120 mesi)

Numero Verde

**800-904042**

**Finardi**

Via dei Castelli Romani 22  
Pomezia (Roma)

Tel 069108326 Fax 0691604194

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

**FastferroVie**

Via Albona 1  
Roma

Tel 0664829000 Fax 0647307556

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

**DOCUMENTI RICHIESTI: Ultima busta paga - Documento di riconoscimento - Codice fiscale**

FINARDI SAS - ISCRITTO ALL'ELENCO GENERALE DEGLI INTERMEDIARI FINANZIARI ART. 106 USC N. 7098 - MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE - FOGLI ANALITICI ESPOSTI IN AGENZIA A RICHIESTA VERRÀ CONSEGNATA UNA COPIA DEL CONTRATTO COMPLETA PER LA VALUTAZIONE DEL CONTENUTO, PRIMA DELLA STIPULA.

# SOMMARIO

## L'EDITORIALE

<b>“La sicurezza non si tratta!”</b>	<i>di Pietro Serbassi</i>	pag. 4
<b>Viareggio tragedia annunciata</b>	<i>di Chiara Bandieri</i>	pag. 6
<b>Un’escalation senza fine</b>	<i>di Paolo Piovesan</i>	pag. 8
<b>Ma l’ANSF cosa fa?</b>	<i>di Samuel Porcella</i>	pag. 10
<b>Strani discorsi</b>	<i>di Vincenzo Notarnicola</i>	pag. 12
<b>Fratelli d’Italia</b>	<i>di Paracelso</i>	pag. 14
<b>La Lombardia fa prove generali sul futuro del TPL</b>	<i>di Massimiliano Pantanella</i>	pag. 16
<b>Arrivano i tedeschi</b>	<i>di Antonio Vitiello</i>	pag. 19
<b>Lettera a Moretti</b>		pag. 20
<b>Riforma del trasporto pubblico locale in Sicilia</b>	<i>di Giovanni Lo Schiavo</i>	pag. 22
<b>I voli pindarici della Divisione Passeggeri N/I</b>	<i>di Vincenzo Notarnicola</i>	pag. 24
<b>Le sanzioni disciplinari nel settore autoferrotranviario</b>	<i>di Marco Peroli</i>	pag. 26
<b>A piccoli passi verso il futuro</b>	<i>di Gerry Veneziani</i>	pag. 31

## GIALLOFISSO

<b>Errare è umano. Sempre.</b>	<i>di Antonio Scalise</i>	pag. 34
<b>Fondi pensione</b>	<i>di Luca Vitali</i>	pag. 35

## RECENSIONE

<b>Nuccio Maccarone ferroviere filosofo</b>	<i>di Enzo Rogolino</i>	pag. 37
---	-------------------------	---------

## PREVIDENZA

<b>Decreto anticrisi... nuove modifiche al sistema previdenziale</b>	<i>di Agostino Apadula</i>	pag. 38
--	----------------------------	---------

# “La sicurezza non si tratta!”

di Pietro Serbassi

Questo nostro slogan, sorto spontaneo con la firma dell'accordo del 15 maggio 2009, è diventato troppo spesso motivo di discussione, di accuse d'incoerenza e di strumentalizzazione ogni qual volta la FAST FerroVie assumeva una qualsiasi posizione politico-sindacale nel merito.

È necessario chiarire, una volta per tutte o almeno una volta ancora, perché la stipula di quest'accordo è in assoluta coerenza con la volontà sindacale di non scendere a compromessi sulla sicurezza del lavoro e della circolazione ferroviaria.

Dopo diversi mesi di confronto infruttuoso, che stava dilungandosi su dichiarazioni contrapposte fra il Gruppo FS e il Sindacato in merito all'affidabilità della tecnologia, era ormai chiara l'intenzione della controparte di spingere verso una soluzione d'isolamento dei rappresentanti dei lavoratori, per poter affrontare in maniera più agevole possibile quello scontro cui le ferrovie stesse stavano preparandosi in modo capillare, nell'obiettivo di poter guadagnare a proprio sostegno i favori della Politica e dell'opinione pubblica.

Pertanto, un'eventuale azione di lotta priva della necessaria e concreta disponibilità a negoziare un nuovo equipaggio treno avrebbe esposto il sindacato - qualsiasi sindacato - al pubblico ludibrio, vedendolo strumentalmente additato come incapace di assumersi le proprie responsabilità.

Inoltre, nella chiarezza dei ruoli, va tenuto in assoluta attenzione che:

- Le leggi le fa il Parlamento;
- Le normative sono stilate da ANSF e RFI a secondo delle deleghe date loro dalle leggi;
- I controlli sulla salute e la sicurezza sono a cura delle ASL;
- Le violazioni di legge rientrano nella sfera di competenza delle Preture e dei Tribunali;
- Le violazioni delle leggi sul lavoro rientrano nella sfera di competenza delle DPL e dei Tribunali;
- Gli accordi pattizi fanno capo alle OS e alle Associazioni dei Datori di lavoro. Ricordiamo che tali intese hanno l'obbligo di dover essere sempre migliorative (per il lavoratore) rispetto alle leggi in vigore e, in ogni caso, devono agire all'interno dell'ambito previsto dall'eventuale delega legislativa esplicitata in materia di orario di lavoro e retribuzione.

In questo quadro d'insieme vanno inserite le sistematiche dichiarazioni dell'Amministratore Delegato del Gruppo FS, nelle quali egli continuava a ripetere da parecchi mesi, in modo strumentalmente assillante, che tutto era pronto affinché il treno potesse essere guidato da un solo macchinista, sia per l'enorme montante d'investimento fatto, sia perché in tutto il mondo questo già avviene.

Una volta avuta la certezza che l'impresa non aveva più intenzione di procrastinare ulteriormente l'azione unilaterale in serbo da parecchio, ritenendo, quindi, i tempi ormai maturi per lo scontro con i sindacati sull'agente solo, la FAST FerroVie ha ritenuto doveroso assumersi la responsabilità di



contrattare e condividere tutti gli aspetti attinenti le ricadute sul lavoro di una simile modifica dell'equipaggio treno, rimandando quanto più possibile all'imminente fase di rinnovo contrattuale, pretendendo, nello stesso tempo, dal Gruppo FS, in maniera pregiudiziale, la dovuta assunzione di responsabilità in merito all'efficienza tecnologica inerente alla sicurezza dell'esercizio, dei lavoratori e dei passeggeri, della quale rimane, in ogni caso, il responsabile unico.

Siccome le responsabilità sono chiare e ben definite e il sindacato ha assolto alle sue avviando, con l'accordo del 15 maggio 2009, il percorso negoziale, sebbene fosse consapevole delle difficoltà esistenti per giungere alla stipula del CCNL della Mobilità in un periodo ragionevolmente breve, ora non resta che vigilare affinché gli altri soggetti interessati, a cominciare dai responsabili della sicurezza sul lavoro o della circolazione ferroviaria, rispondano con altrettanta correttezza e coscienza.

A nostro giudizio, purtroppo, non tutti assolvono al proprio ruolo come dovrebbero fare, almeno in questa fase. Ci riferiamo soprattutto all'operato dell'ANSF piuttosto che a quello delle ASL e delle DPL. Nessuno di loro riesce a dare alcuna concretezza alle proprie azioni di monitoraggio e verifica del lavoro ferroviario, il tutto nella più assoluta indifferenza sia degli organi d'informazione, sia degli organismi istituzionali di riferimento e di controllo di queste strutture.

Le chiacchiere non ci aiutano, perciò dare spazio a chi cerca la propria ragione di vita sulla protesta, sta portando sempre di più la categoria verso una tragica rassegnazione; è nostra viva intenzione, quindi, tenere aperto il dialogo - anche aspro - con la categoria, cercando di migliorare gli accordi fatti a ogni occasione di verifica e tenendo alta, nel frattempo, l'attenzione sulla sicurezza della circolazione e del lavoro ferroviario.

Proprio la nostra azione in merito ai temi legati alla sicurezza ci sta portando all'esternazione di dure critiche sull'operato dell'ANSF, la quale si sta comportando sempre di più come una struttura eccessivamente burocratizzata, palesemente incapace di garantire il mantenimento degli standard di sicurezza e la ricerca continua al loro miglioramento. Piuttosto, questa nuova struttura nella quale tutti avevamo riposto grandi speranze si sta dimostrando, giorno dopo giorno, come un buco nero che attrae e inghiotte tutti gli alibi impudenti delle Imprese ferroviarie, del Gestore dell'infrastruttura e - a volte - anche del Governo.

Proprio in questo numero proveremo a spiegare cosa stiamo facendo e quali difficoltà stiamo incontrando nel rapporto con l'ANSF.

Tornando all'accordo, a distanza di tre mesi, possiamo dividere i problemi in due ordini:

Quanto sottoscritto è stato soltanto attivato nella parte attinente il nuovo equipaggio treno;

Le linee di produzione di Trenitalia sono state "smascherate" sul loro sbandierato approntamento ad affrontare l'equipaggio ad agente solo.

Proprio in merito a questi problemi, prima della pausa estiva, la FAST FerroVie ha inviato all'Ing. Moretti una lettera piuttosto forte nei toni, alla quale auspichiamo facciano riscontro risposte concrete che consentano una ripresa del percorso avviato con gli obiettivi condivisi unitariamente.

È evidente che l'unità sindacale in questo periodo è fortemente in discussione e ciò non ci lascia certamente intravedere nulla di ottimistico per il prossimo futuro ma, com'è nostra consuetudine, cercheremo in ogni caso la massima condivisione tentando di "prendere, se non il treno che ci porta direttamente a casa, quello che ci porta più vicino".

Dal 15 maggio 2009 si è aperta anche per noi una nuova fase sindacale, nella quale ci è richiesto di essere preparati a formulare concrete e percorribili alternative alle proposte aziendali, da costruire internamente e sulle quali ricercare la condivisione con le altre OS.

Anche per questo scopo, già negli anni scorsi, abbiamo avviato un percorso di formazione sindacale che, nel prossimo futuro, si perfezionerà attraverso un accordo con l'Università telematica "Pegaso", con la quale abbiamo approntato un piano di studi improntato su materie unicamente dedicate ad una preparazione così particolare. Inoltre, per chi volesse continuare negli studi universitari, questa iniziativa consente l'acquisizione di 60 crediti formativi universitari. Per meglio comprendere il progetto vi rimando alla lettura delle pagine interne.

### **Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità**

Durante l'estate si è aperto anche il confronto contrattuale previsto nell'accordo del 15 maggio 2009 fra OS, Associazioni delle Imprese e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti.

Fatto l'accordo programmatico, negli incontri seguenti si sono evidenziate da subito tutte le criticità che erano già sorte nell'ambito del confronto tenutosi presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Infatti le associazioni delle imprese del TPL stanno mettendo in campo tutti gli *escamotage* possibili e immaginabili, per riuscire a fare una "gatto-pardesca" riorganizzazione che non deve assolutamente cambiare niente. E' sempre più evidente che i detrattori del CCNL della Mobilità non sono solo all'interno delle Imprese del TPL le quali, forse, sono le uniche cui si possa trovare delle giusti-

ficazioni, ma anche fra i sindacati, senza contare il sospettoso e assordante silenzio con il quale si è distinto, finora, il Ministero del Welfare.

Le difficoltà che abbiamo incontrato in questa prima fase sui famosi quattro argomenti comuni, ci sembrano molto strumentalmente indirizzate verso il non fare, poiché a ogni minima discussione è scientemente sollevato il problema, esistente in questo periodo, della divisione dei sindacati confederali in materia dei nuovi assetti contrattuali. Entro la prima decade di settembre riprenderà il confronto e, se le nostre valutazioni fossero vere, riteniamo che esista il rischio concreto di una rottura foriera d'innumerabili difficoltà alla costruzione del CCNL della Mobilità.

Come FAST FerroVie, ogni giorno di più, abbiamo potuto constatare l'interesse verso la nostra sigla dei lavoratori del TPL i quali, come noi, sono convinti delle maggiori tutele che il CCNL della Mobilità può portare nel settore.

Purtroppo, più cresce nei nostri riguardi l'attenzione dei lavoratori, più cresce l'ostracismo delle associazioni imprenditoriali di settore.

Siamo convinti, però, che presto queste preclusioni nei nostri confronti dovranno cadere, visto anche gli sviluppi e i riflessi che nel settore porteranno azioni come quella della New Co. fra Trenitalia e Le Nord.

In questa "fusione" il problema del CCNL di riferimento si evidenzierà con tutta la sua forza, in quanto si parlerà di trasporto regionale e non solo del TPL; ma affronteremo quest'argomento prossimamente nel dettaglio. Anche perché l'incognita immediata è anche quella di vedere quali saranno i riflessi che scaturiranno dalle Gare in Piemonte, dove esiste un forte contrasto fra la Regione e il Gruppo FS, nonché quello di appurare quali altre regioni hanno in cantiere progetti simili alla Lombardia o al Piemonte.

### **Appalti ferroviari**

Anche nel settore degli appalti ferroviari (vi rimando all'articolo interno) abbiamo attraversato un'estate molto calda.

Le gare per i cambi di appalto hanno creato una rivoluzione nel settore, con molti problemi sulle retribuzioni degli operatori, tanto che nel mese di luglio il sindacato è riuscito a convincere Trenitalia a farsi parte diligente nel pagamento diretto ai lavoratori della paga mensile.

Ciò perché non vi erano le condizioni di fiducia necessarie affinché le imprese interessate liquidassero realmente gli stipendi. Nonostante l'impegno e le lotte che dovremo fare in questo settore, è nostra convinzione che il problema potrà risolversi solo quando sarà possibile costituire una società strumentale direttamente collegata al Gruppo FS.



# *Viareggio* *tragedia annunciata*

*di Chiara Bandieri*

Nessuno poteva immaginare che in una calda e tranquilla sera d'estate nella rinomata Versilia, stesse per consumarsi uno dei più grandi disastri ferroviari che la storia italiana ricordi.

Un forte botto entra nelle case dalle finestre spalancate, ma la gente pensa a qualche festa, magari qualche fuoco d'artificio. I più curiosi si affacciano e non credono ai loro occhi, un bagliore rosso illumina il cielo, trafitto da fiamme di fuoco. L'odore di fumo invade ovunque, presto il suono delle sirene sveglia anche i più pigri. E' un inferno che sembra non finire.

Qualche ferroviere, finendo il turno di notte nella vicina stazione di Pisa, tenta di andare a vedere l'accaduto ed ancora dopo oltre un'ora dall'incidente le auto ardevano e non c'era modo di capire, di rendersi conto di cosa di preciso fosse successo.

La mattina seguente tutti i giornali, le reti televisive informavano del disastro.

Entrare nel merito non è nostra competenza, anche se ovviamente tutti i ferrovieri dicevano la loro. Per giorni non si parlava d'altro e non poteva essere diversamente con la linea Lucca-Viareggio inagibile, con tutti i treni regionali che si assestavano a Pisa dove un servizio di bus sostitutivi trasportava i viaggiatori a Forte dei Marmi; da qui trovavano di nuovo un treno per proseguire il loro viaggio. I disagi non mancavano di certo, ma la gente comprendeva ed aspettava pazientemente. Ai giornalisti invece non era bastato l'accaduto e cercavano di tenere il più possibile alta la tensione intervistando i viaggiatori che con fatica trasportavano i loro bagagli dal treno ai bus per poi cambiare ancora.

La solidarietà però ha avuto la meglio. I ferrovieri hanno per giorni presenziato le stazioni di Lucca, Pisa e Forte dei Marmi organiz-

zando le partenze dei bus, cercando di far trovare le varie coincidenze, informando i viaggiatori circa i loro spostamenti. Non è stata certo un'impresa facile, ore sotto un sole impietoso bombardati da richieste, problemi spesso di non facile soluzione.

La ripresa della circolazione non è stata semplice, ma sulla linea tirrenica dopo pochi giorni qualche treno cominciò, pur con forti ritardi a passare. Era un segno importante, nonostante il lavoro dei bus continuasse, i pochi treni in arrivo erano salutati con entusiasmo, era l'inizio della ripresa, del ritorno alla normalità, sempre criticata, ma essenziale per molti. Con il treno era possibile passare sui binari attivati vicini al luogo del disastro. Ancora si vedeva il locomotore completamente nero per il fuoco e per il fumo. Le case delle vittime impressionavano i viaggiatori. Tutto era color grigio, triste, un ambiente quasi irreale, una scena a cui non siamo abituati. Qualche colore si poteva vedere



mentre si muoveva in questo paesaggio immobile e silenzioso, erano gli operai che lavoravano per la rimessa in servizio della linea. Un lavoro lungo, faticoso sotto il sole caldissimo; era la voglia di ricominciare, senza dimenticare, forse per molti senza neanche perdonare, ma tutti volevamo guardare avanti.



# Un'escalation senza fine

di Paolo Piovesan

Dal 1 gennaio 2009 ad oggi si sono verificati circa 10 incidenti ferroviari che hanno coinvolto i treni del trasporto merci di Trenitalia. Un dato preoccupante, se si considera che almeno quattro di essi sono stati classificati come rilevanti per i danni provocati all'infrastruttura.

Addirittura, lo svio di Sesto Calende (Varese) e l'ultimo avvenuto nella stazione di Viareggio hanno avuto una preoccupante analogia: sono avvenuti entrambi in ambito stazione. Nel primo caso, fortuna ha voluto che il carico trasportato non rientrasse tra quelli classificati tra le merci pericolose, e quindi non ha causato feriti gravi o morti, ma abbiamo tutti negli occhi e nella mente le immagini della tragedia di Viareggio, che a caldo abbiamo definito, senza esagerare, come un'apocalisse ferroviaria.

Nel caso dell'incidente di Vairano, poi, analogamente causato dalla presunta rottura strutturale al carrello del carro merci, giova ricordare che solo la grande professionalità e l'abnegazione dei Vigili del Fuoco, che a rischio della

propria incolumità fisica hanno provveduto a svuotare la cisterna pericolosamente inclinatasi sul binario, successivamente rimuovendola, ha scongiurato il pericolo di un disastro ecologico.

Un altro dato allarmante, che non può essere accettato come una mera coincidenza o un semplice dato statistico, è l'impressionante cronologia di questi episodi, tutti concentrati per buona parte negli ultimi due mesi.

L'esperienza di chi si occupa di cose ferroviarie insegna che una tale *escalation* di incidenti più o meno gravi, sarebbe prima o poi culminata in un evento disastroso; ce ne sarebbe stato abbastanza, intendiamo dire, per *attenzionare* il fenomeno. Ma abbiamo la fondata impressione che oltre alla ricerca di scarico delle responsabilità, poco sia stato fatto e pochissimo si stia facendo.

A questo proposito sarebbe interessante conoscere l'esito delle inchieste avviate dalla magistratura, ma soprattutto dal Gestore dell'Infrastruttura e dalle Imprese Ferroviarie





interessate, per conoscere quali accorgimenti sono stati adottati (se lo sono stati) per impedire nuovi disastri e interrompere la spirale negativa dell'incidentalità.

Ancora, saremmo curiosi di conoscere quali provvedimenti, tecnici e/o normativi, sono stati adottati dopo l'incidente drammatico di Viareggio.

Le diverse dichiarazioni - per la verità, a nostro parere, non tutte lucidissime - che abbiamo ascoltato nelle fasi immediatamente successive all'incidente, hanno un comune denominatore: queste tipologie di trasporto sono pericolose.

Lungi da noi la dietrologia, ma non vorremmo che questo dramma serva soprattutto a chi specula a favore del trasporto su gomma; non osiamo neanche pensare alla possibilità di riversare carichi così pericolosi sui camion, aggravando la già congestionata rete stradale, ma soprattutto aumentando la rischiosità, sia per la maggiore probabilità di incidente stradale rispetto a quello ferroviario, ma anche per l'impossibilità sostanziale di controllare la miriade di autotreni che si riverserebbe sulle nostre strade.

L'incidente di Viareggio pone indubbiamente l'attenzione sull'aspetto delle certificazioni di sicurezza dei convogli - carri, carrozze, carrelli di manutenzione infrastruttura, locomotori - che viaggiano sulla nostra rete ferroviaria.

Anche volendo prestar fede alla certificazione rilasciata dalla ditta incaricata, datata 2 marzo 2009, è evidente che

esistono problemi - di qualità, di veridicità o di modalità - che chiedono una urgente risoluzione.

Nella fase di necessaria rivisitazione degli attuali criteri, diventa essenziale stabilire l'entità dei possibili danni al patrimonio infrastrutturale nazionale che i cosiddetti "rischi interferenti da attività di terzi" - ovvero le situazioni di potenziale rischio derivate dall'asprata ricerca dell'economicità, principio cardine di molti operatori privati - possono determinare.

Certamente riteniamo che ci sia lavoro sufficiente anche per l'ANSF, ma conoscendone i tempi di reazione e lo *stile*, ci consentiamo una lunga serie di dubbi.

L'Agenzia - e il nutrito carteggio degli ultimi mesi con Fast FerroVie lo testimonia - si distingue per la capacità di rispondere senza rispondere, lasciando ai malcapitati interlocutori il dubbio sulla opportunità della sua stessa esistenza.

Noi crediamo che sia giunto il momento che l'ingegner Chiovelli pretenda per l'ANSF il ruolo che le compete, che è quello di dare in breve tempo serenità e garanzie al trasporto ferroviario, dal momento che gli interessi in gioco sono certamente rilevanti e gli interlocutori non sono certo come il Sindacato, che è facile *snoobbare*.

Non è più possibile affrontare il delicato problema della sicurezza del trasporto ferroviario con risposte che non rispondono, o con soluzioni che non risolvono.

# Ma l'ANSF cosa fa?

di Samuel Porcella

L'Agenzia Italiana per la Sicurezza delle Ferrovie è istituita, con sede in Firenze, sulla base dell'art. 4 D.L. 10 agosto 2007, n°162 di recepimento della direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004 (Direttiva relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie).

ANSF è un ente tecnicamente indipendente rispetto a tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario e riunisce in un unico soggetto una serie di competenze in materia di sicurezza precedentemente esercitate dal Gestore dell'Infrastruttura Nazionale e dal Ministero dei Trasporti; è proprio quest'ultimo che esercita, sull'operato di ANSF, funzione di vigilanza.

L'agenzia invece vigila affinché siano mantenuti gli attuali livelli di sicurezza, ne promuove il miglioramento in relazione al progresso tecnologico/scientifico e contribuisce all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali e internazionali, favorendo l'interoperabilità della rete ferroviaria Europea.

I principali compiti operativi svolti dall'agenzia sono:

rilasciare i certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie e le autorizzazioni di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura,

regolamentare in materia di sicurezza la circolazione ferroviaria,

verificare l'applicazione delle norme adottate.

Da tutto ciò si evince quindi che ANSF ha come obiettivo primario di essere un ente *terzo* con intenti regolatori e normativi, fatta eccezione per quanto previsto dall'art 6. Infatti all'interno dello stesso decreto non è presente alcun apparato di norme sanzionatorie di ordi-

ne pecuniario, oltreché di responsabilità giuridica diretta dei dirigenti delle Imprese Ferroviarie o del Gestore dell'Infrastruttura, con incarichi di responsabilità apicale.

In effetti qualora ANSF si trovi nelle condizioni di dover irrogare una eventuale sanzione nei riguardi di una qualsivoglia impresa ferroviaria, deve limitarsi alla sola modifica o revoca del certificato di sicurezza, limitando quindi l'operabilità dell'impresa stessa, ma tutto ciò è vero solo in teoria.

**FAST**  
Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti - Ferro Vie

SEGRETERIA NAZIONALE  
Roma 07 Agosto 2009  
Prot. n° 951/6  
Rif. n° 938/6 - 944/9 - 946/6 - 947/3 - 247/4

www.fastferrovie.it

**ANSF - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie**  
Il Direttore  
Ing. Alberto Chiovelli  
Piazza della Stazione 45  
50123 Firenze

**MINISTERO DEI TRASPORTI**  
Dipartimento per i Trasporti Terrestri  
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario  
Via Caracciolo 36  
00157 Roma

**Oggetto: Sollecito di riscontro.**

Con la presente, è nostra intenzione insistere per una risposta alle cinque lettere poste a riferimento, inviatevi dalla scrivente in date diverse e comunque, alcune, risalenti anche a due mesi orsono.

I quesiti posti e le segnalazioni effettuate con le medesime, riteniamo siano di primaria rilevanza nel merito della sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Siccome fanno seguito a una serie di missive, alle quali hanno fatto riscontro lettere che avevano la peculiarità di far rimanere intonse le problematiche e le incognite portate alla vostra attenzione, una significativa perplessità comincia a insinuarsi, speriamo a torto, sulla concreta capacità o possibilità, da parte della Vostra struttura, di poter affrontare e risolvere le criticità relative alla sicurezza delle ferrovie, almeno dove queste cozzino con gli interessi economici e gestionali delle grandi imprese di trasporto ferroviario.

Ad ogni buon conto, riassumiamo d'appresso le tematiche affrontate nelle comunicazioni poste a riferimento e alle quali attendiamo ancora risposta:

➔ **Immobilizzazione del materiale impresenziato in linea.**

A seguito della vostra ultima missiva inviata sull'argomento, nella quale esplicitavate festualmente: "Si ribadisce comunque che le imprese ferroviarie e il gestore dell'infrastruttura, devono adottare, prima dell'attivazione di un servizio ad agente solo, procedure idonee affinché i rischi connessi a tale specifica condizione di esercizio siano efficacemente gestiti in tutti i tratti di linea e per tutti i convogli interessati, incluso il rischio della fuga del materiale rotabile", la scrivente si è fatta parte diligente, come ben sapete, nel sollecitare a tutte le Imprese Ferroviarie e al Gestore Infrastruttura, una notifica atta a chiarire quali siano le procedure idonee affinché, i rischi connessi a tale specifica condizione di esercizio, siano efficacemente gestiti in tutti i tratti di linea e per tutti i convogli interessati, incluso il rischio della fuga del materiale rotabile qualora dovesse venire a mancare la vigilanza dell'agente di condotta, per spezzamento treno o per un combinato di entrambe le criticità.

Benché la missiva sia datata ormai 27 Aprile 2009, a tutt'oggi alcun riscontro c'è giunto da nessuno degli intestatari, quantunque l'equipaggio ad agente solo sia ormai realtà consolidata. Ciò vuol dire che in merito al rischio, a questo punto concreto, della fuga di materiale rotabile affidato ad agente solo, le imprese e RFI appaiono colpevolmente inadempienti mentre l'ANSF solo spettatrice impotente, un quadro veramente avvilente.

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - FERRO VIE  
Via Pretestina n°170 - 00176 - ROMA  
Tel. 06 89535974 - 06 89535975 - Fax. 06 89535976 - E-Mail: [info@fastferrovie.it](mailto:info@fastferrovie.it)

CESI

Immaginiamo infatti un caso di momentanea sospensione del certificato di sicurezza di un'impresa ferroviaria; quali sarebbero i risultati?

Se si trattasse ad esempio di Trenitalia, avremmo il blocco dell'intero traffico passeggeri e merci, con pioggia di denunce da parte anche della più piccola delegazione di utenti, interruzione di pubblico servizio e tutte le catastrofiche conseguenze del caso.

Ed allora, dal momento che a pensar male si fa peccato, ma spesso ci si azzecca, ci chiediamo: non sarà da ricercare in quanto appena detto, la motivazione alle risposte fornite dall'agenzia a ogni nostro quesito in materia di sicurezza, sempre poco esaustive e burocratesi per "non disturbare" le Imprese Ferroviarie?

Più volte FAST FerroVie ha chiesto l'intervento di ANSF in relazione a problematiche di primaria importan-

za nel merito della sicurezza dell'esercizio ferroviario; altrettante volte a ciò hanno fatto seguito lettere ANSF che non facevano altro che far rimanere intonse le problematiche e le incognite esposte.

Vedi infatti la questione Immobilizzazione del convoglio affidato ad un solo agente di condotta; ad una nostra dettagliata e tecnica condizione d'emergenza facilmente concretizzabile, ANSF ha risposto in maniera superficiale e poco esaustiva senza centrare - temiamo volutamente - la questione che si cercava di porre alla sua attenzione.

Non è andata meglio per quanto riguarda la questione sollevata dalla nostra Segreteria in relazione all'inadempienza di Metrocampanianordest, che ancora oggi non è stata in grado di individuare una soluzione per sopperire alle criticità evidenziate anche dall'ASL in merito all'utilizzo dell'apparecchiatura Vigilante sui suoi mezzi.

E che dire sull'utilizzo, con equipaggio ad Agente Solo, delle vetture pilota tipo NPBD ribassate passanti e similari, in netto contrasto con i dettati della FICHE UIC 651? Anche in questo caso il silenzio dell'ANSF è a dir poco imbarazzante; allo steso modo, nonostante le continue sollecitazioni, l'assoluta mancanza di chiarezza in caso di degrado delle comunicazioni T/T e B/B sui servizi ad AS.

Bene, allora non c'è bisogno di essere eccessivamente pessimisti per sviluppare perplessità sulle concrete capacità e/o possibilità, da parte di ANSF, di poter affrontare e risolvere le criticità relative alla sicurezza del trasporto ferroviario, soprattutto dove queste contrastano con gli interessi economici e gestionali delle Imprese Ferroviarie.

ANSF sarà stata istituita solo per non venir meno ad una Direttiva Europea?

E alla luce di questo, se non fosse mai stata istituita, ce ne sarebbe effettivamente bisogno o nulla sarebbe comunque cambiato?

❖ **Metrocampania.**

L'indifferenza, colpevole almeno quanto libera da pena, che questa società di trasporti mostra verso la vostra direttiva N1 /dir/2009 sul dispositivo vigilante, integrata dalla nota esplicativa prot. n° ANSF 03426/09 del 26.06.2009, non badando a installare, su alcun mezzo di trazione, il previsto e vincolante interruttore di esclusione del dispositivo vigilante, a totale spregio delle direttive emesse dagli organismi competenti, è specchio fedele delle impressioni suddette, lasciandoci profondamente perplessi in merito all'enorme sproporzione esistente tra i compiti assegnati all'ANSF e gli strumenti messi a disposizione per ottemperarvi.

❖ **Comunicazione Terra/Treno e Bordo/Bordo nell'equipaggio ad agente solo.**

Questo è, sicuramente, l'aspetto sul quale la confusione tra gli operatori della circolazione è maggiore. Infatti, l'assoluta mancanza di chiarezza sulle norme e le attenzioni, che il P.d.M. e il P.d.B. sono tenuti a osservare, in caso di degrado alle comunicazioni in questione, lasciano scoperto un vincolo normativo cui il personale, prima ancora che l'azienda, ha l'onere e la responsabilità dell'ottemperanza, in un frangente, tra l'altro, estremamente delicato, com'è quando viene a mancare, la prima condizione indispensabile affinché il treno possa essere comandato a un unico agente di condotta. I nostri innumerevoli tentativi di spingere l'ANSF verso un'azione chiarificatrice, si sono infranti miseramente su un muro di argizogolazioni ermetiche, le quali hanno portato, i vari quadri aziendali, ad affrontare l'emergenza in modi estremamente eterogenei. La situazione nel merito è talmente degradata che, mentre alcune direzioni del trasporto di Trenitalia, come ad esempio la Lombardia, ignorano bellamente disposizioni come la RET-DTC A0010/P2007/0003441 del 31 maggio 2007, in modo tanto sfrontato quanto impunito, siamo costretti a rincorrere notizie di fantasiose quanto imminente interpretazioni normative che cancellerebbero, come se nulla fosse, i vincoli concernenti il collegamento Bordo/Bordo.

❖ **Utilizzo, con equipaggio ad Agente Solo, delle vetture pilota NPBD ribassate passanti e similari.**

In questo caso l'incongruenza raggiunge la sublimazione perché, mentre nel caso del vigilante l'ANSF si riserva di deliberare in attesa dell'emanazione d'imminenti FICHE UIC europee, per quanto concerne le vetture pilota NPBD ribassate passanti e tutte le cabine di guida similari, sono chiaramente in contrasto con le disposizioni previste nella "FICHE UIC n°651" ma, a distanza di quasi due mesi, né l'Agenzia, né nessun altro, sono stati in grado di decidere se sono idonee per la guida con un solo agente di condotta o necessitano di un agente abilitato, almeno ai segnali, seduto nella semi-cabina di destra.

Se il macchinista ne eleva formale richiesta, "oborto collo" l'impresa accondiscende a far accomodare il Capotreno in cabina, in caso contrario il macchinista resta solo e si assume la responsabilità della guida effettuata con un angolo di visuale ridotto.

❖ **Interventi arbitrari su modifiche regolamentari inerenti alla sicurezza del trasporto ferroviario.**

Forse sarà la nostra scarsa lungimiranza ma non riusciamo proprio a immaginare come possa essere ammissibile che, a un responsabile divisionale di Trenitalia, sia lasciata la facoltà d'intervenire d'iniziativa su modifiche regolamentari, piegando la sicurezza dell'esercizio alle necessità di produzione e di mercato del proprio segmento produttivo, senza che ciò risca a mettere in moto un'azione di contrasto e blocco da parte dell'ANSF o del Ministero competente eppure, neanche questa contestazione, ha finora avuto riscontro alcuno.

Insieme alla lettera scritta oggi all'Amministratore Delegato del Gruppo FS, la presente rappresenta l'ultimo tentativo della FAST FerroVie, di ricomporre un quadro vertenziale e rivendicativo estremamente deteriorato, nell'impegno, sempre più indifferibile, di eludere gli esasperanti e sempre poco costruttivi passaggi con gli organi d'informazione e stampa o quelli legali.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale  
Enrico Sebastini



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - FERROVIE  
Via Prenestina n°170 - 00176 - ROMA  
Tel. 06 89535974 - 06 89535975 - Fax: 06 89535976 - E-Mail: mail@fastferrovie.it



# Strani discorsi

di Vincenzo Notarnicola



Ci sono discorsi “strani” o, meglio, antipatici, che nessuno ha voglia di fare, perché magari, ti rendono malvisto dai più, vale a dire da tutti coloro cui piace seguire la corrente, perché fermarsi per guardare un po’ più in là costa una fatica che non vale la pena spendere; probabilmente per un’infinità di motivi, tutti validi, o forse solo per superficialità.

Purtroppo per me, invece, l’ultimo sciopero dell’Orsa, dei CUB e di SDL contro l’Agente Solo, e ancor più la ridda di commenti veramente eterogenei che l’hanno seguito, (nei quali, tra l’altro, tutti avevano vinto) mi hanno fatto montare dentro una rabbia tale da non riuscire a evitare, come macchinista delle FS prima e come uomo e sindacalista autonomo da una vita poi, di aver voglia di risalire la corrente, per quanto impetuosa possa essere, e dire quindi anche la mia: **non so bene chi abbia vinto ma sono certo che i macchinisti, insieme al personale di scorta e a tutti i ferrovieri di FS, hanno sceso un altro importante gradino verso una sconfitta che appare sempre più imminente.**

Incominciamo dal messaggino arrivatomi, come a tutti i colleghi d’Italia, sul telefonino cellulare di servizio nell’immediata vigilia dello sciopero, nel quale si ammantava lo stesso di una sorta di carattere referendario sull’Agente Solo.

Una mossa demagogicamente irreprensibile, effettuata da parte di chi cerca il massimo consenso a tutti i costi ma che, purtroppo, rappresenta anche un azzardo non indiffe-

rente, perché laddove la percentuale di scioperanti non superi il 50% - e in questo caso non ha superato il 35% - il referendum è perso e va a finire che, con un risultato che da un punto di vista sindacale sarebbe da considerare di tutto rilievo, si ottiene di far legittimare, alla stragrande maggioranza dei lavoratori, il cambio di equipaggio treno. **Perché?**

## **Per sbadataggine o superficialità, non credo!**

L’impressione che si ha è quella che, in buona sostanza, gli amici dell’Orsa - o meglio la componente del macchinista dell’Orsa - sia ben conscia che non esistono altre soluzioni vere a tutte quelle criticità che affliggono il sistema industriale nel mondo e, in particolare, quello ferroviario in Italia; criticità, tra l’altro, da sempre condivise anche da loro, al tavolo di confronto, almeno fino al momento della firma.

Tra l’altro, Trenitalia e tutte le principali Società di trasporto Ferroviario italiane, benché stiano attraversando, ormai da qualche tempo, un periodo di comprovata difficoltà di bilancio, negli ultimi anni hanno portato a termine significativi investimenti, per attrezzare le locomotive con la tecnologia necessaria a soddisfare i dettami previsti per l’effettuazione di treni condotti da un solo agente.

Questi due fattori appena enunciati, coniugati con la graduale ma continua contrazione degli stanziamenti di stato e regioni per il trasporto su ferro hanno trascinato Trenitalia, insieme a tutte le società ferroviarie riuscite - fino ad ora - a sopravvivere alla crisi del settore, a una

grande determinazione nel partire in tempi brevi con l'equipaggio ad Agente Solo, indipendentemente dalla condivisione di un accordo con il sindacato, auspicabile ma, per loro, non certo indispensabile.

Insomma, una forte richiesta di aumento di produttività come unica merce di scambio contro un ridimensionamento aziendale caratterizzato da una decisa contrazione occupazionale, un processo già da qualche tempo iniziato e che prosegue senza apparente discontinuità.

Non esistono soluzioni diverse che possano essere valide alternative a quelle stipulate tra le parti il 15 maggio scorso, se non altro per quanto concerne le ricadute occupazionali, salariali e normative, in buona sostanza rimandate, anche per quanto riguarda i settori macchina e bordo, alla tornata contrattuale, contenendo nello stesso tempo l'Agente Solo nei limiti d'impegno e di lavoro già previsti per l'Agente Unico, accettando un incremento dei soli limiti giornalieri di lavoro pregiato (condotta), in un contesto nel quale non supera comunque il 65% della massima prestazione giornaliera programmabile, in cambio di significativi aumenti retributivi netti.

D'altro canto è anche vero che la modifica dell'equipaggio di condotta è uno dei pochissimi elementi di forza del sindacato, se non altro in questa fase di rinnovo contrattuale appena iniziata e almeno nei riguardi del Gruppo FS.

Forse è la migliore leva nelle sue mani, ma purtroppo, è anche una "merce di scambio" tanto preziosa quanto facilmente deteriorabile, come sarebbe dimostrato nel caso in cui i lavoratori e i loro rappresentanti, invece di essere al passo con la negoziazione, ne fossero scavalcati.

Tanto è vero che, se lo stesso accordo fosse stato stipulato a Dicembre/ Gennaio scorsi - e siamo stati a un passo dalla firma - sarebbe stato indubbiamente caratterizzato da contenuti ancor più favorevoli per i lavoratori, così com'è vero che sempre lo stesso accordo, eventualmente stipulato dopo un atto unilaterale di Trenitalia, (tra l'altro ormai imminente) che avesse attivato l'Agente Solo sulla base normativa e retributiva del doppio agente, avrebbe visto le condizioni di lavoro dei macchinisti e dei capotreni gravemente peggiorate.

Infatti in tutte le assemblee tenute dall'Orsa sin dai primi giorni dopo la mancata sottoscrizione si coglievano, da parte dei relatori, tutta una sorta di giustificazioni pronte a motivare una firma che appare tanto invisibile quanto inevitabile.

Ecco quindi che l'ipotesi di riuscita di uno sciopero "populistico" su un tema d'impossibile soluzione o che, per meglio dire, non presenta soluzioni diverse da quelle fin qui rifiutate, angustia non poco i vertici di quel sinda-

cato, spingendoli verso la trasformazione di uno sciopero riuscibilissimo in un referendum dagli esiti ben più pessimistici.

Questa è, almeno, l'impressione che si ha da un'attenta disamina di quanto sta accadendo nelle ultime settimane.

Stendiamo poi un velo pietoso sul millantato credito perpetrato da "oscuri buontemponi" con degli altri SMS, sempre sul telefono cellulare di servizio dei macchinisti e capotreni FS; non si sa bene a chi affidarne la paternità, sembrerebbe un'esplicita quanto ingannevole campagna propagandistica dell'Orsa, ma i vertici di questo sindacato smentiscono un loro coinvolgimento nell'iniziativa e



dicono, addirittura, di aver fatto una denuncia alle autorità competenti.

Se è così, a che pro gli SMS?

Una risposta veramente difficile da immaginare, figuriamoci da trovare.

In ogni caso, rimane un fronte sindacale spezzato, che trova sempre maggiore difficoltà a confrontarsi positivamente con una controparte cinica, frastagliata e inaffidabile; un fronte dove qualcuno, invece di preoccuparsi di aumentare il proprio proselitismo, trova più giusto spendere le proprie energie per erodere il consenso degli altri sindacati, come se disarmare gli alleati e aumentare le diserzioni sul proprio fronte potesse aiutare a vincere una guerra.

# Fratelli d'Italia

di Paracelso

La differenziazione salariale tra il Nord e il Sud del nostro Paese non è solo una delle “carezze” che il leader della Lega, onorevole Bossi, regala al suo elettorato.

Anche se mal posta e per tanti versi non condivisibile, la questione c'è ed è anche seria: sbagliano, per malintesa convenienza politica e per consueta superficialità di analisi, quanti rispondono al problema posto con la puntuale accusa, alla Lega ed al suo leader, di voler spaccare il Paese, penalizzare il Sud e via dicendo.

Preliminarmente e senza abusare eccessivamente della pazienza del lettore, può essere utile all'economia del ragionamento richiamare, solo accennandola, la madre di tutte le questioni in materia, tanto a lungo dimenticata e inopinatamente sconosciuta, da aver determinato da un lato la nascita del partito nordista, dall'altro il progressivo deterioramento della situazione meridionale.

Quando il Metternich sentenziò che l'Italia era una semplice espressione geografica, di sicuro curava gli interessi

del suo Imperatore, ma non aveva affatto torto: nella Penisola si erano costituiti veri e propri Stati nazionali, diversissimi sotto ogni profilo.

Nessuno, o pochissimi degli Stati unitari che si andarono costituendo nel tempo, avrebbe meritato un assetto federale quanto l'Italia.

La Storia invece ci ha consegnato una unificazione avvenuta per conquista piemontese, una dinastia sabauda arrogante e accentratrice, il ventennio fascista nazionalista e centralista ad oltranza.

Non solo, ma nell'immediato dopoguerra le due maggiori ideologie, quella cattolica e quella comunista - che pure tanti meriti hanno avuto - si ispiravano a modelli identitari del tutto estranei al riconoscimento delle diversità, delle differenze, delle articolazioni.

Sul terreno poi della contrattazione salariale e della distribuzione del reddito, ci si ricorderà dell'egualitarismo, anch'esso figlio di un certo modo di vedere il mondo, di intendere i rapporti sociali e, per carità, anche esso benemerito per certi aspetti e necessitato in ragione dei tempi.

Ciò brevemente premesso, sono note le differenze tra la quantità e la qualità dell'occupazione del Nord e quelle del Sud, come diversissimi sono i tassi di sviluppo e di produttività. Detto *in soldoni*, in una famiglia del Nord non solo ci sono più occupati, il che non è poco, ma questi beneficiano di un salario “corroborato” da tassi di produttività che incidono, e non poco, sul netto in busta.

L'onorevole Bossi ci consenta di conoscere un pochino la struttura della contrattazione e del salario - del settore privato e non solo - di cui stiamo parlando: conosciamo integrativi aziendali, premi di produttività, *ad personam* ecc..

Non è vero, e lo si può dimostrare, che non c'è differenza salariale tra Nord e Sud, almeno nei termini secchi e schematici con cui è stata posta: il fatto poi che il costo della vita sia più alto al Nord, è semmai la prova che al Nord c'è più reddito e non solo perché c'è più occupazione.

Ma allora perché strillano? Semplicemente perché nel frattempo c'è stata la crisi che, diversamente da quella petrolifera degli anni 70, non ha colpito tutti e certamente non lo ha fatto alla stessa maniera. Il colpo di maglio è certamente andato al settore industriale, prevalentemente al Nord, e non solo in termini di contrazione dell'occupazione, ma anche del calo di produttività del sistema, non di questa o quella azienda, di questo o quel distretto, come avviene nelle crisi da ristrutturazione e non da recessione.



Nel frattempo il costo della vita al Nord è rimasto quello di prima, più o meno (la benzina è diminuita anche lì), e certamente il livello e la diffusione del benessere si sono contratti.

Il problema dunque c'è ed almeno a sentire la Marcegaglia, è destinato ad aggravarsi in autunno: del resto, quando si dice che occorre aiutare l'impresa e il lavoro, visto che l'apparato industriale è prevalentemente al Nord come quel tipo di lavoro, grosso modo si dicono le stesse cose del *senatùr*.

Con una differenza sostanziale però, nella quale c'è il vero limite non della questione posta, ma della soluzione che si indica e cioè, per intenderci, le gabbie salariali: la proposta è certamente impraticabile per motivi di equità sociale, di cittadinanza comune, ma lo è ancor prima per motivi economici ed industriali.

Si è sempre detto - ed ormai quasi tutti ne convengono - che l'Italia deve scegliere, nell'agone della competizione globale, il terreno della qualità e della produttività, smettendo di frenare le tante locomotive, piccole medie e grandi, che "tirano" il sistema e lo portano verso livelli di eccellenza ed effettiva competitività.

Da questo punto di vista, se non c'è dubbio che la contrattazione nazionale debba sopravvivere per uniformità sociale di sistema, sia in termini di regole generali che di dignità salariale, ancor meno dubbi sussistono sulla necessità che decolli finalmente la contrattazione decentrata, si sviluppi e si ancori prevalentemente alla produttività.

In questo quadro, la tesi di chi sostiene che il salario di produttività debba essere detassato non può che essere condivisa, e sono veramente incomprensibili dinieghi e resistenze: se si pensa di salvare i conti pubblici tassando il surplus di ricchezza prodotta, non incentivando il suo dispiegarsi - che peraltro non è detto si realizzi - ci si attarda su pratiche assistenziali, pure necessarie quali gli ammortizzatori sociali, ma non si predispongono il Paese ad agganciare la ripresa.

La produttività e la contrattazione decentrata vanno ovviamente incentivate al Nord come al Sud, dove pure esistono siti di eccellenza che non si capisce perché dovrebbero essere penalizzati: d'altronde è interesse anche del Nord che il Sud sviluppi al meglio possibile, o altrimenti ingenti risorse pubbliche continueranno ad essere drenate, inutilmente.

Quella che si potrebbe definire tranquillamente la "questione salariale e contrattuale d'autunno" riguarderà anche i trasporti ed, in essi, le ferrovie. Il settore "naviga" nella crisi con una particolarità molto rilevante. Alla crisi da recessione, cui si accennava, si aggiungono una crisi da ristrutturazione ed una da competizione.

Le Ferrovie italiane, per esempio, sono nel pieno di una fase di ristrutturazione, questa volta vera e con caratteristi-



che assai simili a quelle industriali: come pure, da qui a poco, dovranno affrontare una crisi da competizione, cui la prima è evidentemente propedeutica: Montezemolo è pronto, Moretti, nonostante i proclami e la faccia feroce non è riuscito a sbarcare in Francia (figuratevi se i francesi si spaventano) e l'Antitrust bussa alle porte.

Di quale contrattazione hanno bisogno i trasporti e cosa serve ai lavoratori del settore?

Hanno bisogno di poche e stringenti regole generali, altrimenti dette "clausole sociali", che evitino il *far west* dei diritti e lo scatenarsi della competizione sulla loro compressione o, a volte, annullamento; poiché se non si compete, giustamente, sui diritti e sul solo costo del lavoro, non si può che competere sulla produttività, hanno bisogno di elementi della retribuzione effettivamente legati a questo elemento. Solo una contrattazione dedicata per peculiarità professionali e organizzative e/o decentrata sul territorio e/o stabilimento produttivo, sarà in grado di evitare che gli incrementi salariali da produttività si disperdano nel mare magnum di un negoziato generalista e centralista.

Il discorso meriterebbe ben più ampio spazio, ma forse un ripensamento sull'impostazione contrattuale recente che ha portato, fin qui almeno, al sostanziale fallimento del Contratto della Mobilità, potrebbe essere necessario.

Non serve un Contratto unico nazionale, che peraltro si scontra con vecchie logiche e consolidati poteri, serve una cornice unitaria dentro cui far giocare la partita ai giocatori.

Niente gabbie salariali e niente contratti tuttofare.

# La Lombardia fa prove generali sul futuro del TPL, ma con quali regole?

di Massimiliano Pantanella

E' notizia del 4 Agosto 2009 che Trenitalia e Ferrovie Nord Milano formeranno una società unica di trasporto ferroviario regionale, all'interno di un protocollo d'intesa tra Governo e Regione Lombardia per il potenziamento e il miglioramento del servizio ferroviario regionale sottoscritto dal ministro dell'Economia, Giulio Tremonti, dal ministro per le Infrastrutture e Trasporti, Altero Matteoli, dal presidente della Regione Lombardia, Roberto Formigoni e dall'assessore regionale alla Mobilità, Raffaele Cattaneo.

La partecipazione sarà paritetica (50% - 50%) Trenitalia e LeNord, ed il progetto vedrà due fasi distinte: la prima, della durata di circa un anno prevede, a partire da settembre, l'affitto a favore della nuova società dei rami di azienda attivi nel trasporto pubblico locale in Lombardia di titolarità degli attuali operatori di LeNord e Trenitalia; con l'affitto dei rami d'azienda, la nuova società assumerà la qualifica di operatore ferroviario, posizionandosi come il maggior operatore specializzato nel Tpl in Italia.

Dopo un anno di verifica dei parametri di qualità stabiliti nel contratto di servizio, si passerà al conferimento dei due rami d'azienda alla nuova società che assumerà piena titolarità dei contratti di servizio, la cui durata è di sei anni, rinnovabili per altri sei.

Tale "reductio ad unum", come la definisce il presidente della regione Lombardia, avrà un aumento di capitale di 110 milioni di euro, disponendo così di 375 milioni invece degli attuali 265, più un aiuto di 25 milioni all'anno - per tre anni - da parte dello Stato, che permetterà un incremento di 174 treni a partire già da Settembre.

Soddisfazione anche da parte dell'AD di FS, Moretti, il quale auspica una separazione del trasporto regionale da quello a lunga percorrenza. Ma quali sono le regole? Facciamo un piccolo excursus normativo.

La riforma del Trasporto Pubblico Locale ha le sue radici nella legge quadro 151 del 10 Aprile 1981, con la quale il legislatore intendeva

regolare la materia assegnando competenze, responsabilità, modalità di finanziamento con l'obiettivo primario del risanamento delle aziende, in particolar modo degli enti locali proprietari di Aziende TPL in crisi dati gli elevati costi di gestione dovuti dal processo di pubblicizzazione dei servizi iniziato negli anni '60, dove le Aziende di pubblica utilità si dovevano far carico di tutti i costi sociali del lavoro, comprese le clausole di salvaguardia del posto di lavoro.

Per risolvere questi problemi fu fatta la legge 151 che prometteva un equilibrio introducendo un costo economico standardizzato, tariffe minime, presunti ricavi dal traffico ed una percentuale minima di copertura dei costi del servizio; ma tale legge, priva di un preciso riferimento normativo - e mancando una separazione di ruoli tra enti di governo, che dovrebbero programmare e controllare i servizi, e aziende di gestione che devono produrre in efficienza tali servizi - non raggiunse gli obiettivi.

Si è verificato in pratica che gli enti locali esercitavano un controllo diretto delle aziende di trasporto pubblico definendo di fatto la politica dei trasporti, creando un enorme divario tra diverse realtà locali, o nella stessa città, sia di gestione del servizio che di politica del trasporto.

Questa situazione sfocerà alla legge Bassanini e nel Decreto Legge 422/97, detto decreto Burlando, dove il Governo si impegnerà per delegare la programmazione e amministrazione del TPL alle regioni ed attribuendone le relative risorse.





affidata anche ad imprese private, al fine di rilanciarne la competitività.

La legge 422 definisce anche all'art 19 comma 3 lettera 1) l'obbligo dell'applicazione, per le singole tipologie del comparto dei trasporti, dei rispettivi contratti collettivi di lavoro; quindi la domanda si pone da sola: quale tipo di contratto può garantire la corretta concorrenza tra le varie imprese evitando l'attuale situazione di *dumping* tra le varie realtà del TPL? La risposta naturale è il contratto unico della mobilità o, in sua mancanza, si dovrà applicare il contratto di riferimento, che ad oggi è quello delle Attività Ferroviarie.

Dopo questa legge, le risorse e le deleghe vengono assegnate mediante accordi di programma tra Ministero dei Trasporti e Regioni, le quali potranno avvalersi di qualsiasi strumento (di concessione o mediante contratto pubblico rispettando i regolamenti CEE 1191/69 e 1893/91) lasciando libertà di orientamenti differenti da regione a regione ed emarginando in molti casi il trasporto ferroviario a favore di quello su gomma.

Dal 1 Gennaio 2000 le regioni possono affidare a società esistenti i servizi TPL, avendo anche in concessione la rete delle Ferrovie dello Stato SpA con le modalità previste dal regolamento CEE 91/440, la quale però escludeva i servizi a carattere locale dal suo campo di applicazione, ma non impedendo alle Regioni di diventare gli enti concedenti dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale da distribuire alle varie aziende.

Le regioni però devono assicurare un livello minimo di servizi, secondo le norme della legge 422/97 e attuativa dell'art 4 della legge 59/97 dove viene specificato:

- il trasferimento delle competenze di settore dal Governo agli Enti Locali;
- la separazione delle funzioni di programmazione e controllo da quelle di gestione (principio dell'autonomia imprenditoriale);
- la trasformazione di un mercato di servizi caratterizzato da una offerta di tipo monopolistico (con una forte presenza del pubblico nella produzione degli stessi) in un mercato concorrenziale ove la gestione possa essere

Quindi un plauso alla presa di responsabilità della regione Lombardia, sostenuta anche dal governo e da un attore importante come FS, ma auspichiamo che la liberalizzazione del TPL, oggi più che mai, e prima di altre evoluzioni, abbia regole certe di concorrenza e non interpretabili *ad hoc* come le attuali, sia in ambito locale che nazionale, e che tutte le parti imprenditoriali, sociali, ma soprattutto politiche si spingano in un'unica direzione: il contratto unico della mobilità.





## **CORSO DI FORMAZIONE "RELAZIONI INDUSTRIALI, DIRITTO DEL LAVORO E PREVIDENZIALE"**

### **DESTINATARI**

Il Corso è rivolto a tutti gli studenti e i lavoratori dipendenti che intendono acquisire competenze teorico-pratiche necessarie per svolgere attività di gestione ed organizzazione aziendale.

### **OBIETTIVI FORMATIVI**

Al termine del corso, lo studente avrà acquisito conoscenze di carattere teorico-pratico in relazione alla normativa vigente in materia di diritto del lavoro, di amministrazione del personale e relazioni sindacali.

### **FINALITA' DEL CORSO**

Il Corso ha la finalità di fornire competenze relative alla gestione del personale dagli aspetti puramente amministrativi a quelli relazionali, con particolare attenzione alle tecniche di negoziazione e comunicazione efficace.

### **CONTENUTI DIDATTICI**

- Elementi di diritto Previdenziale;
- Elementi di diritto sindacale e del sistema delle Relazioni Sindacali;
- Elementi di diritto di impresa e principi di strategia aziendale;
- Elementi di diritto del lavoro e del costo del lavoro;
- Sicurezza sul lavoro;
- Tecniche negoziali;
- Strategie di comunicazione.

### **DURATA**

Il Corso ha durata annuale. Prevede un impegno didattico complessivo pari a 1500 ore. Il conseguimento del titolo **consente l'acquisizione di n. 60 crediti formativi universitari (CFU)**, valutabili anche per la successiva immatricolazione ai corsi di laurea.

INIZIO DELLE ATTIVITÀ DIDATTICHE gennaio 2010.

### **TITOLI DI AMMISSIONE**

Diploma di scuola secondaria superiore.

### **ATTIVITA'**

L'attività formativa è articolata in:

- Lezioni on-line;
- Consultazione del materiale didattico sulla piattaforma *PegasOnline*;
- Tre seminari in presenza (facoltativi).

### **ADEMPIMENTI**

Costituiscono adempimenti obbligatori le seguenti attività:

- Studio del materiale didattico predisposto;
- Partecipazione alle attività di rete;
- Partecipazione ai test di autovalutazione somministrati attraverso la piattaforma *PegasOnline*;
- Partecipazione alla prova di valutazione finale in presenza.

### **QUOTA DI ISCRIZIONE**

**800 euro.**

Il pagamento potrà essere effettuato in unica soluzione o alternativamente in **3 rate di cui la prima di 300 euro all'atto dell'iscrizione e due successive di 250 euro l'una.**

### **RESPONSABILE DEL PROGETTO PER FAST FERROVIE**

Agostino Apadula cell. 328.891.72.67 – 320.473.14.14 e-mail: [progettostudio@fastferrovie.it](mailto:progettostudio@fastferrovie.it)

# Fino a ieri questi i titoli dei giornali: “Arrivano i tedeschi!”

di Antonio Vitiello

**Il risultato è che dopo 14 mesi dal cambio di rotta sugli appalti** nessuna nuova azienda è riuscita di fatto a prendere ancora pieno servizio. I treni continuano a essere sporchi. E dei 55 lotti complessivamente messi a gara, una torta da 200 milioni di euro, solo 12 sono stati assegnati. La prima gara è stata lanciata nel giugno 2008, venti lotti in cinque regioni: Lombardia, Liguria, Lazio, Campania e Puglia (che a sua volta controlla Basilicata e Molise). Dodici contratti sono stati ratificati - tutti quelli della Lombardia, del Lazio e della Campania -, la consegna dei cantieri e soprattutto il passaggio dei dipendenti dalle vecchie alle nuove aziende (in tutto 5.700, ad eccezione dei 500 impegnati nella piccola manutenzione) è in corso. Gli altri otto lotti sono completamente bloccati dai contenziosi, il pronunciamento del Tar è atteso per fine ottobre. La seconda gara è stata indetta invece lo scorso dicembre, 35 lotti nel resto d'Italia: è nella sua fase finale, a breve è attesa la graduatoria, ma anche in questo caso le battute d'arresto imposte dai ricorsi non si contano.

**Più le nuove aziende si preparano a subentrare alle vecchie, più cresce la tensione.** E si moltiplicano le azioni di disturbo Trenitalia, dopo aver scoperto che i loro datori di lavoro non versavano regolarmente stipendi e contributi, aveva sospeso i pagamenti. E a loro volta gli appaltatori si erano rivolti sui dipendenti.

**Ferrovie ha pagato gli stipendi arretrati.** Ma l'amministratore delegato Moretti va avanti. Con le nuove regole di controllo della qualità, le misure anti-monopolio (una ditta non può aggiudicarsi più di tre lotti nella prima gara e di cinque nella seconda) e l'apertura a tutte le imprese di pulizia e non solo a quelle che si occupano di manutenzione ferroviaria. «Abbiamo intrapreso questo percorso non per un semplice principio ma perché vogliamo che i nostri clienti abbiano un servizio all'altezza di quello che si aspettano - afferma l'ad -. Per questo continueremo fino in fondo su questa strada e non accetteremo pressioni di ogni genere. Combatteremo gli atti violenti e le intimidazioni. Faremo di tutto per garantire la prosecuzione di questo fondamentale processo».

Oggi i tedeschi sono arrivati (ma non soli).

Non è il titolo di un giornale del 1943 visto allo specchio, ma un eufemismo per gli appalti ferroviari.

Trenitalia con un colpo di coda ha corretto l'autogol fatto con le nuove gare e visto che risultavano vincitrici le solite note "realità imprenditoriali", ha deciso di forzare la mano e di conseguenza i tempi illimitati di infiniti ricorsi tra Tar e Consiglio di Stato, decidendo di fare affidamenti

temporanei ad una nuova e solida realtà imprenditoriale del mondo delle pulizie (non ferroviarie ma del settore pulizie civili) quale la Dussmann s.r.l.

Alla società tedesca che tutti osannano come la salvatrice del settore (io direi piuttosto la salvatrice di Moretti) sono stati affidati due lotti della Campania e un lotto della Puglia ed è stata chiamata a gestire in affidamento temporaneo i lavoratori dell'Alta velocità di Napoli e Milano.

Al momento sono già partiti i lotti della Campania e si è vista una mole di attrezzature e macchinari che mai si erano visti nel settore degli appalti ferroviari (a dire il vero anche qualcuna che non è idonea per le pulizie del materiale ferroviario).



I lavoratori hanno reagito come sempre dando la massima disponibilità nel seguire e indirizzare i responsabili della Dussmann al fine di ottenere il risultato a cui erano abituati prima dell'avvento delle società del Gruppo Di Stasio.

Le OO.SS. hanno dimostrato alto senso sociale ed insieme alle strutture Trenitalia hanno siglato accordi che finalmente porteranno alla stabilizzazione del settore, senza ammortizzatori sociali e con l'obiettivo comune di rendere finalmente i treni puliti.

Trenitalia non cambia rotta in merito allo smantellamento dei monopoli degli appalti di pulizia, ma preveda nei capitolati d'appalto l'eliminazione del massimo ribasso d'asta, che penalizza i lavoratori ed i servizi resi ai viaggiatori. Trenitalia si potrebbe anche far carico di creare un organismo bilaterale, in grado di:

- verificare la qualità e l'effettiva fruibilità dei servizi resi,
- istituire Comitati di vigilanza e controllo congiunti,
- realizzare Help desk permanenti nelle stazioni ferroviarie, informativi sui diritti del passeggero, in grado di raccogliere reclami e attivare procedure correttive.

# Lettera a Moretti

Roma, li 07 agosto 2009

Spett. Gruppo FS SpA  
Amministratore Delegato Ing. Mauro Moretti

Oggetto: **Relazioni industriali.**

Egregio Ing. Moretti,

con grande disagio e profondo rammarico, mi trovo costretto a rivolgermi a Lei con l'auspicio che, attraverso un riscontro alla presente, almeno sia possibile chiarire le motivazioni dell'empasse che si è nuovamente creata nelle relazioni industriali con il Gruppo FS e, in particolar modo, con Trenitalia, dopo la stipula dell'intesa del 15 maggio 2009 denominato "Accordo Programmatico per il Rilancio Competitivo del Gruppo FS"; uno stallo che, in buona sostanza, nonostante i diversi auspici che s'intravedono alla stipula o, per meglio dire, durante la maturazione dei rari accordi, non trova soluzione di continuità ormai da troppi anni.

Del resto, è anche vero, che non è più costume rispondere a lettere del Sindacato Nazionale, tanto meno a quelle delle sue strutture periferiche, figuriamoci se qualcuno possa pensare di rispondere ai quesiti dei RLS ma, in queste righe, non è mia intenzione aprire polemiche, anche se devo ammettere di averne una gran voglia, piuttosto, voglio cogliere l'occasione, per manifestarle l'assoluta disapprovazione, che nutre la FAST, verso l'atteggiamento delle linee di produzione di Trenitalia, caratterizzata da totale spregio nei riguardi degli impegni da Lei assunti, sia durante la lunga notte prima della stipula, sia nel corso di quegli incontri, da Lei presieduti, che hanno preceduto la firma.

Ricordo chiaramente quando ha affermato che, il processo di cambiamento dell'equipaggio treno, andava accompagnato e, pertanto, si sarebbe dovuto assistere il personale abituato a guidare in un equipaggio a doppio macchinista, quando si sarebbe venuto a trovare da solo. Tale dichiarazione non è stata colta, nella maniera più assoluta, dalla Direzione Passeggeri N/I, la quale ha tolto il secondo agente sui treni AV ed ETR, senza mettere in atto la benché minima azione tesa a lenire le ricadute psicologiche appena accennate. Non solo, ha pensato bene, addirittura, in alcuni casi, di non maggiorare i tempi accessori, come avviene nei servizi ad Agente unico e, come se non bastasse, non ha manifestato il benché minimo interessamento o attenzione verso la programmazione, nei turni del macchinista e del bordo, di soste atte a garantire la concreta fruizione del pasto nei casi previsti, in modo così tracotante che, come OS, siamo stati costretti ad attivare le procedure ex art 28 legge 300/70. Infine, l'orario programmato di diversi ETR, è stato stressato a un punto tale che, il cambio del personale, è programmato al limite del tecnicismo, tanto che un minimo disguido orario, che avviene con una frequenza quasi giornaliera, non permette il cambio volante e un macchinista è costretto a fare condotta oltre i limiti con Lei pattuiti, mentre un altro, all'opposto della condotta, torna a casa in vettura.

Potrei continuare ancora parlando della condotta cosiddetta flex, che Trenitalia prevede sia pagata solo se sono superati i nuovi limiti di condotta con Lei pattuiti nell'intesa del 15 maggio u.s., quando, invece, sullo stesso accordo, stilammo che i limiti di condotta giornaliera da prendere in considerazione, ai fini economici, erano quelli contrattuali; proseguire raccontandoLe, nel dettaglio, perché, malgrado come OO.SS. abbiamo rinunciato alla fase di confronto nazionale sulla ripartizione dei servizi del macchinista e del bordo, la Divisione Passeggeri Trasporto Regionale non è capace, tranne che in rari casi, di raggiungere accordi sui turni relativi al settore, né con le RSU, né le OO.SS. regionali, ma l'elenco diverrebbe troppo lungo, senza contare che non riesco a immaginarLa completamente all'oscuro di tutto.

Comunque, appare sempre più come una preoccupante costante, l'assoluta mancanza di comunione d'intenti esistente tra il Gruppo FS e i vertici di Trenitalia, da una parte, e le sue Divisioni di Trasporto, dall'altra, almeno per quanto riguarda il percorso e le condivisioni in ordine agli obiettivi, alle soluzioni e alle relative conclusioni che hanno portato alla stipula dell'accordo del 15 Maggio u.s.. Ovviamente non mi è dato conoscerne i motivi di tali atteggiamenti e sono sconcerato per il silenzio che accompagna le varie denunce che si fanno a tutti i livelli. Non vorrei che qualcuno pensasse di mascherare le mancate risposte dietro, ad esempio, alla gravissima situazione che si è creata dopo il rinnovamento degli appalti di pulizia, perché sarebbe davvero poco comprensibile che, il Gruppo FS e Trenitalia, riescano ad affrontare un solo problema alla volta.

A onor del vero, il Gruppo FS è in buona compagnia giacché anche l'ANSF, nel migliore dei casi, dà risposte contorte quanto ambigue, che lasciano intonsi dubbi e incertezze nel personale ma, con loro, anche le apprensioni sulla sicurezza dell'esercizio (ndr. è sufficiente vedere la corrispondenza avuta con la FAST FerroVie). Addirittura, come nella contingenza che accomuna le vetture pilota piano ribassato con cabina dotata d'intercomunicante e tutte quelle macchine con la stessa tipologia di cabina di guida, benché siano chiaramente in contrasto con le disposizioni previste nella "FICHE UIC n°651", a distanza di quasi due mesi, nell'Agenzia, né nessun altro, sono stati in grado di decidere se sono idonee per la guida con un solo agente di condotta o necessitano di un agente abilitato almeno ai segnali seduto nella semi cabina di destra.

L'aspetto peggiore, a nostro avviso, sta nel fatto che, tutte queste criticità, nascono dalla meschinità di chi Le aveva assicurato che tutto era pronto per l'avvento dell'agente solo e che ora, invece, tenta qualunque escamotage immaginabile pur di non essere costretto a venirLe a confessare che forse era "**quasi tutto pronto!**". Questo è l'unico scenario dotato di un minimo di plausibilità, qualunque altro, compreso quello che vedrebbe Lei quale regista occulto di una "sceneggiata", in cui l'A.D. è ostaggio inconsapevole delle tre divisioni, non solo distruggerebbe l'indispensabile rapporto di fiducia maturatosi tra noi tutti e la sua persona ma parrebbe completamente inverosimile e oltraggioso nei confronti delle OO.SS. tutte.

Mi è chiaro che, dopo le sue dichiarazioni sistematiche, dove ha ripetuto tante volte che, avendo consumato una spesa di 6 miliardi di euro per le nuove tecnologie, eravamo ormai pronti per l'agente solo alla guida dei treni, trovarsi oggi con un progetto che stenta a decollare, anche dopo che il sindacato ne ha concordato le ricadute sul lavoro, non è cosa sulla quale è facile soprassedere con nonchalance. Anche perché, a ben vedere, le cause principali che fungono da freno al lancio del nuovo equipaggio, sono: il problema delle cabine di guida omologate per due agenti, le grandi criticità delle comunicazioni terra/terno e bordo/bordo, il fatto che la segnalazione di emergenza generalizzata sia praticamente inutilizzabile, l'immobilizzazione di un convoglio spezzato o impresenziato per malessere del macchinista e un soccorso esigibile ed efficace, tutti elementi che sfatano la tanto millantata alta tecnologia ferroviaria che siamo in grado di costruire in Italia, la quale, purtroppo, come spesso abbiamo dichiarato in passato, dimostra di non avere ancora l'affidabilità necessaria.

Ingegnere, mi rivolgo a Lei, non per farle il "cahiers de doléances", ma perché Lei sembra, oggi, l'unico in grado di avere capacità decisionale e competenza del sistema ferroviario Italiano, tali da garantire che questa escalation di ricerca del massimo profitto nel sistema ferroviario non si consumi depauperando quegli standard di sicurezza che potevamo vantare, come Paese, fino agli anni novanta. Con ciò, lo sa bene, non sto dicendo che in ferrovia non ci sia sicurezza bensì che, oggi, abbiamo la "sicurezza economicamente sostenibile", che, per un sindacato come quello che mi onoro di rappresentare, è inaccettabile. Le inferenze di altri operatori ferroviari, quelle degli appalti e dei sub appalti nella manutenzione, hanno indubbiamente limato quei livelli di sicurezza ai quali le "Ferrovie dello Stato" ci avevano abituato. Personalmente non ritengo che lei abbia responsabilità dirette in merito, anche perché, seppure abbia fatto molto in ferrovia, non mi sembra proprio che le si possa ascrivere la genitura di queste regole che hanno portato, in nome della liberalizzazione, il sistema ferroviario italiano al nefasto livello attuale.

Appunto per questo, prendendo spunto dalle ragioni sinteticamente espresse, tenendo ben presente, tra l'altro, il processo di liberalizzazione del trasporto regionale, che appare ormai tanto irreversibile quanto proteso a uno sviluppo sempre più confinato in un ambito periferico, ritengo sia necessario avviare un serio confronto sulle cose possibili da fare, iniziando da quanto, per ragioni diverse, è rimasto accantonato o incompreso il 15 maggio u.s.. A tale proposito mi appare emblematico il superamento delle rigidità d'impresa che, in quella data, non hanno permesso l'approfondimento e l'accordo in merito all'equipaggio macchina Cargo, da sviluppare sulla base della controproposta sindacale, rinunciando al possibile, giudicandolo insufficiente, e preferendogli il niente.

La FAST ritiene necessario affrontare, la riorganizzazione delle Direzioni di Trenitalia, partendo, magari, anche dai progetti di accorpamento messi in atto dalle Divisioni, rivedendo, però, radicalmente, proposte come quella presentata dalla Direzione Passeggeri N/I. Una pressapochistica riorganizzazione, caratterizzata da avviliti diseconomie e da bizzarre quanto irrazionali microstrutture, che sembrano fatte apposta per avvelenare il confronto sindacale ed esasperare i lavoratori.

Vogliamo costruire insieme con il Gruppo FS un progetto di rilancio del trasporto delle merci che dovrà vedere Trenitalia imporsi nel panorama europeo, integrando un sistema di logistica Cargo. Siamo convinti, altresì, che esista in Lei la consapevolezza che la maggiore produttività e professionalità

richiesta ai macchinisti – così come agli altri ferrovieri - debba trovare risposte nelle indennità giornaliere e nel salario professionale, in pratica in un sostanziale incremento della parte fissa della retribuzione, nonché nel CCNL, magari con forme di tutela del salario in caso d'indoneità temporanea e/o assenze a vario titolo.

È evidente che un ambizioso programma non può certamente trascurare la manutenzione, un settore che sta attraversando il periodo più buio della sua lunga storia ferroviaria. Un rovescio che, comunque, come Lei ben sa, non dipende dalle scelte dell'ultimo periodo, perché gli errori, soprattutto nel sistema manutentivo, hanno riflessi che, quasi sempre, investono il lungo periodo, quindi riteniamo nostro dovere avviarci nella ricerca delle ragioni dell'attuale stato di criticità, con un occhio alle spalle e la determinazione a non dissipare quel bagaglio di qualità, tecnica ed esperienza che da sempre ci ha contraddistinto nel settore manutentivo ferroviario.

Chiaramente, siamo coscienti che anche sulla riorganizzazione del lavoro i tempi del negoziato del nuovo CCNL della Mobilità rischiano di essere troppo lunghi, quindi dovremmo intervenire d'anticipo; noi, come abbiamo già dimostrato, certamente non ci tiriamo indietro, però, i patti non devono rispettarli solo i lavoratori ma anche dal datore di lavoro. Il Gruppo FS, almeno fino a oggi, non è stato, nel merito, un fulgido esempio di coerenza e correttezza.

Ritengo, quindi, che le maggiori responsabilità e il maggiore carico di lavoro che sono richiesti al macchinista e a tutto il personale dell'esercizio, sollecitino una conseguente rivisitazione della cosiddetta "linea qualità", un elemento importante dell'azienda che va centralizzato e tolto dallo stato di asservimento alla produzione nel quale oggi è stato confinato, svilendo gran parte delle proprie prerogative. Proprio per questo pensiamo che il mantenimento delle competenze di condotta vada curato partendo da una diversa organizzazione, magari rispolverando la figura del Formatore, differente dall'Istruttore di Linea, il quale dovrà, a sua volta, essere soggetto a percorsi didascalici più strutturati. Questa nostra proposta trae spunto da una manifestata idea aziendale che ha creato unilateralmente la figura del "macchinista master", che, a prima vista, sembrerebbe una specie di "kapò" ma, siccome ci piace immaginare che così non fosse nelle intenzioni aziendali, è bene definire chiaramente le esigenze e trovare le giuste soluzioni nella piena dignità di chi seriamente opera. Anche sul fronte della linea produzione avremmo da dire in considerazione del fatto che, per fronteggiare la incessante ricerca di economie, si continua a operare con facenti funzione ed esistono, una serie di stadi di programmazione – soprattutto alla cargo – che poi terminano in una gestione dell'ultimo minuto, come se tutti lavorassero in un pronto soccorso.

Certo, come sono, che non è suo costume lasciare risposte inevase, auspico dei positivi riscontri alla presente, che, dopo gli infruttuosi passaggi formali aziendali e gli sterili passaggi istituzionali con Governo e ANSF, fornendoci le risposte da troppo tempo attese e le garanzie indispensabili, ci consentiranno di eludere gli esacerbanti e sempre poco costruttivi passaggi con gli organi d'informazione e stampa o quelli legali.

Colgo l'occasione per porgere i più distinti saluti.

Il Segretario Nazionale  
(Pietro Serbassi)

# Riforma del Trasporto Pubblico Locale in Sicilia: la grande incompiuta

di Giovanni Lo Schiavo



Sebbene il trasporto pubblico in Sicilia rimanga ancora estraneo alla graduale apertura verso la concorrenza ed il quadro normativo regionale non sia compiutamente delineato, in quanto il DDL di attuazione del d.lgs. 422/97 non è ancora divenuto legge, è pur vero che il conseguente conferimento alle Regioni, ed agli altri Enti Locali territoriali, di funzioni omnicomprensive in materia di servizi pubblici di trasporto, apre uno scenario completamente innovativo nella produzione e gestione di tali servizi.

Infatti, l'esigenza funzionale di dare alle Regioni la possibilità di esercitare una vasta ed organica azione in tema di trasporto, tale da dominare e governare tutti i servizi interessati, compresi i servizi su ferro (rete FS e ferrovie in concessione) ha permesso altresì alle Regioni di inserire la programmazione dei trasporti nella politica di assetto del territorio.

In tale contesto normativo, viene delegato alle Regioni l'esercizio delle funzioni amministrative e dei compiti di programmazione concernenti le linee ferroviarie in concessione ed in Gestione Commissariale Governativa e le linee ferroviarie secondarie gestite dalle Ferrovie dello Stato, dichiarate non più utili all'integrazione della rete primaria nazionale.

La cosiddetta riforma del trasporto pubblico locale, avviata di fatto con il D.lgs.422/97, è stato il primo serio tentativo di federalismo e ha rappresentato una straordinaria opportunità per il rilancio di un servizio strategico per la riorganizzazione della mobilità nelle aree complesse me-

tropolitane, urbane ed extraurbane.

Purtroppo, il processo di riforma del trasporto pubblico locale ha seguito un tortuoso iter legislativo fatto di numerose revisioni, modifiche e continue proroghe della scadenza per il ricorso alle gare, tanto che ancora oggi non è possibile contare su di un quadro normativo di riferimento stabile e certo.

Tuttavia un elemento di continuità esiste; con la legge finanziaria per il 2008 si registra una svolta epocale nel settore di cui si tratta, con la previsione di un complesso meccanismo di finanza pubblica che costituisce il presupposto per l'effettiva sussistenza delle condizioni per poter procedere all'affidamento dei servizi di trasporto con gara.

Nondimeno, la messa a regime di tale nuovo sistema necessita di un ulteriore periodo di proroga, senza il quale sarebbe di fatto impossibile abbandonare il descritto periodo transitorio.

Per questo motivo si rende necessario differire il ricordato termine del 31 dicembre 2007 al 31 dicembre 2008.

La riforma del sistema del trasporto pubblico di interesse regionale e locale, di cui al decreto legislativo n. 422 del 1997, ha sin dall'inizio previsto un periodo transitorio nel corso del quale – in attesa di poter procedere all'affidamento dei servizi di trasporto con procedure selettive ad evidenza pubblica – era lasciata agli enti competenti (Regioni ed Enti locali) la facoltà di mantenere gli affidamenti già in essere.

La ragione che ha indotto il legislatore della riforma a preve-

dere siffatto periodo transitorio era costituita dalla consapevolezza che, a quel tempo, non sussistevano le condizioni, *in primis* di carattere economico e finanziario, per procedere all'affidamento dei servizi con gara.

Nel corso degli anni, e fino all'appena trascorso 2007, tali condizioni continuavano a non essere sussistenti e, conseguentemente, il periodo transitorio di cui si tratta veniva puntualmente, di anno in anno, prorogato (da ultimo fino al 31 dicembre 2007).

A fronte di questa situazione, il sistema delle imprese del Tpl risulta in grave dissesto economico, con bilanci passivi ormai consolidati.

Il problema viene affrontato sempre più attraverso aumenti di capitale, che determinano privatizzazioni surrettizie senza però la liberalizzazione del settore, così necessaria per la sua ripresa.

Sarebbe quindi opportuno, al fine di riavviare il processo di riforma del Tpl, che le Regioni ed autonomie locali si impegnassero a fornire alle parti sociali elementi di certezza, sulla base di principi uniformi, delineando un quadro di riferimento programmatico, finanziario e normativo fermo e coerente, che realizzi la piena operatività del d.lgs. 422/97.

C'è bisogno che tra le istituzioni si eviti un conflitto di posizioni, e che si favorisca il dialogo.

Non sono previste gare per l'affidamento dei servizi di trasporto pubblico su ferro in quanto tali servizi sono affidati da F.S. e Circumetnea, entrambe non controllate dalla Regione Siciliana.

Il fallimento della riforma del Tpl si è evidenziato maggiormente proprio sul piano delle gare.

Riteniamo necessario riavviare il circolo virtuoso che la riforma del Tpl si proponeva attraverso gare vere in tutta la regione, che mettano in effettiva competizione più imprese favorendo tra l'altro il loro efficientamento e la loro crescita dimensionale.

Le modalità delle gare, attraverso le quali si devono creare condizioni di maggiore efficienza e produttività, devono garantire alcune condizioni fondamentali, ed in tale contesto riteniamo che la Regione possa svolgere un ruolo più forte di coordinamento e indirizzo per la programmazione, la concertazione tra le istituzioni e l'integrazione dei servizi attraverso un utilizzo coerente degli strumenti di programmazione quali il Piano Regionale dei Trasporti, il Piano Triennale dei Servizi e il Piano Urbano della Mobilità.

Proponiamo che venga costituita un'agenzia unica della mobilità di cui facciano parte Regione, Province, Comuni capoluogo, e una Consulta della mobilità estesa ai gestori del servizio, alle organizzazioni sindacali e datoriali, alle associazioni dei consumatori/utenti e ai rappresentanti delle istituzioni scolastiche.

Il tema delle risorse è assolutamente centrale per la sopravvivenza e il buon funzionamento del sistema.

E' evidente che in assenza di investimenti in infrastrutture e maggiori risorse destinate al servizio, il Tpl non potrà riprendere l'azione di risanamento ed efficienza.

Abbiamo bisogno di:

- regole uniformi della concorrenza in linea con le decisioni dell'U.E.;

- risorse non a pioggia, ma mirate agli investimenti in mezzi, - quindi in conto capitali - rivolte al rinnovo del parco mezzi e a obiettivi prefissati;

- incentivi alle aggregazioni delle imprese, favorendo consorzi e funzioni che facciano aumentare la dimensione di impresa;

- aumento della domanda soddisfatta

Bisogna definire un programma di spesa pluriennale che rinnovi e riduca l'età media del parco mezzi ed investire, dopo anni di ritardi, in nuovo materiale rotabile, provvedendo ad una graduale sostituzione dei mezzi che hanno un'età media molto alta tenendo conto, peraltro, delle risorse necessarie alla sostituzione dei mezzi con vetture ecologicamente compatibili.

Il problema delle risorse deve essere affrontato con coerenza, equilibrio e coraggio, perché dopo aver fatto tutto quello che si può fare sulla leva dei costi di gestione delle imprese e sui con-



tributi pubblici al settore, bisognerà toccare prima o poi il tema scottante delle tariffe, portandole ad un livello pari a quello europeo, a fronte ovviamente di un aumento della qualità del servizio.

Riorganizzare il servizio, aumentare la velocità commerciale e introdurre tariffe integrate sono le questioni fondamentali per favorire una effettiva convenienza del servizio pubblico.

Riorganizzare il servizio significa anche eliminare le sovrapposizioni di linee che viaggiano in parallelo (Gomma-Gomma e Gomma-Ferro) e investire in politiche dei trasporti che favoriscano il mezzo ferroviario, sul quale innescare in modo trasversale l'integrazione della gomma.

Il tema dell'integrazione tariffaria e dell'intermodalità risulta certamente fondamentale per favorire il trasporto pubblico locale e disincentivare l'uso del mezzo privato.

# I voli pindarici della Divisione Passeggeri N/I

di Vincenzo Notarnicola

Il Progetto Esercizio della Divisione Passeggeri N/I, presentatoci il 29 luglio scorso, malgrado l'assoluta, perentoria e unitaria bocciatura ricevuta dalle OO.SS., sembra essere sempre in primo piano nell'azione strategica della Direzione Divisionale.

Ciò ci rammarica, sia per l'ulteriore conferma del degrado delle relazioni industriali esistenti con tale divisione, sia per la discrepanza sempre più evidente rispetto ai rapporti esistenti con il Gruppo FS e la Società Trenitalia rispetto a quelli Divisionali: una discrepanza che, nella sostanza, annulla ciò che viene costruito con coloro che, - almeno in linea teorica -, dovrebbero essere i primi responsabili.

L'amarezza aumenta allorché dobbiamo assistere a diseconomie così marcate, da riuscire a inficiare tutti gli sforzi finora compiuti, in termini di competitività dell'Impresa sul mercato del costo del lavoro.

Non possiamo assistere immobili al sacrificio della produttività concessa con l'introduzione dell'Agente Solo nella Passeggeri N/I, sull'altare di scelte organizzative d'esercizio improntate sulla polverizzazione dello stesso.

Qualora l'obiettivo sia quello della costituzione di quattro o più società di trasporto passeggeri, si abbia almeno il pudore d'uscire allo scoperto e confrontarsi seriamente con i rappresentanti dei lavoratori, altrimenti che la si finisca con il dar credito a qualche vecchio e indomito emulo di Icaro che, seppure dimostri una indubbia capacità di risorgere dalle acque in cui ogni volta precipita, caratterizza il suo volo con peculiarità ogni volta più pindariche.

Da un'analisi anche superficiale del "Progetto Esercizio DPN/I" traspaiono elementi di grande inquietudine, sia per l'esigibilità e la fruizione del trasporto da parte dei cittadini sia per i costi, le disfunzioni e le antitesi organizzative presenti sulla pianificazione in questione.

Entrando nel merito vediamo, innanzitutto, che la regione Calabria perde la possibilità che i suoi cittadini possano fruire di un servizio ferroviario di qualità, in termini di materiali e percorrenze, a meno che non risiedano nella tratta tirrenica ma solo fino Lamezia Terme; da qui a Reggio solo qualche IC e su tutta la tratta ionica solo trasporto regionale.

In Lombardia, invece, Bergamo e Cremona, con il loro bacino, perdono l'unico collegamento diretto con la capitale, dirottando i cittadini della prima verso il trasporto aereo, quelli della seconda provincia a estenuanti cambi di convogli o all'autotrasporto.

Peggio in Sicilia e in Trentino Alto Adige, dove la Divisione è sparita e il collegamento ferroviario si riduce al solo trasporto regionale. Nel primo caso i collegamenti con "il continente" sono demandati ai vettori aerei o navali, nel secondo i collegamenti con l'Europa e con i maggiori poli di traffico del nord della penisola sono stati lasciati in mano ad aziende concorrenti a partecipazione estera.

In Friuli Venezia Giulia, invece, sono rimasti solo qualche IC di collegamento con l'Austria o con il centro e l'Est Europa, spariti ETR e pendolini, mentre in Piemonte, se non si risieda a Torino, qualunque collegamento ferroviario di qualità è precluso.

Passando poi ad una disamina superficiale della parte del progetto inerente la manutenzione rotabili, alcuni strafalcioni non possono proprio passare inosservati:

- A Reggio Calabria è previsto un service di manutenzione per la Freccia Argento e non solo non vi arriva, ma neppure ci transita mai un treno di specie;



- A Torino è previsto un service di manutenzione per la Freccia Bianca e non solo non vi arriva, ma neppure ci transita mai un treno di specie;
- Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Torino e a Venezia, non è prevista alcuna manutenzione in loco per il materiale Frecciarossa;
- Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Genova, non è prevista alcuna manutenzione in loco per il materiale Freccia Bianca, Freccia Argento e Servizio di Base;
- Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Roma, non è prevista alcuna manutenzione in loco per il materiale Freccia Bianca;
- Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Napoli, non è prevista alcuna manutenzione in loco per il materiale Freccia Argento e Servizio di Base;
- Tra Venezia e Bari/Lecce (800/950 Km) non è previsto alcun punto di manutenzione per il materiale Freccia Bianca e Servizio Universale.

Siccome sappiamo bene che non è sicuramente episodico il caso in cui il materiale rotabile di questa divisione ha necessità d'interventi tecnici di manutenzione, più di qualche perplessità trae giustamente spunto da simili svarioni organizzativi.

Di ben maggiore consistenza sono invece l'imbarazzo e lo scetticismo che accompagnano la lettura del programma organizzativo inerente gli impianti equipaggi.

Infatti, prima si cerca di dare una parvenza di strutturazione all'insegna della parsimonia accorpendo gli impianti macchina e viaggiante, poi si dà il via a tutta una serie di diseconomie di ben maggiore entità, relative sia all'aumento dei costi degli allacciamenti, allorquando questi dovranno essere previsti per tipologie omogenee di trasporto (la divisionalizzazione insegna), sia per la quantificazione delle scorte o delle riserve. Queste, invece di essere una percentuale di un unico montante, dovranno essere almeno la stessa percentuale ma di tre montanti distinti. Un'operazione che, anche se matematicamente non presenta risultati diversi, nel momento in cui entrano in ballo le abilitazioni del macchinista e l'impermeabilità delle sacche di personale fuori turno, magari coniugate con le diverse periodicità della produzione attinente le quattro "sotto-divisioni", diviene significativamente incidente, come ben sa qualunque turnista.

Come se non bastasse rimangono ancora da chiarire aspetti essenziali come la funzionalità dei turni di zona del macchinista. Queste turnazioni, con i problemi collegati al

mantenimento delle abilitazioni del P.d.M e la distanza, effettivamente importante, dagli impianti di riferimento, per garantire l'effettuazione dei treni in turno, le ferie del personale, il suo aggiornamento professionale, coprire la malattia e le altre assenze, necessitano di una crescita esponenziale della percentuale dei disponibili; oppure si prevede una categoria disposta a lavorare senza limiti contrattuali o fisiologici ma, intendiamoci, solo quando serve all'azienda?

Passando poi, anche in questo caso, ad una disamina poco approfondita della parte del progetto inerente il programma organizzativo degli impianti equipaggi, alcuni abbagli proprio non possono essere ignorati:

- Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Torino, Venezia e Salerno non è prevista la presenza di alcun macchinista in loco abilitato per il materiale Frecciarossa;



- Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Bari, Taranto, Lecce, Firenze, Pisa e Pescara non è prevista la presenza di alcun macchinista in loco abilitato per il materiale Freccia Bianca;
- Malgrado siano programmati più convogli di specie attestati a Taranto, Genova, Verona, Brescia Rimini e Lamezia Terme non è prevista la presenza di alcun macchinista in loco abilitato per il materiale Freccia Argento;
- Di contro a Reggio Calabria abbiamo un Turno di Zona ma nessun convoglio Freccia Argento attestato, mentre a Foggia addirittura un Impianto Equipaggi Associato senza nessun convoglio Freccia Bianca attestato.

Per chiudere il quadro in modo appropriato, bisogna tenere presente che il Progetto Esercizio DPN/I, relativamente agli Impianti Equipaggio per la parte inerente il Servizio di Base, l'Impresa a tutt'oggi non ha avuto ancora la spudoratezza necessaria per renderlo noto. Figuriamoci!

# Le sanzioni disciplinari nel settore autoferrotranviario

di Marco Peroli

## 1. Le regole.

La legge n. 148/31 contiene un corpo di disposizioni disciplinari molto dettagliato con la relativa procedura.

Le sanzioni sono graduate a seconda della gravità della mancanza, anche in relazione al danno subito dal datore di lavoro e dall'immagine e dalla convivenza aziendale.

Si tiene conto nella graduazione anche della volontà e consapevolezza dell'autore.

La sanzione più lieve è identificata nella censura che consiste in un richiamo scritto.

Essa è applicata per mancanze lievi, spesso frutto di semplice errore e non idonee ad arrecare pregiudizio alla azienda.

Più grave è la sanzione della multa che viene comminata per violazioni dei doveri di maggiore gravità ma che non abbiano predetto seri pregiudizi all'azienda.

La multa può arrivare sino alla perdita di una giornata di lavoro.

La sospensione riguarda invece tutte quelle violazioni delle regole di servizio idonee a creare serie ripercussioni di ordine morale o materiale nell'ambito lavorativo.

Segue un ulteriore gruppo di sanzioni per situazioni di maggiore gravità, spesso aventi connotati penali.

Abbiamo così la proroga del termine per l'aumento dello stipendio e della paga che contempla così come il falso, la calunnia, le assenze arbitrarie sino a 5 giorni, minacce, ingiurie, grave insubordinazione.

Di maggiore gravità è poi il provvedimento della retrocessione, che sanziona specifiche condotte delittuose o di gravità tale da mettere in dubbio la capacità del dipendente di mantenere la qualifica acquisita.

Si incorre poi nella destituzione per gravissimi comportamenti che fanno venir meno irrimediabilmente il vincolo fiduciario che lega il dipendente all'azienda.

La procedura consentiva al superiore l'irrogazione della censura e della multa, sentita la giustificazione dell'incolpato, ma senza ulteriori formalità.

E' previsto invece quale compito del direttore l'irrogazione della sospensione, che può avvenire previa istruttoria ed accertamento dei fatti.

Ciò accade anche per le altre più gravi sanzioni dove, previa contestazione del fatto al dipendente, il direttore esprime il proprio opinamento circa la sanzione da applicare.

Il dipendente aveva tempo 5 giorni per formulare la propria giustificazioni. Se queste non venivano accolte, egli poteva ricorrere al Consiglio di disciplina, altrimenti il provvedimento diveniva definitivo.

Contro le sanzioni si poteva ricorrere al Giudice Amministrativo TAR.

Questa normativa si è notevolmente evoluta a contatto con i mutamenti delle leggi in tema di lavoro.

Lo Statuto dei Lavoratori, entrato in vigore nel 1970, prevede per tutti i dipendenti apposite garanzie procedurali e di difesa in corso di procedimento disciplinare (art. 7 legge n. 300/70).

E' così previsto che il datore di lavoro deve far conoscere ai dipendenti le sanzioni in cui possono incorrere e le condotte vietate.

Deve pertanto provvedersi ad esporre nel luogo di lavoro adeguata pubblicità, ovvero a consegnare a ciascun dipendente, all'atto dell'assunzione,



una copia del R.D. 148/31.

E' stabilito inoltre l'obbligo della preventiva contestazione.

In questo modo nessuna sanzione potrà essere applicata se il dipendente non ha ricevuto adeguata lettera scritta con la quale gli vengono esposte le mancanze.

Il lavoratore potrà fornire proprie difese o chiedere di essere sentito oralmente anche con l'assistenza di un rappresentante sindacale.

L'ultimo paragrafo dell'art. 7 dello Statuto dei Lavoratori, il quale prevede che non possa tenersi conto delle sanzioni disciplinari decorsi due anni dalla loro applicazione, non è applicabile agli addetti ai pubblici servizi di trasporto in concessione (Cass. n. 9380/1987).

Quanto esposto deriva da principi costituzionali che concernono la difesa e la dignità del lavoratore. Essi devono trovare applicazione anche al rapporto degli autoferrotranviari. Ciò significa che il procedimento disciplinare di cui alla legge n. 148/31 andrà arricchito con queste garanzie.

Va poi ricordato come la legge n. 270/88 all'articolo 1 (Delegificazione), pur considerando in vigore l'allegato A della legge n. 148/31, prevede che lo stesso possa essere derogato dalla successiva contrattazione collettiva.

In effetti il CCNL Autoferrotranviari 27.11.2000, all'articolo 14 dell'Allegato A, Disposizioni Integrative per gli Addetti ai Servizi Ausiliari per la Mobilità, disciplina in maniera diversa la materia disciplinare.

Vediamo infatti scomparire l'istituto della proroga dell'aumento di stipendio e della retrocessione, mentre la destituzione è assorbita dal licenziamento, le cui previsioni riportano una casistica ben più ampia di ipotesi rispetto alla destituzione di cui alla legge 148/31.

Subisce sensibili mutamenti anche la procedura, in quanto è ormai stabilito l'obbligo di contestazione per qualunque tipo di mancanza o di sanzione.

Si era detto che la giurisdizione in tema di sanzioni disciplinari degli autoferrotranviari era del giudice amministrativo (TAR).

Nel 2006 sono intervenute le Sezioni Unite della Corte di Cassazione che hanno stabilito che i lavoratori del settore che vogliono impugnare una sanzione disciplinare devono rivolgersi al Tribunale del lavoro.

La sanzione può essere portata anche davanti a un collegio arbitrale.



L'art. 7 dello Statuto dei Lavoratori stabilisce che il lavoratore che ha subito una sanzione, entro 20 giorni può chiedere all'ufficio del lavoro la costituzione di un collegio arbitrale che deciderà sulla legittimità della sanzione.

Il datore di lavoro entro 10 giorni dovrà nominare il proprio rappresentante in seno al collegio o potrà ricorrere lui al Giudice del Lavoro.

Se non accade ciò la sanzione decade.

## 2. La procedura.

Per quanto riguarda le varie fasi della procedura disciplinare, abbiamo detto che in primo luogo il datore di lavoro deve contestare al dipendente in forma scritta le mancanze per le quali egli intende procedere.

La contestazione deve essere tempestiva. Essa deve avvenire in tempi ragionevoli rispetto al fatto. Ciò in quanto, altrimenti, si presume che il datore di lavoro non abbia più interesse a sanzionare.

Naturalmente si deve tener conto che spesso gli accertamenti di mancanze particolarmente gravi richiedono tempi lunghi ad esempio per fare indagini.

L'immediatezza garantisce, inoltre, il diritto alla difesa dell'incolpato che potrebbe non ricordare bene le modalità di fatti accaduti in periodi non recenti.

La contestazione, sempre per garantire il diritto di difesa, deve essere precisa. Si parla di specificità delle contestazioni.

Non serve che siano indicati elementi estremamente dettagliati. E' sufficiente che la contestazione contenga i fatti essenziali atti a consentire la piena ricostruzione del fatto.

Ai sensi dell'articolo 7, commi 2, 3 e 5, Statuto dei Lavoratori, alla contestazione dell'addebito segue l'esercizio del diritto di difesa da parte del dipendente il quale, entro il termine dilatorio di cinque giorni, durante il quale

l'esercizio del potere disciplinare è sospeso, può presentare le giustificazioni scritte o chiedere di esporle verbalmente, con o senza l'assistenza di un rappresentante sindacale.

L'obbligo datoriale di audizione orale, semplice o assistita, sussiste solo se il lavoratore esprima una volontà in tal senso in termini non equivoci.

L'assistenza al lavoratore avviene da parte di un rappresentante dell'associazione sindacale cui aderisce o conferisce mandato.

Ciò implica che una volta ricevuta rituale richiesta di audizione il datore di lavoro è tenuto a fissare l'incontro e

all'incolpato i documenti solo in quanto e nei limiti in cui l'esame degli stessi sia necessario al fine di una contestazione dell'addebito idonea a permettere alla controparte un'adeguata difesa (Cass. Civ. 27.10.2000, n.14225).

Ne consegue che il lavoratore soggetto a procedimento disciplinare ha diritto di accedere alla documentazione avente diretta e precisa connessione con gli addebiti oggetto della contestazione per poter approntare un'adeguata difesa in relazione alla contestazione disciplinare mossagli.

L'art. 2106 c.c. prescrive che le sanzioni disciplinari debbano essere applicate secondo la gravità dell'infrazione.

Tale previsione normativa è ispirata a un'esigenza costituzionale di tutela della dignità del lavoratore e si coniuga con il principio della necessaria proceduralizzazione del potere disciplinare.

In merito alle sanzioni, quindi, vige il principio di proporzionalità tra il fatto oggetto di contestazione e la sanzione irrogata.

La proporzionalità consiste nella valutazione della gravità dell'inadempimento in relazione al concreto rapporto e a tutte le circostanze del caso.

L'irrogazione della sanzione disciplinare deve avvenire con tempestività.

Ciò significa che è escluso il potere datoriale di irrogare una sanzione allorché sia trascorso un considerevole lasso di tempo dalla contestazione della sanzione.



a darne comunicazione all'interessato con qualsiasi forma, salvo l'onere della prova in caso di contestazione.

Il datore di lavoro non ha, invece, alcun onere aggiuntivo di convocazione del sindacalista che assiste il lavoratore.

Può accadere che l'incontro non possa avere luogo per indisponibilità del lavoratore o del rappresentante, solitamente dovuta a malattia.

E' stato evidenziato che non ogni malattia costituisce giustificato motivo della mancata presentazione, con conseguente necessità di sospendere l'iter disciplinare e di riconvocare il lavoratore, ma solo quella che sia tale da comportare la temporanea impossibilità psichica di sostenere il colloquio difensivo o da non consentire la presenza, con onere di deduzione e prova gravante sul lavoratore, in quanto evento non imputabile alla controparte e concernente la propria sfera giuridica.

La giurisprudenza, inoltre, ritiene che il datore di lavoro, non ponendosi quale soggetto imparziale nell'ambito della procedura disciplinare ed essendo egli obbligato a rendere noto preventivamente al lavoratore l'addebito specifico costituente il fondamento della sanzione che intende irrogare, sia tenuto ad offrire in consultazione

Non è prescritto alcun onere di forma per l'adozione o la comunicazione del provvedimento, tranne nel caso di licenziamento disciplinare per il quale è prevista la forma scritta. Tuttavia la necessità della forma scritta discende dalla considerazione che occorre certezza sul contenuto e sulla data del provvedimento, dalla quale decorre il termine per impugnare.

## IL DIVIETO DELLE SANZIONI DEFINITIVE E L'ISTITUTO DELLA RETROCESSIONE

La **qualifica**, che discende dalla formazione e dalla carriera di ogni **lavoratore**, esprime le capacità tecnico professionali del lavoratore ed è strettamente legata alla sua persona. Per questi motivi, essa viene ad essere ricompresa nel concetto di tutela del lavoro di cui all'art. 35 della Costituzione, nella misura in cui lo è anche la professionalità maturata dal lavoratore. Anche il diritto alla qualifica va dunque identificato quale diritto essenziale della persona del lavoratore, la cui tutela assurge a principio generale dell'ordinamento del lavoro.

La Cassazione ha più volte affermato che il **diritto alla mansione** ex art. 2103 c.c. rientra nel panorama di tutela del lavoratore di cui al citato art. 35 della Costituzione.



D'altra parte è evidente che riconoscere tale prospettiva al "diritto alla mansione", significa estenderlo anche alla qualifica, che a maggior ragione rispecchia la professionalità maturata sul lavoro.

In tema di danno alla professionalità, la Cassazione afferma che: *"Secondo la consolidata giurisprudenza di legittimità, l'articolo 2103 c. c. fonda un diritto del lavoratore all'effettivo svolgimento della propria prestazione di lavoro. Tale convincimento viene motivato sia con il tenore testuale della norma citata, la quale dispone che il prestatore di lavoro deve essere adibito alle mansioni per le quali è stato assunto o quelle che abbia successivamente acquisito, sia con la funzione del lavoro, che costituisce non solo un mezzo di sostentamento e di guadagno, ma anche un mezzo di estrinsecazione della personalità del lavoratore, ai sensi degli artt. 2, comma 1, 4, comma 1, e 35, comma 1, Costituzione"*. (Cassaz. sez. lavoro, 22 febbraio 2003, n. 2763)

A sostegno della tesi che vuole il diritto alla qualifica quale principio fondamentale del diritto del lavoro, sottratto alla disponibilità dalle parti, subentra anche l'art. 7, quarto comma, prima parte, della legge 20 maggio 1970, n. 300 (c.d. Statuto dei Lavoratori): *"fermo restando quanto disposto dalla legge 15 luglio 1966, n. 604, non possono essere disposte sanzioni disciplinari che comportino mutamenti definitivi del rapporto di lavoro"*.

Esclusa la sanzione del licenziamento, per la quale vige una specifica e dettagliata disciplina, sono dunque vietate le sanzioni aventi effetti definitivi. Tra di queste rientra senza dubbio la retrocessione, la cui afflittività non si estingue in un lasso di tempo più o meno breve, ma comporta **effetti negativi permanenti** che si estendono al prosieguo della carriera del lavoratore in termini di retribuzione, possibilità di carriera, mansioni e che si protraggono, in astratto, sino alla pensione, assumendo i caratteri della **definitività**.

Nel settore degli autoferrotranvieri la sanzione della retrocessione, retaggio della disciplina del 1931, viene ancora applicata. Essa è destinata a violazioni disciplinari particolarmente gravi (art. 44 all. a r.d. 148/31): *"Si incorre nella retrocessione: 1) per falso deposto o calcolata reticenza nelle risposte ai superiori, allo scopo di occultare la verità per nuocere ad altri agenti; 2) per avere recato pregiudizio alla sicurezza dell'esercizio, causando accidenti nella marcia dei treni, con non grave danno del materiale, delle persone e delle cose; 3) per trascuratezza abituale nell'esercizio delle proprie mansioni che rechi danno all'azienda, o per trascuratezza che abbia recato grave danno all'azienda; 4) per inabilità od incompatibilità all'esercizio del proprio ufficio, sopraggiunte per motivi imputabili all'agente; 5) per contravvenzioni commesse o facilitate in ragione dell'ufficio alle leggi e ai regolamenti in materia di dogane, dazi, posta, monopoli e sanità pubblica"*.

L'art. 7 dello Statuto dei Lavoratori prevede il divieto di sanzioni aventi effetti definitivi; come visto, la retrocessione ha effetti permanenti e incide sulla posizione lavorativa rendendo deteriori le mansioni, la retribuzione e le possibilità di carriera. Il lavoratore, a norma dell'art. 44 ultimo comma r.d. 148/31, può ottenere la restituzione della qualifica rivestita prima della retrocessione, purché sia trascorso almeno un anno dal provvedimento. Tuttavia la reintegrazione è una **mera eventualità**, subordinata ad un giudizio di meritevolezza da parte dell'Azienda. Al medesimo giudizio è subordinato anche l'eventuale accorciamento della proroga del termine per l'aumento dello stipendio, pena accessoria sempre comminata unitamente alla retrocessione.

Qualora l'azienda non reputi il lavoratore meritevole della restituzione della qualifica, dunque, la sanzione opera con effetti permanenti e definitivi.

Si manifestano dubbi sulla **legittimità costituzionale** di

una simile previsione. In particolare, le disposizioni degli artt. 37, primo comma, n. 5 e 44 del R.D. n. 148/1931 cit. prevedono appaiono in contrasto con l'art. 35, primo comma, della Costituzione, che afferma l'esigenza che la Repubblica tuteli il lavoro in tutte le sue forme ed applicazioni.

Come sostenuto dalla Pretura di Napoli, la tutela del lavoro si attua anche attraverso la salvaguardia del diritto alla qualifica e *“poiché la qualifica non costituisce di certo un beneficio accordato discrezionalmente dal datore di lavoro, né tantomeno un accessorio delle obbligazioni principali derivanti dal rapporto di lavoro, ma rappresenta e si identifica con la persona del lavoratore, in ciascun momento storico del rapporto di lavoro considerato, individuando le qualità essenziali ed ontologiche della sua capacità professionale e lavorativa, appare impossibile che il datore di lavoro possa, con mero provvedimento disciplinare, privare il lavoratore della capacità lavorativa da lui raggiunta, “retrocedendolo” ad una qualifica inferiore ovvero azzerando (anche attraverso ripetute retrocessioni, teoricamente possibili, secondo la normativa de qua) addirittura i progressi tecnici maturati dal dipendente”*. (Pretura di Napoli, Ordinanza 477 del 13.05.1993)

La retrocessione prevista per gli autoferrotranvieri rappresenta un'eccezione nel nostro ordinamento, nel quale il deterioramento della qualifica è ammesso soltanto in occasione della sopravvenuta inidoneità fisica del lavoratore, quale mezzo di tutela dell'occupazione. In tutte le altre ipotesi, invece, essa è vietata anche alla luce dell'art. 2103 del c.c., che sancisce il divieto di demansionamento (e, a maggior ragione, della retrocessione), e sottrae alla sfera di efficacia dei provvedimenti disciplinari la materia della qualifica, in conformità al dettato costituzionale.

Le disposizioni degli artt. 37, primo comma, n. 5 e 44 del R.D. n. 148/1931, inoltre, appaiono in **contrasto con l'art. 3 della Costituzione** in quanto prevedendo una disciplina speciale in tema di sanzioni disciplinari deteriorare per i dipendenti di aziende ferrotranviarie, rispetto a tutti gli altri lavoratori subordinati.

Sostanzialmente, infatti, ai lavoratori dipendenti di aziende ferrotranviarie è riservato un trattamento deteriorare rispetto a tutti gli altri lavoratori dipendenti, per i quali la legge non prevede, e non ammette, la possibilità di una perdita della qualifica raggiunta, quale particolare tipo di sanzione disciplinare. Non si rinviene, d'altra parte, una necessità correlata alla specialità del rapporto di lavoro in oggetto, che possa giustificare una **deroga ai principi generali in tema di sanzioni disciplinari**.

Ciò si evince anche dal raffronto con omologhi rapporti di lavoro, improntati alle medesime esigenze di specialità, che non prevedono la sanzione in esame: è il caso dei Ferrovieri o degli autoferrotranvieri internavigatori e delle autolinee private. Rispetto a questi ultimi, l'art. 66 del CCNL 23.07.1976 prevede le sanzioni del rimprovero, della multa, della sospensione e del licenziamento, mentre non è prevista la retrocessione.

Tale misura non è prevista neppure per i dipendenti delle

Ferrovie dello Stato (per i quali il CCNL 6.02.1998 all'art. 95 prevede esclusivamente: rimprovero scritto e verbale, multa, sospensione licenziamento), né per i dipendenti delle Aziende di trasporto merci (CCNL 25.07.1991, art. 31).

Se il rapporto di lavoro degli autoferrotranvieri è oggetto di una disciplina speciale, dettata dalle peculiari esigenze del settore, è altrettanto vero che in ambiti caratterizzati dalle stesse particolarità e specialità non si rinviene la sanzione della retrocessione. Proprio in riferimento a rapporti di lavoro simili a quello in oggetto, allora, emerge l'incompatibilità della disciplina sanzionatoria destinata agli operatori delle Aziende di pubblico Trasporto con il dettato dell'art. 3 della Costituzione.

La questione di legittimità costituzionale è stata proposta dal Pretore di Napoli per due volte ed è stata, in entrambe i casi, rigettata dalla Corte Costituzionale in quanto inammissibile per difetto di giurisdizione del giudice rimettente. (Corte Costituzionale, ordinanze n. 60/1994 e 458/1992)

La materia oggetto del Giudizio *de quo* era infatti devoluta al Giudice Amministrativo. Ne deriva che la sanzione continua ad essere applicata nel regime del Regio Decreto 148/31, poiché la **Corte Costituzionale** non si è ancora pronunciata nel merito della questione proposta, né vi è stata una modifica della disciplina, nemmeno da parte della contrattazione collettiva.

Con il CCNL Unico della Mobilità in corso di trattativa, appare doveroso intervenire sulla materia e rivedere l'intera regolamentazione disciplinare del settore, aggiornandola all'evoluzione legislativa attuale.



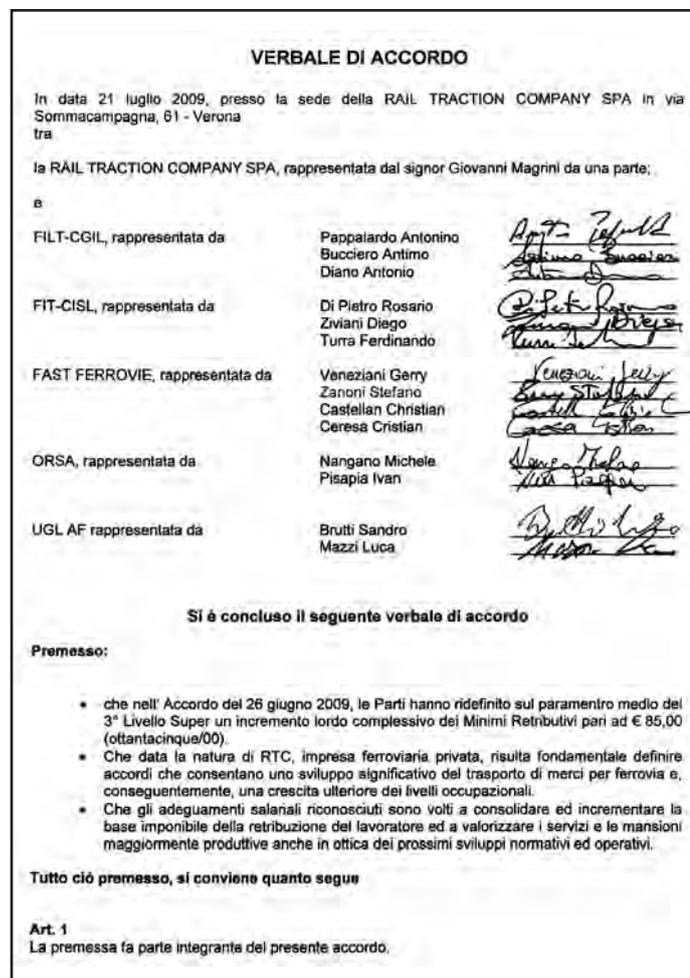
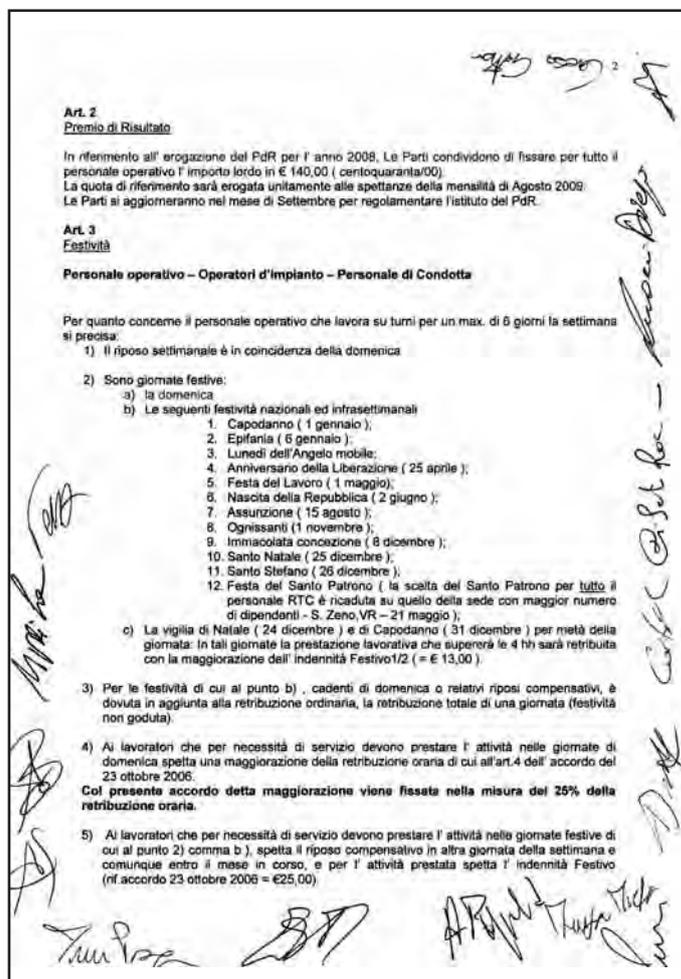
# A piccoli passi verso il futuro

di Gerry Veneziani

Nel luglio scorso si è concluso un altro capitolo della trattativa tra le rappresentanze sindacali e Rail Traction Company, con la firma di un verbale di accordo che ha portato all'adeguamento dei minimi tabellari e all'aumento di alcune indennità (indennità per lavoro notturno e domenicale).

Si sono inoltre poste le premesse di nuovi incontri per stabilire il premio di risultato relativo all'anno in corso.

Un piccolo ma comunque molto importante risultato, perché giunge dopo un lungo periodo di assenza di incontri fra le parti. Un risultato importante anche in considerazione del fatto che dopo la ripresa degli incontri con l'azienda, nei mesi finali dello scorso anno si era giunti ad un blocco da parte sindacale. Questa situazione di stallo era il risultato di un confronto tra le varie compagini sindacali che avrebbe dovuto portare alla realizzazione di una piattaforma comune ma che



invece ha evidenziato le differenti posizioni. Da una parte chi credeva che l'unico modo possibile di trattare con RTC fosse quello di chiedere l'applicazione del contratto delle attività ferroviarie, dall'altra chi pensava che fosse possibile una strada alternativa fatta di piccoli miglioramenti, in attesa della definizione di un contratto unico della mobilità. Nonostante un acceso confronto con i lavoratori in assemblea, la situazione rimaneva bloccata. Poi a giugno Fast e Ugl hanno chiesto un incontro all'azienda e da qui si è finalmente giunti a sedersi di nuovo tutti intorno ad un tavolo.

Questo accordo va a integrare quello firmato nel 2007 dai lavoratori di RTC, dopo che lunghe trattative con i sindacati si erano concluse con la revoca degli RSA di alcune sigle sindacali. Nonostante ancora qualcuno si ostini a definirlo carta straccia, quell'accordo portò ai lavoratori di RTC sensibili miglioramenti delle condi-

zioni di lavoro, sia economiche sia normative. Certo quello doveva essere un punto di partenza, non quello di arrivo; a quella firma bisognava farne seguire altre con tempi meno dilatati. Purtroppo la situazione caotica del settore merci non agevola nessun tipo di trattativa. Se poi ci si mette la paura che qualsiasi accordo intermedio possa andare a danneggiare la realizzazione di un ipotetico contratto unico della mobilità, risulta chiaro il perché servano due anni per raggiungere risultati all'apparenza modesti.

L'esperienza maturata nelle trattative con RTC - prima azienda privata ad entrare nel settore del trasporto merci su rotaia, nel 2000 - dimostra che c'è la possibilità di ottenere risultati con il dialogo.

Purtroppo nel settore sono successivamente entrate aziende con contratti sempre più lontani da quello delle attività ferroviarie e sempre meno tutelanti per i lavoratori. La creazione di FerCargo da parte delle imprese più rappresentative le rende sicuramente più forti, ma allo stesso tempo forse pone le basi per avere un interlocutore unico per quanto riguarda il merci privato.

Sicuramente l'autunno sarà una stagione importante per tentare di arrivare a un contratto unico di settore, tenendo ben in considerazione il peso delle imprese private.

4. Anniversario della Liberazione ( 25 aprile );  
 5. Festa del Lavoro ( 1 maggio );  
 6. Nascita della Repubblica ( 2 giugno );  
 7. Assunzione ( 15 agosto );  
 8. Ognissanti ( 1 novembre );  
 9. Immacolata concezione ( 8 dicembre );  
 10. Santo Natale ( 25 dicembre );  
 11. Santo Stefano ( 26 dicembre );  
 12. Festa del Santo Patrono ( la scelta del Santo Patrono per tutto il personale RTC è ricaduta su quello della sede con maggior numero di dipendenti - S. Zeno, VR - 21 maggio );

c) La vigilia di Natale ( 24 dicembre ) e di Capodanno ( 31 dicembre ) per metà della giornata. In tali giornate la prestazione lavorativa che supererà le 4 hh sarà retribuita con la maggiorazione dell' indennità Festivo 1/2 ( = € 13,00 ).

3) Per le festività di cui al punto b ) , cadenti di domenica o relativi riposi compensativi, è dovuta in aggiunta alla retribuzione ordinaria, la retribuzione totale di una giornata ( festività non goduta ).

4) Ai lavoratori che per necessità di servizio devono prestare l' attività nelle giornate di domenica o nelle giornate festive di cui al punto 2) comma b ) , spetta il riposo compensativo in altra giornata della settimana e comunque entro il mese in corso, e per l' attività prestata spetta la maggiorazione della retribuzione pari al 10% , se l' attività è diurna e del 25% se è notturna.

5) Qualora entro il mese in corso non si riuscisse a godere le giornate di riposo compensativo, le stesse saranno valorizzate nel monte ore e concorreranno alla quantificazione delle ore straordinarie con relativa maggiorazione.

**Art 4**  
Indennità Notturno  
 Dalla prossima mensilità di Agosto 09 l' indennità oraria per lavoro notturno di cui all' art. 3 dell' accordo del 23 ottobre 2006 viene fissata in € 1,85.

**Art. 5**  
Indennità di Funzione  
 Dalla prossima mensilità di Agosto 09 e per il solo Personale di Terra verranno istituite le seguenti indennità di Funzione:

1. Indennità Veicoli = € 50,00  
 (A fronte del conseguimento dei Moduli A B Movimento e B C Verifica)

2. Indennità Accompagnamento Treni = € 25,00  
 (A fronte del conseguimento del Modulo D Accompagnamento Treno ).

I valori sono da considerarsi al lordo delle trattenute di legge e in concorrenza con il superminimo, ove presente.

Le Parti si impegnano a proseguire il confronto con l' obiettivo di identificare una indennità di mansione che possa valorizzare e definire le specifiche formative e normative necessarie all' espletamento del ruolo del lavoratore.

8) Qualora non si riuscisse a recuperare il riposo compensativo nei suddetti termini, sarà dovuta la retribuzione di una giornata ( festività non goduta ).  
**Impiegati con orario d'ufficio**

Per quanto concerne gli impiegati che lavorano 5 giorni la settimana dal lunedì al venerdì si precisa:

1) Il riposo settimanale è in coincidenza del sabato e della domenica

2) Sono giornate festive:

a) Il sabato e la domenica  
 b) Le seguenti festività nazionali ed infrasettimanali

1. Capodanno ( 1 gennaio );  
 2. Epifania ( 6 gennaio );  
 3. Lunedì dell'Angelo mobile;  
 4. Anniversario della Liberazione ( 25 aprile );  
 5. Festa del Lavoro ( 1 maggio );  
 6. Nascita della Repubblica ( 2 giugno );  
 7. Assunzione ( 15 agosto );  
 8. Ognissanti ( 1 novembre );  
 9. Immacolata concezione ( 8 dicembre );  
 10. Santo Natale ( 25 dicembre );  
 11. Santo Stefano ( 26 dicembre );  
 12. Festa del Santo Patrono ( la scelta del Santo Patrono per tutto il personale RTC è ricaduta su quello della sede con maggior numero di dipendenti - S. Zeno, VR - 21 maggio );

c) Il pomeriggio della vigilia di Natale ( 24 dicembre ) ed il pomeriggio del pomeriggio di Capodanno ( 31 dicembre ) in tali giornate la prestazione lavorativa non dovrà essere prestata oltre le ore 13.

3) Per le festività di cui al punto b ) , cadenti di sabato, domenica o coincidenti con altra festività, è dovuta in aggiunta alla retribuzione ordinaria, la retribuzione totale di una giornata.

4) Ai lavoratori che per necessità di servizio devono prestare l' attività nelle giornate di Sabato e domenica o nelle giornate festive di cui al punto 2) comma b ) , spetta il riposo compensativo in altra giornata della settimana e comunque entro il mese in corso, e per l' attività prestata spetta la maggiorazione della retribuzione pari al 10% , se l' attività è diurna e del 25% se è notturna.

5) Qualora entro il mese in corso non si riuscisse a godere le giornate di riposo compensativo, le stesse saranno valorizzate nel monte ore e concorreranno alla quantificazione delle ore straordinarie con relativa maggiorazione.

**Impiegati con orario turnificato**

Per quanto concerne gli impiegati che lavorano su turni per un max. di 6 giorni la settimana si precisa:

1) Il riposo settimanale è in coincidenza della domenica

2) Sono giornate festive:

a) la domenica  
 b) Le seguenti festività nazionali ed infrasettimanali

1. Capodanno ( 1 gennaio );  
 2. Epifania ( 6 gennaio );  
 3. Lunedì dell'Angelo mobile;

**Art. 6**  
Straordinari Settimanali  
 Dalla mese di Settembre sarà sperimentato il calcolo su base settimanale.

**Art. 7**  
Rinvii contrattuali  
 L'azienda si impegna a proseguire il confronto già dal prossimo settembre con le OO.SS. in materia di Sistema di Relazioni Industriali - Organizzazione del Lavoro e Struttura della Retribuzione.

Verona, 21 luglio 2009

Per la RAIL TRACTION COMPANY SPA, *[Signature]*

Per la FILT-CGIL, *[Signature]*

Per la FIT-CISL, *[Signature]*

Per la UILT-UIL, *[Signature]*

Per La FAST FERROVIE, *[Signature]*

Per l' ORSA, *[Signature]*

Per l' UGL AF, *[Signature]*

**VERBALE DI ACCORDO**

In data 28 giugno 2009, presso la sede della RAIL TRACTION COMPANY SPA in via Sommacampagna 61 - Verona

tra

la RAIL TRACTION COMPANY SPA, rappresentata dal signor Giovanni Magrini da una parte;

e  
FILT-CGIL, rappresentata da PAPPALARDO ANTONINO - BUCCIERO ANTONIO

FIT-CISL, rappresentata da DI PIETRO ROSARIO - DI FILIPPO GIULIANA

UILT-UIL, rappresentata da

FAST FERROVIE, rappresentata da GERRI FEDERICA - CODRAC VENERANDA

ORSA, rappresentata da POIESA GIUSEPPE - PISAPI IVAN

UGL AF rappresentata da BRUZZI SANDRO

Si è concluso il seguente verbale di accordo

Premesso:

- che in data 22 giugno 2009, le Parti hanno definito di incontrarsi il prossimo 8 luglio 2009 per discutere su un'ampia lista di argomenti, le Stesse hanno ritenuto opportuno anticipare il solo tema del rinnovo dei Minimi Contrattuali per permettere così l'inserimento dei primi adeguamenti concordati già dalla corrente mensilità di giugno.
- che La tempestività dell'incontro ha permesso altresì di estendere gli incrementi retributivi previsti anche alla 14ma mensilità
- che data la natura di RTC, impresa ferroviaria privata, risulta fondamentale definire accordi che consentano uno sviluppo significativo del trasporto di merci per ferrovia e, conseguentemente, una crescita ulteriore dei livelli occupazionali

Tutto ciò premesso, si conviene quanto segue

Art. 1

La premessa fa parte integrante del presente accordo.

Art. 2

Rinnovo minimi retributivi

In relazione ed dando seguito a quanto condiviso all' Art.2 dell' accordo del 20 febbraio 2007, Le Parti convengono i seguenti aumenti, riparametrati sul 3° livello Super:

- 1/6/2009 30 euro;
- 1/1/2010 30 euro
- 1/6/2010 25 euro

*[Handwritten signatures and initials]*

*[Handwritten signatures and initials on the right side of the document]*



Le nuove tabelle dei minimi retributivi, conseguentemente, sono le seguenti.

	01/06/2009	01/01/2010	01/06/2010
Quadri	€ 1.834,18 € 40,00	€ 1.869,18 € 35,00	€ 1.903,28 € 34,10
1°	€ 1.720,47 € 35,00	€ 1.755,47 € 35,00	€ 1.787,96 € 32,49
2°	€ 1.586,26 € 35,00	€ 1.518,04 € 30,00	€ 1.547,37 € 29,33
3° S	€ 1.427,80 € 30,00	€ 1.457,80 € 30,00	€ 1.482,80 € 25,00
3°	€ 1.392,07 € 30,00	€ 1.422,07 € 30,00	€ 1.444,90 € 22,83
4°	€ 1.327,92 € 30,00	€ 1.352,92 € 25,00	€ 1.376,85 € 23,93
5°	€ 1.286,27 € 30,00	€ 1.291,27 € 25,00	€ 1.311,45 € 20,18
6°	€ 1.180,89 € 25,00	€ 1.205,89 € 25,00	€ 1.226,18 € 20,29

Art. 3

Rinvii contrattuali

L'azienda si impegna a proseguire il confronto già dal prossimo 8 luglio con le OO.SS. in materia di Sistema di Relazioni Industriali - Organizzazione del Lavoro e Struttura della Retribuzione.

Verona, 26 giugno 2009

Per la RAIL TRACTION COMPANY SPA,

Per la FILT-CGIL,

Per la FIT-CISL,

Per la UILT-UIL,

Per La FAST FERROVIE,

Per l' ORSA:

Per l' UGL AF:

*[Handwritten signatures and initials for each party]*

PER CONTARE DI PIU' **FAST** Ferrovie SpA

... PER TUTELARTI

... E CRESCERE INSIEME

ISCRIVITI ALLA FAST-FERROVIE

Il giorno 8 luglio 2009, presso l'università degli Studi di Milano, discutendo la tesi "Corridoio V: il caso della tratta Torino - Lyon. Quale sviluppo sostenibile?" ha conseguito la laurea in *Scienze Internazionali e Istituzioni Europee*

**Graziano Badolato**, collega della Direzione Territoriale Produzione Milano - Terminali e Servizi e nostro storico iscritto.

Al dottor Badolato le congratulazioni de

"*La Voce delle Attività Ferroviarie*".



## GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

### *Errare è umano. Sempre.*

Ne parliamo ora, all'indomani della tragedia di Viareggio, proprio perché è stato subito evidente che non c'è responsabilità dei lavoratori, e consapevoli dei rischi di sembrare *politica-mente scorretti*, ma è un argomento che ci preme da anni.

Perché l'errore umano è la prima cosa che viene presa in considerazione ogni volta che accade un incidente ferroviario; anche solo per escluderla, magari, ma è la prima domanda che tutti, dai dirigenti delle aziende ferroviarie ai giornalisti, a coloro che conducono le inchieste, si pongono.

Paradossalmente, è la prima domanda che ci poniamo anche noi, anche se sotto forma di auspicio, di speranza: speriamo che i colleghi non abbiano sbagliato.

Se ci pensiamo bene, però, possiamo facilmente notare che l'aspetto dell'eventuale responsabilità (o corresponsabilità) dei lavoratori tra le cause di un incidente viene considerato quasi solo per gli incidenti ferroviari. I lettori non ci fraintendano, abbiamo - è persino ovvio ricordarlo - il

massimo rispetto per chiunque, lavorando, commetta un errore: è umano. Ma proprio per questo vogliamo far notare che quasi solo ai ferrovieri viene addebitata, il più delle volte *post mortem*, l'immediata responsabilità del tragico evento.

Non vorremmo sembrare irrispettosi, ma tutte le volte che - ad esempio - muore un poliziotto, un carabiniere, un vigile del fuoco o un militare la nazione si inchina doverosamente rispettosa del loro sacrificio, e i giornali spendono fiumi di retorica per esaltarne lo spirito di abnegazione. Nessuno si chiede se hanno svolto il proprio compito secondo le regole, o se adottando procedure o comportamenti diversi avrebbero potuto salvarsi: sono morti, rispettiamoli. Ed è giusto così.

Se invece muore un macchinista (e ne sono morti, purtroppo, negli anni), la prima ipotesi che tutti - organi d'informazione, ma soprattutto alti o altissimi dirigenti aziendali - prendono in considerazione è quella dell'errore umano. I loro occhi sembrano sorri-

dere quando viene accertata, o anche solo adombrata, l'ipotesi di un errore del personale di condotta.

Noi ci chiediamo: perché ad alcuni è concessa quella *pietas* che ai ferrovieri è negata?

Si pensi, ad esempio, allo stato d'animo delle famiglie: da una parte onori, funerali di stato; dall'altra solo il dolore, reso ancora meno sopportabile dal ludibrio pubblico.

Ripetiamo, ci siamo convinti a parlare ora di questo singolare argomento proprio perché i colleghi del treno deragliato a Viareggio non hanno alcuna responsabilità dell'accaduto, e non corriamo quindi il rischio di sembrare quelli che vogliono *metterci una pezza*.

Ma vorremmo sommessamente ricordare a tutti che se errare è umano, *perseverare autem diabolicum*: e ci riferiamo alla perseveranza di coloro che cercano di addossare la responsabilità di un evento tragico a chi, nello svolgimento del proprio lavoro, ha pagato il prezzo più alto.

# Fondi pensione, pesa il gestore ai fini del rendimento o è meglio la regola della scimmietta bendata?

di Luca Vitali

Sicuramente, per bene che andrà, si farà una gran fatica ad andare in pensione con l'80% dell'ultima retribuzione, come ottenuto da chi lascia il lavoro oggi. Per provare ad ottenere il mirato risultato dovremo destinarvi tutto il TFR, una cospicua parte della nostra retribuzione e - cosa sicuramente ancor più inconsueta - dovremo scegliere di avere sulle nostre spalle la responsabilità del risultato previdenziale. Non eravamo proprio abituati, tutto era in precedenza delegato allo Stato.

Oggi il 30% - o forse anche più - dipenderà da nostre scelte; in sintesi abbiamo in mano il nostro futuro previdenziale e prima prendiamo coscienza di ciò, prima riusciremo ad organizzare scelte consapevoli per evitare/scongiorare spiacevoli sorprese. Se iniziamo a monitorare l'andamento dei fondi eviteremo di ritrovarci in quiescenza con un assegno non previsto perché, consci dell'ipotesi di pensione annualmente o semestralmente, al momento della pensione saremo in linea con l'ultimo monitor effettuato.

In precedenza (*La Voce* ottobre/novembre 2008) avevamo già parlato di un metodo per gestire la leva finanziaria (mix tra azioni e obbligazioni) in funzione dell'età anagrafica dell'aderente; in questo articolo, a parziale conferma della teoria, ci limitiamo a riportare un breve articolo del *Sole 24 Ore* che analizza una simulazione fatta da UBS per conto di Cometa - fondo pensione dei metalmeccanici - sul "life-cycle", che non è altro che una dinamica regolazione del peso azioni-obbligazioni all'avvicinarsi della quiescenza.

Oltre a qualche strategia del tipo "life-cycle" non pensiamo ci sia altro da prendere a modello per ottenere performance migliori; se ciò si verificasse, molto probabilmente sarebbe frutto del caso e, tra i più grandi errori che sovente commettiamo, c'è il teorizzare su un frangente favorevole attribuendocene i meriti e magari implementando su un solo episodio una qualche strategia.

Purtroppo il lungo periodo della scelta previdenziale impone decisioni che, quando si andrà a verificarne la bontà, non si avrà più tempo per replicare, "non si potrà più fare una nuova semina in attesa di un nuovo raccolto, magari aggiustando qualcosa".

La maggior parte dei gestori, quando le cose non vanno per il verso giusto, si nasconde dietro il lungo periodo e pronuncia la frase magica: gli investimenti previdenziali vanno analizzati sul lungo periodo; quindi il loro modo di scegliere i nostri investimenti rimane difficilmente valutabile o, comunque sia, quando potremo dire con certezza che qualcosa è andato storto, (quando ritireremo il montante o il vitalizio) il tempo ormai ci darà comunque torto; riporto di seguito una citazione di John Maynard Keynes (da "A Tract on Monetary Reform", ch. 3, 1923) *Ma questo lungo termine è una guida fallace per gli affari correnti: nel lungo termine siamo tutti morti.*

Valutare il gestore è una cosa che possiamo esercitarci a fare, in fondo non è poi così difficile, basta confrontare la curva di



rendimento del fondo con il benchmark; purtroppo farlo ci porterà ad ottenere risultati che sono ben lungi dal nostro concetto di Financial advisor.

La scelta di valori mobiliari all'interno di un paniere di riferimento per battere l'indice del paniere stesso (benchmark) è un'attività che funziona in qualche caso solo nel breve periodo; nel lungo periodo purtroppo i risultati sono equiparabili a sistemi di scelta caotica dei portafogli (Metodo Montecarlo).

Per avvalorare quanto sopra affermato basta andare a vedere cosa succede nel concorso americano, portafogli azionari selezionati da gestori ed analisti professionisti che vengono confrontati con indici, portafogli casuali e con i portafogli indicati da alcuni lettori del giornale. Il concorso è ispirato alle famose parole di Burton Malkiel che, nel suo libro del 1973 "A Random Walk Down Wall Street" (trad italiana: "A zozzo per Wall Street"), senza se e senza ma, affermava: "Portato il ragionamento alle sue logiche conseguenze (...) una scimmia bendata che lancia frecce sulla pagina economica di un quotidiano potrebbe mettere insieme un portafoglio in grado di fare altrettanto bene di uno selezionato da esperti".

Burton Malkiel esaspera il concetto di mercato efficiente (si definisce efficiente un mercato nel quale le valutazioni espresse nei prezzi dei titoli rispecchiano tutte le informazioni pubblicamente accessibili). Quando il mercato è efficiente nessuno è in grado di fare meglio o anche peggio del mercato stesso, ed affermare l'efficienza dei mercati è sicuramente una posizione discutibile, quindi lungi da me l'idea di risolvere la querelle che affligge economisti di tutto il mondo.

Una affermazione comunque possiamo farla: osservando i benchmark di riferimento e i risultati dei gestori su un numero di anni sufficientemente lungo, sembrerebbe che all'au-

mentare del periodo di osservazione diminuisca la possibilità che il gestore batta il mercato di riferimento.

A seguire, lo stralcio di un articolo su uno studio\*\* in materia, fatto da Mediobanca.

**Fondi: solo il 2% batte il benchmark nell'arco di cinque anni**

Nel 2006, secondo l'analisi dell'ufficio studi di Mediobanca, solo il 14% dei fondi comuni italiani ha battuto il benchmark, cioè il parametro di riferimento che i gestori scelgono per misurare le proprie performance con l'implicita promessa di riuscire a fare meglio. Ma se il 14% vi sembra poco, andate a guardare l'ultima aggiunta all'elaborato di Piazzetta Cuccia. E scoprirete che man mano che si allunga il periodo di osservazione, diminuisce la percentuale di fondi che riesce a restare a galla. Così, allargando l'orizzonte agli ultimi due anni (2005-2006), i prodotti del risparmio gestito che sono stati in grado di battere il benchmark scendono al 5%, nell'ultimo quadriennio al 3% e solo il 2% del sistema è riuscito a vincere costantemente la sfida nel corso degli ultimi cinque anni[...] Antonella Olivieri per Il Sole 24 ore - 28 agosto 2007

Se a battere il benchmark fosse stato il 50% dei gestori saremmo in linea con un'ipotetica scelta caotica (Metodo Montecarlo o scimmietta bendata), quindi secondo lo studio di Mediobanca i gestori fanno peggio del metodo di scelta

caotica. Osservando gli ultimi sei mesi si nota che a battere il benchmark di riferimento il miglior risultato è stato ottenuto dai negoziali, che nel 57% dei casi hanno fatto meglio (anche qui siamo in linea con il 50% della scelta caotica, ricordate, nel breve è più facile battere il benchmark!).

I nodi alla fine vengono al pettine e se il gestore non dà alcun valore aggiunto alla gestione, qual è il motivo degli esorbitanti costi di gestione? Perché per bene che vada siamo costretti a pagare annualmente cifre che erodono fino all'1% - e anche di più - del capitale accumulato?

Sicuramente i fondi negoziali migliorano in parte la situazione riducendo i costi di gestione anche del 50% e più, ma la strada da fare è ancora lunga e passa sicuramente per un tipo di remunerazione che sia correlata alla performance rispetto al benchmark, oppure per l'asettica gestione dei capitali dei Fondi Pensione da parte di un organo dello Stato opportunamente istituito che abbia solo il compito di collocare le quote con sistemi caotici in funzione del benchmark di riferimento.

**Tutto ha un costo ma le banane sembrano davvero essere molto care!!...**

\*\*Ai fini della validità di ciò che viene riportato quando si parla di fondi comuni di investimento o fondi pensione i risultati di un eventuale studio sono perfettamente interscambiabili.

da Il Sole 24 Ore

## Il «pilota automatico». Quando azioni e bond variano con l'età

# Se il «life-cycle» non brilla

Una vittoria di misura, quella della strategia lifecycle sul multicomparto. Almeno secondo una simulazione effettuata da Ubs per conto di Cometa, il fondo pensione complementare dei metalmeccanici.

La banca d'affari ha messo a confronto i guadagni attesi da un lavoratore tipo che ha investito il Tfr accumulato tra 25 e i 64 anni secondo due modalità (si veda i grafici accanto): quella del multicomparto (con un portafoglio che investe per l'82,5% in bond e in monetario e il 17,5% in azionario) e il lifecycle, che adegua ogni anno le proporzioni del portafoglio in virtù del «ciclo della vita», cioè con l'avanzare dell'età. Progressivamente, in sostanza, l'investimento si fa da più rischioso a più prudente. È questo il metodo per non rischiare troppo di fronte a eventuali scherzi delle Borse in prossimità della pensione. Ebbene: la differenza tra i due rendimenti attesi è inferiore ai 4mila euro. «Sono abbastanza critico verso l'impostazio-

ne del lifecycle, inteso come "pilota automatico" per due motivi - spiega Maurizio Agazzi, direttore generale di Cometa -: il primo riguarda il rischio che il passaggio cadenzato al variare dell'età possa coincidere con altrettanti cicli negativi». Il secondo problema è invece legato all'età di avvio del piano di investimento. «Se l'adesione al lifecycle scatta in giovane età, allora è sensato. Ma se, come nel

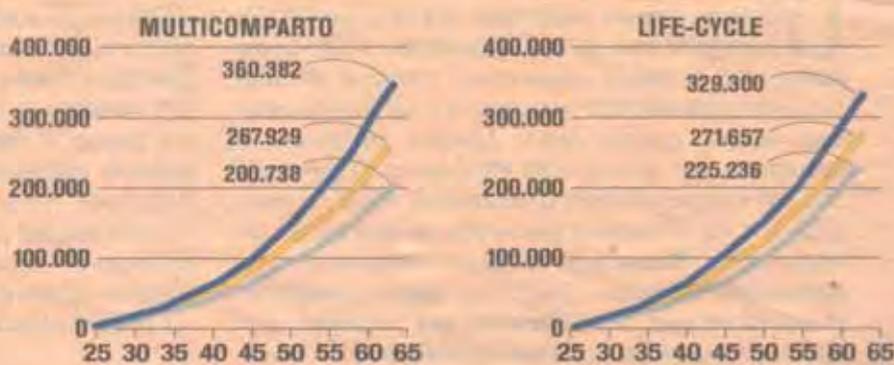
nostro caso, si inizia a conferire il Tfr a 35 anni, venti anni di investimenti azionari si trascino fino ai 56 anni di età, e questo è troppo». Il secondo pilastro insomma deve permettere la costruzione di un asset allocation strutturata che renda possibile il raggiungimento di un obiettivo, senza però far correre troppi rischi.

L. D.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Strategie a confronto

Dati in euro al variare dell'età



# Nuccio Maccarone ferroviere filosofo

Recensione

di Enzo Rogolino

Ci siamo incontrati, come di consuetudine, nei corridoi del Palazzo VO delle Ferrovie di largo Ponte Nuovo Calopinace in Reggio Calabria, dove Nuccio Maccarone svolge la propria attività lavorativa di Ferroviere.

Io là per una trattativa sindacale, in una delle solite giornate, a dire il vero ultimamente piuttosto gravose.

Il tempo di scambiare affettuosamente quattro chiacchiere e la proposta di Melo, Nuccio per gli amici, di omaggiarmi di un libro dal titolo un po' enigmatico ma, nella lettura, piacevole e interessante. "IN OGNI DOVE": un libro scritto appunto da Nuccio, collega Ferroviere-Filosofo.

Un libro che mi onoro di presentare e che ci mancava.

Si sa, i ferrovieri non si limitano alla propria attività, quasi sempre hanno una conoscenza specifica in altri settori, dove, comunque, riescono ad eccellere.

C'è chi si intende di calcio, con incarichi di tutto prestigio anche a livello nazionale, chi è attore, chi comico, chi politico, chi atleta, chi cantante e via dicendo; una caratteristica poliedrica che per un verso mi riempie di orgoglio.

Ma un filosofo, dicevo, ci mancava.

E nel testo e nel contenuto del libro di Nuccio di spirito filosofico ce n'è tantissimo, pur rimanendo ben ancorato al pragmatismo che la vita ci impone nella quotidiana resistenza.

Lui, Ferroviere ma anche con una laurea specifica in Filosofia, racconta le sue esperienze in modo snello ma anche profondo.

Scriva di sé definendosi Ferroviere per Hobby, Filosofo per cultura, Scrittore per necessità.

Con la filosofia ispiratrice, macchinosa ma profondamente umana; quella filosofia che per molti ha rappresentato l'allontana-



mento da Dio, ma per Nuccio l'esatto contrario.

IL richiamo a Cristo è, infatti, una costante.

Ed anche l'ironia e l'autoironia sono un richiamo visibile in questo libro, unitamente a valori forti come l'amicizia, la solidarietà e la necessità di rispolverare il concetto di moralità.

E proprio su questo passaggio voglio soffermarmi, lasciando alla lettura del libro il resto delle vostre considerazioni; sul richiamo ai valori morali, oggi messi in discussione da una società, cosiddetta emancipata, dove tutto è possibile, dove l'importante è apparire, non essere, dove il profitto è innanzitutto e dove chi non difende i propri interessi, a discapito degli altri, è considerato un perdente. E' per questo che trovo il testo scritto da Nuccio veramente interessante, proprio perché fa comprendere quanta umanità c'è attorno a noi, basta saperla cogliere tra le persone umili che ci circondano. E credetemi ve ne sono tante.

Grazie Nuccio, per avermi offerto questa opportunità.

Anno II - n. 7-8/2009

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

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

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

Direttore Responsabile:  
*Pietro Serbassi*

Coordinamento Editoriale:  
*Antonio Scalise, Luca Vitali*

Segretario di Redazione:  
*Massimiliano Pantanella*

Comitato di Redazione:  
*Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi, Vincenzo Notarnicola*

Imp. e grafica:

*Paolo Piovesan, Giuliano Leone*

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

Hanno collaborato a questo numero:

*A. Apadula, G. Lo Schiavo, M. Peroli, E. Rogolino, G. Veneziani, A. Vitiello, S. Porcella, Paracelso*

Copia euro 2,00 - Abbonamento euro 18,00

Abbonamento sostenitore euro 250,00

Tutti i versamenti devono essere effettuati  
sul C/C Bancario, n. 13 intestato a: FAST-Ferrovie  
presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini

Si prega indicare chiaramente il proprio nome  
e indirizzo, nonché la causale del versamento

Stampa: Empograph  
00010 Villa Adriana (Roma)

Chiuso in tipografia il 3/09/2009

## SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

**ANCONA** 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

**BOLOGNA** 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

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

**FIRENZE** 055-2353870/486515

Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

**FOGGIA** 0881-703725/722160

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

**GENOVA** 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

**MILANO** 02-66988408/63712006

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

**NAPOLI** 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

**PALERMO** 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

**PESCARA** 085-293354/4282364

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

**REGGIO** C. 0965-56658/863200

Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

**TRIESTE** 040-3794267

Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

**VENEZIA** 041-932558/784547

Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

# Decreto anticrisi ... nuove modifiche al sistema previdenziale.

di Agostino Apadula

*Pensione di vecchiaia a 65 anni per le donne lavoratrici.  
Aspettativa di vita ed introduzione per tutti i lavoratori delle "finestre d'uscita ballerine"*

“Non verranno introdotte modifiche al sistema pensionistico per fare cassa”, dichiara ancora oggi il Ministro del Tesoro, dopo l’approvazione del decreto anticrisi che legifera, senza un minimo di confronto preventivo e/o dialogo sociale, in tutt’altra direzione. Nei fatti, con due piccoli emendamenti al decreto cosiddetto anticrisi, approvati per aver posto la fiducia al Governo, sono stati rimossi due capisaldi del primo pilastro pensionistico: il diritto alla pensione di vecchiaia a 60 anni per le donne lavoratrici, (norma destinata per adesso solo pubblico impiego) e certezza nella tempistica delle “finestre d’uscita” per tutti lavoratori e le lavoratrici, sia del pubblico che del privato impiego.

Rispetto alla prima problematica riteniamo giusto considerare come le donne italiane siano forse le più longeve al mondo: vantano infatti una età media di poco meno di 85 anni, rispetto agli uomini che si fermano, almeno per le statistiche, a circa 78 anni.

A fronte di tale situazione capiamo che, in linea di principio, era davvero difficilmente sostenibile il mantenimento, anche senza considerare le pressioni esercitate dalla UE, della normativa previdenziale che continuava a mantenere in molti casi un limite di età differenziato tra uomini e donne, prevedendo per le donne un più precoce e prolungato pensionamento.

Una disparità che, **riteniamo giusto sottolinearlo**, trovava ragione di essere in una sorta di “risarcimento” dovuto al genere femminile per le sue maggiori responsabilità familiari.

Questa normativa, a giudizio della Corte di Giustizia europea, era da considerare anche discriminatoria, perché per certi aspetti finiva per penalizzare le donne nel raggiungimento delle funzioni direttive nell’ambito del proprio ambiente di lavoro, nelle quali in linea generale il lavoratore accede in età lavorativa avanzata.

In tal senso, a seguito della sentenza della Corte di giustizia Europea e delle indicazioni comunitarie, il Governo italiano ha convenuto di intervenire prevedendo di arrivare per il 2018 all’annullamento delle differenze di età, **almeno per adesso – precisiamo - limitatamente al pubblico impiego**, tra gli uomini e le donne che lavorano. Dal 2010 infatti le lavoratrici del pubblico impiego dovranno andare in pensione a 61 anni e non più a 60, quindi l’età pensionabile salirà progressivamente, di un anno ogni biennio, fino ad arrivare nel



2018 a 65 anni, in completa parità con gli uomini.

Rispetto a questa problematica previdenziale la FAST CONFsal si è più volte data disponibile verso una riforma del requisito per l’accesso alla pensione di vecchiaia per le donne, in misura idonea a garantire le loro occasioni di carriera, senza gravare di troppi sacrifici le stesse lavoratrici. Non possiamo infatti, a nostro giudizio, non tenere conto di come la vita lavorativa delle donne lavoratrici, rispetto a quella degli uomini, sia in ogni caso più difficile e complessa per svariati motivi: retribuzioni più basse e disoccupazione più elevata, in particolar modo per le donne ad alta scolarizzazione, carriere interrotte e ridottissimo accesso ai posti direttivi. Riteniamo quindi che, indipendentemente dalle decisioni prese con il Decreto, sarebbe logico che il Parlamento, quanto prima e in maniera più pensata (magari con un disegno di legge) riaffrontasse il problema della regolazione dell’età di accesso alla pensione, tenendo conto di tali aspetti.

In un dibattito articolato in effetti si potrebbero reintrodurre forme di vantaggio o di aumento di valutazione per le donne lavoratrici con figli. Non si tratta di predicare il ritorno alle vecchie normative che in passato hanno generato un enorme numero di pensioni “baby” (anche a 35 anni di età), che di fatto hanno creato notevoli appesantimenti alle casse della previdenza, ma obiettivamente la parificazione delle norme, così com’è stata introdotta ci appare incongrua, soprattutto quando tutte le forze politiche si dichiarano favorevoli all’adozione di iniziative di sostegno alla famiglia.

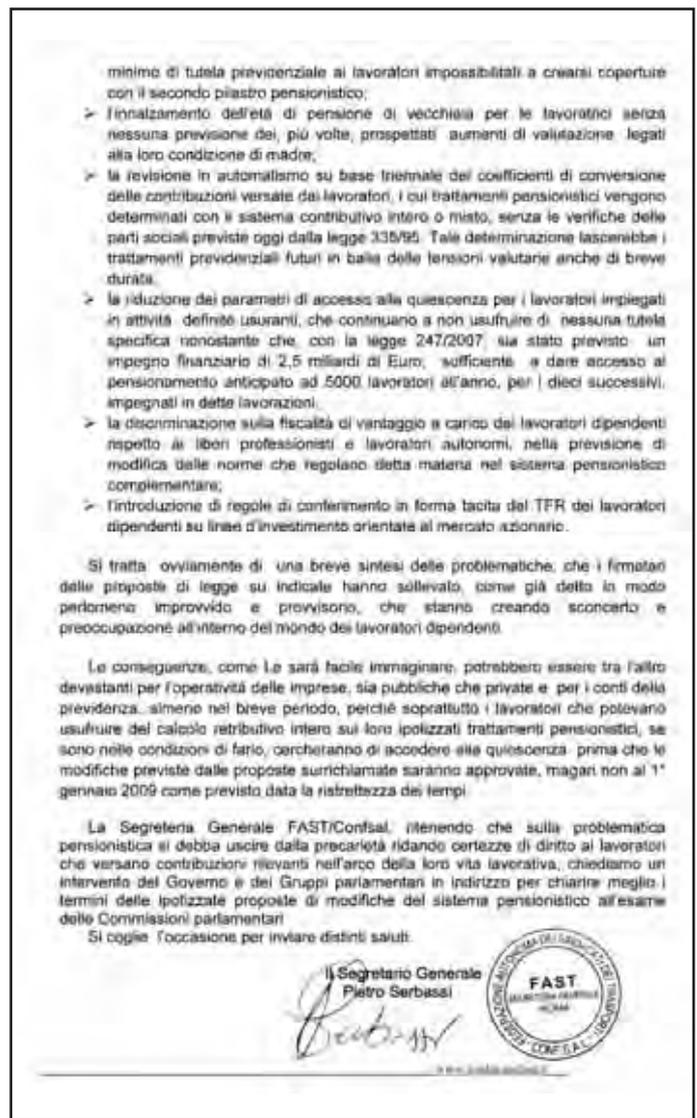
Riteniamo infatti che pur tenendo conto del quadro della

parità di trattamento previdenziale, che ci è stata imposta dall'Europa, **la tutela della maternità e - quando ci sono le condizioni - della paternità**, può costituire senza ombra di dubbio un motivo legittimo di differenziazione nell'età di accesso alla pensione ed ai conseguenti trattamenti pensionistici. Pensiamo che sia giusto ed indispensabile garantire coloro che hanno a carico la cura e la crescita dei figli. Tale responsabilità deve essere ben individuata e valorizzata in quanto in sua assenza qualsiasi sistema sociale crollerebbe. Di tale riconoscimento, **ovviamente anche sul piano previdenziale** si deve prevedere la valenza, a ragion veduta, sia per le madri che per i padri.

Dal 2015 infatti vengono introdotte quelle che riteniamo delle vere e proprie **“finestre d'uscita ballerine”** in quanto i requisiti di pensionamento saranno legati appunto all'incremento della speranza di vita. Più l'Istat, bontà sua, dirà infatti che gli italiani sono longevi, più tardi si andrà in pensione.

Tecnicamente l'Istituto di statistica verrà chiamato a verificare ogni cinque anni l'incremento di speranza di vita del quinquennio precedente. In ragione delle sue valutazioni verrà ritardato quindi il pensionamento, almeno in prima battuta, non è specificato bene di tre mesi.

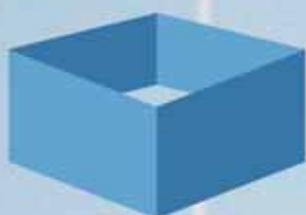
Anche questa decisione, indipendentemente dal merito, è



### Trattamenti pensionistici e aspettative di vita

Nel decreto anticrisi il Governo, approfittando della copertura politica della condanna da parte della Corte di Giustizia europea, non ha previsto solo l'aumento graduale dell'età di pensionamento per le donne nella pubblica amministrazione a partire dal 2010, ha previsto, in verità tra la sorpresa di tutte le forze sociali, anche un percorso normativo che nel 2015 permetterà di agganciare le pensioni alle variazioni delle aspettative di vita media, sia per gli uomini che per le donne, sia per il pubblico che per il privato impiego.

stata assunta senza confronto alcuno e senza una definizione delle **“ lavorazioni usuranti”**, problematica rilevante rispetto alla quale la Segreteria Generale FAST CONFsal ha inviato la nota allegata al Governo ed a tutti i gruppi parlamentari per sottolinearne la mancata definizione, oggi ancora maggiormente d'attualità **alla luce degli automatismi sull'accesso alla pensione introdotti tout à coup** senza garanzie di riutilizzo delle maggiori risorse che si rendono disponibili all'interno dello stesso sistema previdenziale a garanzia magari della previdenza dei lavoratori più giovani.



# Fondo FUTURO

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

4,51%

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

[www.inlinea-hdi.it](http://www.inlinea-hdi.it)

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

N° Verde **800 082082**

I nostri consulenti saranno sempre a  
disposizione per qualsiasi informazione.



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



## HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.