

# LAVORO

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast FerroVie

**FAST**  
FerroVie *Sma*

n° 8-9  
Agosto - Settembre 2008

Vertenza Ferrovie della Calabria

Ancora un incidente mortale sul lavoro

Ripreso il confronto con il Gruppo FS

# Con Finardi i conti tornano.

$$2 + 2 = 4$$

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'9,378% al 9,767% su operazioni a 120 mesi)

**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**

Anno II - n. 8-9/2008

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*

Segretario di Redazione:

*Massimiliano Pantanella*

Comitato di Redazione:

*Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo*

*D'ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi*

Impaginazione 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. Caia, G. Cecchini,*

*M. Fognari, S. Genovese, B. Marro,*

*R. Paganini, Paracelso, V. Rogolino,*

*C. Setaro, G. Sirico, A. Trecchiodi, A. Vitiello*

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 30/09/2008

### Editoriale

#### **Prendere coscienza per organizzare una nuova azione sindacale**

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

### Settore manutenzione

#### **Ripresa del confronto sindacale**

*di Gennaro Sirico* ..... pag. 7

### Punto e a capo

*di Carlo Nevi* ..... pag. 9

#### **La sicurezza costa, ma è solo un costo?**

*di Antonio Scalise* ..... pag. 11

#### **RFI e 118 gestiscono l'emergenza...**

#### **a modo loro**

*di Gianluca Cecchini* ..... pag. 13

#### **Avaria al Blocco porte**

*di Chiara Bandieri* ..... pag. 14

#### **Il cannone e l'uccellino**

*di Paracelso* ..... pag. 17

#### **Ferrovie della Calabria...**

#### **violano le libertà costituzionali**

*di Vincenzo Rogolino* ..... pag. 20

#### **Grande adesione allo sciopero Fast FerroVie**

#### **del personale di Trenitalia dell'Emilia Romagna**

*di Roberto Paganini* ..... pag. 23

#### **Ancora un incidente mortale sul lavoro**

*di Salvatore Genovese* ..... pag. 25

#### **Assetto ferroviario storico, odierno**

#### **e futuro dell'Umbria**

*di Alessio Trecchiodi* ..... pag. 26

#### **Rappresentanza Autoferrotranvieri a Brescia**

*di Giuseppe Caia* ..... pag. 27

#### **Relazione sulla conclusione di Collegio Arbitrale**

*di Clemente Setaro* ..... pag. 28

#### **Convegno BENESSERE@IN-SICUREZZA**

*di Brigida Marro* ..... pag. 32

#### **Elezione delle RSU alla Sita di Sansepolcro**

*di Massimiliano Fognari* ..... pag. 33

#### **Ammortizzatori Sociali: finalmente la parola fine**

*di Antonio Vitiello* ..... pag. 34

### GIALLOFISSO

#### **Partirono in due (ed erano abbastanza)**

*di Antonio Scalise* ..... pag. 37

### SPECIALE - PREVIDENZA

#### **Ancora sulle pensioni:**

#### **nuovi quesiti**

*di Agostino Apadula* ..... pag. 38

### SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

**ANCONA** 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

**BOLOGNA** 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

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

**FIRENZE** 055-2353870/486515

Piazza Baldinucci, 2/R - 50136 FIRENZE

**FOGGIA** 0881-703725/722160

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

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

**MILANO** 02-66988408/63712006

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

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

NAPOLI

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

**PESCARA** 085-293354/4282364

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

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

Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

**TRIESTE** 040-3794267

Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

**VENEZIA** 041-932558/784547

Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

# Prendere coscienza per organizzare una nuova azione sindacale!

L'editoriale di Pietro Serbassi

*Le decisioni del sindacato di rincorrere scelte scellerate non porta mai a buoni risultati.*

È bene essere chiari, qualsiasi decisione verrà assunta sugli argomenti oggetto delle trattative in corso con il Gruppo FS non può risolvere i problemi del gruppo stesso, né tantomeno quelli di Trenitalia.

Il confronto sindacale, che attualmente stagna sui tavoli nazionali attiene, per quanto riguarda la Società RFI a navigazione, "operation", manutenzione infrastrutturale e manovra mentre, per Trenitalia, ha come oggetto manutenzione rotabili, vendita e assistenza nonché, dulcis in fundo, equipaggio treno.

È evidente che nonostante la complessità e la delicatezza degli argomenti trattati - di considerevole impatto fra i lavoratori del settore - con la risoluzione di nessuno di essi si è in condizione di salvare le sorti della maggiore delle società di trasporto del Gruppo.

Inoltre, il continuo e inarrestabile degrado delle relazioni sindacali, più volte denunciato da FAST FerroVie negli ultimi anni, non lascia spazio a previsioni ottimistiche.

Il solo risultato oggi riscontrabile nell'attuale sistema di rapporti e confronti sindacali con l'Impresa è dato dalla sterile efficacia delle trattative nazionali, che fa da riscontro allo svuotamento delle trattative periferiche, il quale alimenta una conflittualità accentuata sul territorio che spesso produce unicamente accordi anacronistici e poveri di risultati.

Sui temi in discussione - è possibile trovare le informative di merito negli articoli illustrativi all'interno del giornale - ritengo utile far partire le mie considerazioni proprio dallo stato dell'arte sul nego-

ziato dell'equipaggio treno, in buona sostanza fulcro di tutto il confronto.

Come evidenziato anche nella lettera inviata ad agosto all'AD del Gruppo FS, ing. Mauro Moretti, a seguito di quella che abbiamo a ragione definito "una grandinata di licenziamenti" la FAST FerroVie, già dalla prima ora, ha dimostrato tutta la sua contrarietà verso sperimentazioni di nuovi moduli di condotta, volte a coinvolgere il sindacato in riorganizzazioni parziali e fini a sé stesse, convinta di trovarsi di fronte a innovazioni tecnologiche più dichiarate che realmente applicate e affidabili.

Sul tema dei licenziamenti la nostra posizione di contrasto è stata chiara sin da subito: in tutte le sedi ne abbiamo chiesto il rientro immediato, anche se per aspetti diversi.

Precisiamo nel merito, e non potrebbe essere altrimenti, che condividiamo nella maniera più assoluta la necessità del rispetto delle regole, nella diversità dei ruoli, sia da parte dei lavoratori che dei datori di lavoro, nell'ambito dell'organizzazione del lavoro.

Proprio per questo motivo riteniamo eccessivi i licenziamenti liguri, rispetto alle violazioni contrattuali accertate, ed ingiustificato quello comminato a De Angelis che, per la complessità della vicenda, lancia un grave segnale di attacco al diritto di critica delle RLS e delle RSU, e conseguentemente un attacco per tutti i lavoratori e per il Sindacato.

L'eco del licenziamento di De Angelis è giunto anche ai nostri amici dell'ALE (Associazione Macchinisti Europea) i quali non



ci hanno fatto mancare il loro sostegno e la loro solidarietà.

Detto ciò, precisiamo che, com'è costume della nostra O.S., non ci interessa mettere bandierine di posizione, ma bensì ricercare soluzioni condivise e attuabili rispetto ai problemi concreti.

È evidente che i negoziati di merito sulle nuove tecnologie non sono stati in grado di trasmettere al sindacato quelle garanzie necessarie per rendere possibile un confronto sereno sull'equipaggio treno, così come è certo che, sia per lo stallo negoziale, sia per le ventilate iniziative unilaterali di Trenitalia, sia ancora per l'attacco sferrato da più parti e da diversi settori, il Sindacato rischia concretamente di essere confinato in un angolo, anche in considerazione del clima nazionale che sta mescolando, artatamente ed ottusamente, la difesa delle tutele sul lavoro con quella di interessi e privilegi di lobbies.

Pertanto, da parte nostra, convinti come siamo di essere in possesso della forza e della certezza delle competenze tecniche, riteniamo che sia giunto il momento di andare a "vedere le carte" della Società, per constatare se siamo di fronte ai soliti vuoti annunci di tecnologia innovativa e risolutiva o se, invece, potremo finalmente entrare nel merito di sistemi operativi real-

mente applicabili ed affidabili.

Chiusi nelle stanze di Villa Patrizi, è evidente che le soluzioni non si possono trovare, così come non aiuta il confronto il continuo rincorrersi, tra azienda e sindacato, con dichiarazioni e intenti troppo spesso divergenti o addirittura opposti.

Diventa quindi strada obbligata quella di avviare un percorso che permetta la reale verifica degli apparati, della loro reattività agli imprevisti e della loro affidabilità.

Pertanto, il percorso che, come FAST FerroVie, riteniamo si debba affrontare, è quello di condividere quali sono gli elementi indispensabili affinché il treno possa essere affidato ad un solo macchinista **ma, si badi bene, mai ad un macchinista solo.**

In estrema sintesi vanno garantiti una comunicazione affidabile e costante terra/treno e treno/treno, il soccorso al macchinista nel minor tempo possibile, la certezza di un'affidabilità dei segnalamenti coerenti con gli istradamenti, una formazione continua che assicuri il mantenimento delle competenze, una logistica che dia tranquillità e non crei la continua conflittualità fra il personale del treno e tutto ciò

che accade ad inizio, fine e nelle soste di servizio, così come si verifica oggi.

Molti elementi elencati, insieme a quelli che sono *rimasti nella penna*, potrebbero essere definiti non influenti se il treno risulti essere condotto da un solo macchinista o da due macchinisti.

Crediamo che sia proprio così ed è per questi motivi che il sindacato in Trenitalia da ormai troppi anni non riesce a fare accordi sui turni del macchinista, una ragione per cui diventa ancora più importante e urgente trovare soluzioni adeguate prima di rivedere il modulo di condotta treni.

Comunque, preso atto che *la Direzione Tecnica di RFI si è assunta la responsabilità di modificare i regolamenti senza la garanzia di una reale affidabilità del sistema* (argomento che ci ripromettiamo di affrontare nel dettaglio in un prossimo giornale quando parleremo dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria), da parte nostra riteniamo opportuno istituire un Osservatorio Nazionale per raccogliere le impressioni, le denunce e i suggerimenti del personale che, giorno per giorno, nell'intercalare

dei turni ad agente unico affronterà la giornata con l'equipaggio treno organizzato secondo le disposizioni e le norme emanate da RFI.

Dopo un lungo periodo di negoziati dove, per come già detto, da parte aziendale non si è voluto scendere sul terreno del confronto costruttivo, nel mese di settembre la controparte ha cambiato strategia tentando, questa volta, la strada della persuasione.

Anche per questo motivo va preso atto di come ormai sia giunto il tempo di impostare azioni sindacali di reazione alle scelte improvviste delle aziende o cambiare passo per cercare, fin quando è possibile, di governare il problema.

È evidente che, allo stato, sul tavolo negoziale non ci sono concrete possibilità di avere il controllo delle leve gestionali della problematica, una condizione che evidentemente potrà invece crearsi solo quando sarà possibile aprire il tavolo del confronto per il CCNL della Mobilità, ma questo dato tuttavia non ci esime dal dover prevedere, sia pur in una fase transitoria, anche un'eventuale maggiorazione di competenze per l'aumento dei

AUTONOME  
LOKOMOTIVFÜHRER-GEWERKSCHAFTEN  
EUROPA



A. S. 11/00/01 - Nummer 01 - 001177/01/01/01

Federazione Autonoma die Syndacati  
die Transport (FAST Ferrovie)  
z.Hd. Pietro Serbassi  
Via Albona 1  
00177 Roma

**Entlassung eines Personalvertreters bei Trenitalia**  
Sehr geehrter Kollege Serbassi,  
lieber Pietro,

in der Presse (Meldungen einer Nachrichtenagentur) haben wir mit Befremden von der Entlassung eines Personalvertreters (Lokführers) bei Trenitalia gelesen. Wie wir verstanden haben, soll er einen Fehlalarm ausgelöst haben. Er habe eine betrieblichen Kuppelvorgang bei der Einfahrt in einem Bahnhof kotisiert.

Wir wundern uns sehr über das Verhalten der Unternehmensleitung von Trenitalia und hatten die Reaktion für völlig überzogen und unangemessen. Es wäre nicht nötig gewesen, dem Kollegen zu kündigen. Eine überlegtere Entscheidung wäre gewesen, ein intensives Gespräch mit dem Kollegen zu führen, ihn auf sein etwaiges Fehlverhalten aufmerksam zu machen und ihn gegebenenfalls schriftlich zu warnen oder abzumahnern. Eine Entlassung ist aus unserer Sicht, auch im Vergleich zu anderen Sachverhalten, unverhältnismäßig und unangebracht.

Die Autonomen Lokführer-Gewerkschaften Europa (ALE) erklären sich mit diesem Kollegen und der Fast Ferrovie solidarisches. Bitte haltet uns auf dem Laufenden, was mit diesem Kollegen weiterhin und endgültig passieren wird, so dass wir unsererseits überlegen können, ob und welche Schritte von unserer Seite möglicherweise auch auf EU-Ebene ergriffen werden können, um diesen Vorfall auf eine breitere Diskussionsbasis zu stellen.

Mit freundlichen und kollegialen Grüßen



Manfred Schell  
Präsident der ALE

Autonome Lokführer-Gewerkschaften Europa (ALE)  
Präsident: Manfred Schell  
Bismarck 45, 40116 Frankfurt, Tel: 069 - 40 57 00 401, Fax: 069 - 40 57 00 100  
Mail: lo.lokal@ale.hirovogie.zooz.de  
Aktion: Nummer 01 - 001177/01/01/01/01 - Nummer 01/01/01/01/01/01  
Gewerkschaft 2002 Schwerearbeit Gewerkschaft, Bahnhofstr. 6 - 01441111000 - 03041111002400

Licenziamento di un macchinista di Trenitalia  
Egregio collega Serbassi,  
caro Pietro,

dai giornali (tramite un'agenzia di stampa) abbiamo appreso la notizia del licenziamento di un macchinista di Trenitalia. Da come abbiamo capito egli ha diffuso un ingiustificato allarme criticando un avvenimento accaduto in una stazione. Sinceramente ci siamo meravigliati della reazione avuta dalla dirigenza di Trenitalia.

Secondo il nostro parere non era necessario il licenziamento, forse sarebbe stato meglio dialogare per fargli capire di prestare più attenzione a rilasciare dichiarazioni sul suo lavoro, ed eventualmente avvertirlo per iscritto. Un licenziamento è a nostro avviso inammissibile ed improprio, anche comparandolo con le circostanze.

In ogni caso la direzione della ALE è solidale con il collega e con la Fast FerroVie.

Per favore tienici informati su quello che accadrà con il collega, così che noi possiamo fare da parte nostra tutti i passi possibili, anche a livello Europeo, per far sì che la discussione si allarghi e prenda forza.

Sentiti e fraterni saluti  
Manfred Schell  
Presidente della ALE

carichi di lavoro dei quali l'equipaggio treno dovrà farsi carico.

Questa a nostro avviso è l'unica seria strada percorribile, scevra di polemiche e se questo percorso fosse condiviso da tutti senza "furbate e/o tentativi di forzare la mano", come purtroppo spesso accade in questi casi, bisognerebbe evitare di discutere sull'attribuzione della primogenitura.

Questa certamente non è dell'Ing. Moretti, che non perde occasione di dire che in sicurezza e tecnologie sono stati fatti investimenti per 6 miliardi di euro e quindi i macchinisti possono andare ad Agente Solo; noi riteniamo invece che se quegli investimenti si dovessero valutare negativamente nei riscontri tecnologici e si prendesse atto che molti sono stati inadeguati e inefficaci, si potrebbe anche condividere che gli "esuberanti" nel Gruppo FS non sono fra il personale al quale viene applicato il CCNL delle Attività Ferroviarie.

Proprio per questo, in merito alle scelte e alla ventata di innovazione "francescana" che l'ing. Moretti ha pubblicizzato immediatamente dopo il suo insediamento alla guida del Gruppo FS, potremmo velocemente fare alcune piccole valutazioni su cosa è cambiato veramente e quali intendimenti non sono poi stati rispettati dall'AD.

Ricordo, infatti, che si parlava di ridurre gli sprechi e di rivedere le strutture organizzative delle società del Gruppo FS (fatte salve quelle di RFI), di operare mobilità di personale, di rientri da onerosi affitti, di strutture interne da rivaiutare e via discorrendo.

Ricordo anche che queste dichiarazioni rese dall'AD avevano trovato il consenso di molti; anche da parte nostra abbiamo avuto occasione di esprimere note di apprezzamento.

Dopo due anni di gestione Moretti, nonostante gli apprezzabili miglioramenti del conto economico, riteniamo però che il vero problema sia da individuare nella

drastica riduzione del capitale sociale che impedisce di coprire i debiti della società.

Allo stato delle cose, quindi, non è possibile parlare di un bilancio in pareggio proprio per la presenza di una montagna di debiti pregressi che continuano ad accumulare interessi passivi; necessita pertanto, a nostro giudizio, innanzitutto procedere con una concreta ricapitalizzazione di Trenitalia, senza la quale una crisi sarebbe irreversibile e favorirebbe "l'interessamento immediato" del mondo imprenditoriale italiano attento, come sempre, ad intervenire per "privatizzare gli utili e socializzare le perdite".

Proprio per ciò, lo stato in cui versa Trenitalia fa nascere in noi molte preoccupazioni; se poi confrontiamo attentamente le critiche fatte dall'Ing. Moretti nel 2006 in merito allo stato di Trenitalia e le decisioni assunte sulla sua riorganizzazione, abbiamo l'impressione che l'uscita di numerosi dirigenti sia tecnicamente stato solo il classico *spoils system*.

Affermiamo ciò perché, a partire dalle esternalizzazioni della manutenzione - ritenute allora più costose delle lavorazioni interne - per finire alla volontà dichiarata di voler modificare e alleggerire le strutture di Trenitalia per garantire ai responsabili della produzione di avere a disposizione tutte le leve necessarie alla propria filiera, comprese le relazioni sindacali, ci sembra che le trasformazioni fatte siano state molto gattopardesche.

Infatti non credo che, a parte i nomi dei responsabili, coloro che lavorano sui treni o alla loro formazione possano constatare grosse modifiche rispetto al periodo precedente.

Sono ancora rimasti irrisolti gli stessi problemi e si continuano a riscontrare le medesime difficoltà di rapportarsi con una società sempre più distante, caratterizzata da una struttura di direzione del personale degna dei migliori tempi delle vecchie Ferrovie dello Stato, senza veder garantite però uguale mobilità e occupazione.

Basti pensare che l'attuale struttura del personale, più pomposamente definita personale e organizzazione, ha una "corte" più numerosa e meno efficiente della vecchia ASA Materiale Rotabile e Trazione, che tra l'altro era molto più vicina al personale ed era molto attenta anche a dare, quando richiesto, risposte ai diversi quesiti, fossero essi normativi o regolamentari, posti anche dai singoli dipendenti.

Oggi i riscontri in Trenitalia sono pressoché nulli, e le poche volte che si riesce ad avere risposte a problematiche di ogni genere, le posizioni aziendali valgono fino ad una nuova interpretazione regolamentare o normativa di un qualsiasi dirigente anche di una struttura aziendale locale ... e così si ricomincia.

PER CONTARE DI PIU' 

... PER TUTELARTI

... E CRESCERE INSIEME

ISCRIVITI ALLA  
FAST-FERROVIE

The advertisement features a blue background with a white sunburst effect. At the top, it says 'PER CONTARE DI PIU'' followed by the 'FAST Ferrovie' logo. Below that, it reads '... PER TUTELARTI' and '... E CRESCERE INSIEME'. The central image shows a train with several locomotives and passenger cars. In the foreground, a group of railway workers in uniform are walking. At the bottom, it says 'ISCRIVITI ALLA FAST-FERROVIE'.

# Settore manutenzione Ripresa del confronto sindacale

*E' ripreso il confronto sulla manutenzione di Trenitalia.  
Facciamo il punto sulla situazione, soprattutto in merito alle  
esternalizzazioni/internalizzazioni*

di Gennaro Sirico

Così come programmato negli incontri tenutisi prima della pausa estiva, nei giorni 2 e 3 settembre è ripreso il confronto sindacale del settore manutenzione.

Il giorno 2 settembre la riunione si è aperta con l'obiettivo dichiarato della Società di definire una metodologia di lavoro, al fine di rendere gli incontri più produttivi possibile. La proposta iniziale, avanzata in merito dai rappresentanti societari, è stata quella di lavorare separatamente per divisioni, quindi PAX, REGIONALE, CARGO, DTAI, per poi fare la sintesi sui risultati eventualmente raggruppati.

Le O.S. in apertura di riunione hanno preteso chiarimenti in merito all'incidente mortale avvenuto nella stazione di Motta S. Anastasia (di cui parliamo in altra parte del giornale) e su quali determinazioni intenda assumere la società affinché non abbiano più a ripetersi tali fatti tragici.

Proseguendo quindi nella discussione il Sindacato ha posto l'accento sui licenziamenti avviati in agosto, marcando l'assenza di proporzionalità tra i provvedimenti disciplinari assunti e le violazioni contrattuali contestate. Inoltre, si è stigmatizzato il clima mediatico che artatamente è stato creato attorno a questi episodi con l'evidente volontà di spostare l'attenzione dai veri problemi che insistono sul Gruppo F.S e conseguentemente sui Ferrovieri.

E' chiaro che partendo da certe premesse, pur non costituendo le stesse per il sindacato una pregiudiziale formale al prosieguo del confronto, se non verranno trovate soluzioni concrete in tempi relativamente brevi si dovrà prendere atto che comunque c'è un forte elemento di disturbo sul tavolo negoziale.

Nel merito poi del prosieguo del confronto sul tema della manutenzione, unitariamente il sindacato ha

dichiarato la non condivisione del metodo proposto da Trenitalia di trattare separatamente per ogni divisione. Questa posizione del sindacato è motivata dal fatto che è quanto mai

- costo netto processo pari a 1195 M euro
- costo ciclica pari a 264 M euro
- costo revamping interno pari a 120



basilare capire come la Società intenda muoversi complessivamente sul tema delle internalizzazioni/esternalizzazioni e quale criterio e trasparenza vuole adottare per la loro definizione.

A seguito di un confronto nel quale ognuno ha fatto le proprie riflessioni, si è convenuto quindi di proseguire il giorno successivo.

Nella giornata del 3 settembre si è composto pertanto il tavolo negoziale sulla manutenzione di Trenitalia, dove la Società ha descritto le proprie determinazioni esponendo l'opportunità di spostare alcune lavorazioni dal 2° al 1° livello correlativamente con lo spostamento di uomini e mezzi, per la necessità ovvia di far coincidere la presenza dei lavoratori con il materiale da manutenzionare.

In tale occasione ci sono state consegnate delle *slide* che descrivono i costi generali della manutenzione e della pulizia rotabili:

- costo del lavoro pari a 437 M euro

M euro

- costo pulizia pari a 191 M euro.

Nelle stesse *slide* è evidente anche il trend positivo di un decremento del costo della manutenzione, che dal 2006 ad oggi è passato da 4,10 a 3,60 euro, pur rimarcando che per altri operatori si registra un costo di 3,10 euro. Occorre dire, ad onore di verità, che le *slide* non riportavano alcun dato che confortasse tale tesi.

Quindi la discussione si è incentrata sul cambio del peso percentuale dei costi operativi dal 2006 al 2008. *L'azienda ha inoltre comunicato la sua intenzione di proseguire sulla strada della riduzione dei costi operativi e il valore degli investimenti previsti dal 2008 al 2011.*

Conseguentemente è stato presentato un elenco delle priorità delle lavorazioni che dovranno definire i campi d'interesse nel negoziato in atto:

- A - Attività specialistiche ferroviarie**

## B - Attività complementari a quelle specialistiche ferroviarie

## C - Attività di mantenimento in efficienza della logistica dell'impianto

Riguardo alle attività che rientrano nel punto A, quindi quelle specifiche del settore ferroviario che sono difficilmente reperibili sul mercato e il cui costo interno è indubbiamente più competitivo, sono lavorazioni che resteranno certamente all'interno del Gruppo FS.

Le attività definite nei punti B e C, quindi quelle non specifiche del settore e reperibili anche dal mercato esterno, diventano certamente più competitive/efficienti se affidate a terzi. Affinché tali lavorazioni abbiano un costo di mercato sostenibile sarà necessaria una programmazione continua nel medio e lungo periodo.

Dopo alcuni giorni d'impasse, il giorno 9 è ripreso il confronto in azienda, a partire dalla Cargo, per la quale non si prevede di procedere con processi di internalizzazione sui carri, mentre si garantisce all'interno il controllo manutentivo.

Sulle locomotive gli interventi sul sistema SCMT, così come per tutto ciò che attiene alla sicurezza, (in effetti tutti gli organi del freno tranne i ceppi, l'elettronica ed i controlli non distruttivi) saranno garantiti con il personale F.S.

Si cercherà, per quanto attiene alle esternalizzazioni, di mantenerle all'interno degli impianti ferroviari, mentre il monte ore delle possibili internalizzazioni ammonta a 27.000 ore, pari a circa 20 addetti. Tutto ciò potrebbe essere realizzato a partire da settembre 2009, perché solo in quella data scadranno i contratti con l'industria privata.

Si è discusso quindi della Passeggeri Regionale, dove si prevede che le internalizzazioni saranno pari alle esternalizzazioni, anche se si potrebbe presentare la possibilità di internalizzare circa 300.000 ore di lavoro.

Il giorno 10 si è passati all'esame della DPNI, per la quale si prevede che ci siano posizionamenti delle attività a livello territoriale.

Attualmente le lavorazioni sulle

vetture della Wagon Lits sono tutte esternalizzate e sono pari a 160.000 ore. Di esse, 40.000 verrebbero reinternalizzate già da marzo 2009, mentre per altre 95.000 tale processo si potrebbe concretizzare a partire da agosto dello stesso anno.

Il saldo totale fra internalizzazioni ed esternalizzazioni è pari a 106.000 ore, che corrispondono a circa 80 posizioni lavorative.

Ci fanno presente che per la Società le lavorazioni della cosiddetta zona B, quella che dovrebbe essere garantita dall'industria privata, riguardano il comfort/decoro, in pratica tutto quello che interessa direttamente il viaggiatore. In questo ambito si potrebbe provare a garantire al nostro interno il condizionamento.

Veniamo informati nel corso della riunione che per dicembre p.v. le coppie di treni AV dovrebbero essere 28, quindi aumenterebbero di una decina.

Il quadro complessivo quindi è il seguente: **il sistema AV in aumento, così come gli eurostarcity, mentre si dovrebbe registrare una diminuzione degli Eurostar, degli Intercity, nonché delle cuccette nazionali ed internazionali.**

Si passa quindi alla DTAI, dove le ore reinternalizzate sono pari a 275.905, che corrispondono a circa

Il giorno 11 ci vengono quindi illustrate alcune slide, il progetto manutentivo per moduli, la ciclica e ci viene rappresentato come, nel corso degli interventi, si facciano degli sprechi in quanto vengono cambiati anche i componenti che hanno ancora una residua vita. Necessita quindi, per sfruttare appieno il potenziale disponibile, approntare una nuova organizzazione del lavoro per spostare gli interventi intermedi al 1° livello.

Per fare in modo che questo nuovo processo organizzativo si attui e funzioni, c'è bisogno dell'approvvigionamento dei componenti, quindi acquisto/riparazione.

Con una distribuzione omogenea delle attività tra il 1° ed il 2° livello aumenterà certamente la disponibilità operativa in esercizio, con una conseguente riduzione dei costi e dell'impegno delle tracce per il trasferimento dei rotabili.

Per far sì che tutto ciò si possa realizzare è necessario che il personale di 2° livello dia assistenza a quello di 1° per il trasferimento a quest'ultimi del proprio *know-how*.

Il conseguimento di questi obiettivi potrà essere raggiunto, a giudizio della Società, solo in presenza di una elevata disponibilità del personale, tanto da rendere possibile l'effettuazione di turni di lavoro con orari oggi non previsti.

ULTERIORI DATI							
Carichi di lavoro della manutenzione							
Divisioni	Ore interne	Ore esterne	Totale	% Est	% Int	Ipotesi Reint.	% Reinternal.
Cargo	484.000	887.000	1.371.000	61,6	38,4	43.000	3,13
Regionale	2.373.559	720.851	3.094.410	17,5	82,5	180.000	5,81
PAX	1.647.000	800.800	2.447.800	21,3	78,7	280.000	11,43
DTAI	3.611.945	1.827.508	5.439.453	66,4	33,6	275.905	5,07
<b>Totale</b>	<b>8.116.504</b>	<b>4.236.159</b>	<b>12.352.663</b>	<b>28,0</b>	<b>72,0</b>	<b>778.905</b>	<b>6,30</b>

200 unità lavorative.

Sulla ciclica non c'è molto da dire, così come sulla revamping, anche se c'è allo studio il progetto di spostare alcune lavorazioni dal 2° livello al 1°.

Il Dottor Braccialarghe, nel corso di un suo intervento fa presente che si potrebbe far rientrare nella disponibilità degli addetti F.S. un cospicuo numero di ore di lavoro, a patto che si rendano i costi compatibili e competitivi mediante un incremento della produttività degli stessi addetti.

Come si desume dalla tabella, con le 778.905 ore reinternalizzabili, la percentuale delle ore interne arriverebbe al 72 %.

In altre realtà la società ha affermato che, di norma, nelle grandi aziende la manutenzione fatta all'interno è pari al 20%, quindi noi ne facciamo già tanta, gli obiettivi futuri sono quelli di collaudo/gestione.

Sarò pessimista, ma credo che la manutenzione sia al capolinea.

A voi le considerazioni.

# Punto e a capo

Ripreso il confronto con le Società : RFI per “ Operation”, Navigazione e Manovra e con Trenitalia per Vendita e Assistenza.

di Carlo Nevi



Lo scorso 2 settembre è ripreso il confronto sindacale, secondo il programma convenuto con l'azienda all'inizio dell'estate ed interrotto ad agosto per la pausa delle ferie, sui problemi di carattere industriale, di assetto e di prospettiva che riguardano il Gruppo FS, la cui conclusione è programmata per la fine del mese di settembre.

Proviamo quindi a tirare un primo sommario bilancio del confronto svolto sin qui con RFI S.p.A. su tre temi caldi come il progetto Operation, la Navigazione e la Manovra e con Trenitalia per la Vendita e Assistenza.

## **Progetto Operation**

A distanza di qualche anno dalla prima illustrazione e dai diversi progetti presentati, la società ha finalmente illustrato un progetto complessivo - che potete visionare sul nostro sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it) - il cui principio ispiratore resta quello del nuovo contesto di piena innovazione tecnologica da utilizzare al meglio in funzione della piena efficienza dell'esercizio ferroviario, quindi dei livelli di produzione. Naturalmente

ancora niente di definito né di concordato, anche se possiamo dire di aver registrato un passo in avanti sul nuovo modello da adottare.

Infatti, da una prima analisi del progetto presentato possiamo dire che i processi di Movimento (Direzione Esercizio) e di Manutenzione Infrastruttura (Direzione Servizi) nel nuovo modello organizzativo avranno pari dignità e contribuiranno insieme alla semplificazione della filiera di comando anche attraverso una nuova articolazione dei processi, sempre più legati all'efficienza e alla manutenzione della rete, quindi dell'esercizio, e conseguentemente dei livelli produttivi. Nel prosieguo del confronto, dovrà essere approfondito il progetto riguardante il modello riorganizzativo e le eventuali ricadute sul personale, e solo dopo aver definito il modello funzionale si potrà **convenire a livello territoriale** l'avvio di una fase sperimentale che, per RFI, riguarderà le Regioni Emilia Romagna e Toscana.

## **Navigazione**

Come detto in premessa, nel-

l'ambito degli incontri programmati si sono tenuti due incontri sulla situazione della Direzione Navigazione nel corso dei quali l'azienda non ha presentato né il tanto atteso Piano d'Impresa 2008/2011 né un piano di attività concreto, limitandosi al piano di produzione 2008 - 2009 e, su sollecitazione sindacale, ad illustrare le linee di tendenza 2010 - 2011. Sostanzialmente, possiamo riassumere in tre punti focali l'illustrazione Aziendale:

chiusura della relazione marittima Civitavecchia - Golfo Aranci a far data dai prossimi mesi di marzo e/o aprile 2009 (fino a tale data sarà effettuata una sola corsa alla settimana da Civitavecchia a Golfo Aranci e successivamente, con la nave "Logudoru", opportunamente ristrutturata, saranno garantite tre/quattro corse al mese ma dall'impianto di Messina) con conseguente spostamento della Direzione Navigazione a Messina.

- conferma degli attuali volumi di movimentazione del trasporto ferroviario su Messina;
- acquisto di una nuova nave a 4 binari, il cui progetto è in via di ultimazione e per la cui costru-



zione sono stati stanziati e già disponibili 60 milioni di euro. L'entrata in esercizio della nuova nave è previsto per la fine del 2009 inizio 2010. La flotta necessiterebbe di altre due nuove navi il cui finanziamento è legato però alla nuova legge finanziaria. Sono previsti inoltre investimenti sulla Budelli e Razzoli mentre la Garibaldi dovrebbe essere avviata al disfacimento.

La società RFI ha inoltre comunicato la propria partecipazione alla gara per la Metropolitana del Mare in joint venture con la Ustica Lines la cui scadenza è fissata per il 2 ottobre 2008, manifestando così di voler mantenere la propria presenza sul settore anche se con soli due mezzi veloci dei cinque più uno previsti dal bando di gara; gli altri sarebbero a conto di Ustica Lines. In caso di aggiudicazione, il servizio sarebbe svolto da entrambe le società anche se non è chiaro con quali condizioni normative e con quale modalità sarà espletato.

Come OS abbiamo espresso la nostra ferma contrarietà alla chiusura dell'impianto di Civitavecchia ed abbiamo richiesto di conoscere il piano d'impresa 2008-2011, i volumi di produzioni e le ricadute organizzative sul lavoro. Abbiamo altresì evidenziato come la

scelta di intervenire sulla Budelli e sulla Razzoli sia poco oculata, in quanto a nostro avviso entrambe andrebbero sostituite con due nuove navi.

#### Manovra.

Nel corso del confronto, due giornate sono state dedicate al problema Manovra. La società ha ribadito quanto già presentato ed illustrato nell'ultimo confronto di Luglio in merito alla riorganizzazione delle attività di manovra, transitate sotto la sua competenza all'inizio del 2008 (potete consultare le slides relative sul sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)) e sulla quale dopo ulteriore e profonda informativa si è potuta registrare una convergenza, anche se restano da definire alcune questioni particolari, riferite soprattutto agli ambiti di confine con Trenitalia e per le quali, come OS, abbiamo rappresentato la necessità di una fase

di confronto congiunto con le divisioni Cargo e Trasporto Regionale.

#### Vendita e Assistenza.

Anche per Vendita e Assistenza, nel mese di settembre si sono tenuti due incontri con la Società: il giorno 5 settembre per le attività della Divisione Passeggeri N/I e il 12 per quelle della Divisione Passeggeri Regionale. Per quanto riguarda la DPNI, la Società ha illustrato un aggiornamento di quanto presentato alle OS ai primi del corrente anno. Possiamo dire che le modifiche apportate sono positive ma migliorano solo parzialmente il progetto iniziale. Mancano infatti, o per meglio dire debbono essere esplicitate meglio le tematiche riguardanti gli interventi da programmare al fine di potersi posizionare all'interno del più ampio scenario delineato dal Piano Industriale delle FS. Come detto, il secondo confronto si è tenuto con la DPR, la quale ha presentato alle OS la situazione del settore, incentrata particolarmente sui Cataloghi presentati alle Regioni, dalle quali ancora ad oggi la DPR attende risposta. La mancata risposta da parte delle Regioni, nonostante il sollecito di Agosto, di fatto tiene la situazione in stand by; potremmo quindi sintetizzare la posizione aziendale in: "non abbiamo un progetto e stiamo aspettando che le Regioni decidano di acquistare alle condizioni del Catalogo proposto", una posizione chiaramente non, per questo abbiamo unitariamente richiesto di conoscere i dati relativi ai volumi di produzione, biglietterie e consistenza del personale denunciando la mancanza di una strategia, i ritardi, e le difficoltà che attanagliano questo settore e lo collocano al di fuori del piano d'impresa di Trenitalia.



# La sicurezza costa, ma è solo un costo?

*Il Gruppo FS investe poco e malvolentieri in innovazione tecnologica e manutenzione. E ci parlano di Agente Solo*

*di Antonio Scalise*

Alcuni recenti episodi hanno riportato in primo piano il problema della sicurezza sul lavoro nelle società del Gruppo F.S. Prima i due casi di spezzamento di materiali ETR avvenuti a Milano, poi il tragico incidente (di cui parliamo in altra parte del giornale) che, in prossimità della stazione di Motta S. Anastasia, ha provocato il decesso di due operai addetti alla manutenzione di uno scambio, travolti da un treno regionale; ci fanno ben comprendere come sia necessario perseverare nell'impegno di ricerca di un percorso virtuoso che tenda, se non all'utopistica eliminazione totale del rischio, almeno alla sua riduzione a livelli minimi.

Da quando l'uomo esiste, e soprattutto da quando per buscarsi del pane lavora, è esposto al rischio di incidenti e infortuni, che sono diventati via via più frequenti e possibili con l'utilizzo di utensili prima, e di macchine più complesse poi.

Per restare nell'ambito che ci è più congeniale, cioè quello dei

trasporti, possiamo vedere come negli ultimi anni sia molto aumentata la - chiamiamola così - sensibilità sociale nei confronti della prevenzione degli incidenti. Questo sia per quanto riguarda l'emanazione di norme che lo studio di dispositivi che sopperiscano all'errore umano, e persino alle fatalità.

E' già di qualche anno l'obbligo del doppio autista sui pullman turistici, così come l'obbligo di soste periodiche per coloro che conducono i tir. Dal punto di vista dell'innovazione tecnologica sui mezzi, è allo studio un dispositivo antisbandamento, chiamato SPA, che aiuta i conducenti di Tir, autotreni e pullman a mantenere la traiettoria di marcia, restando in carreggiata. Il sistema entra in funzione quando il mezzo rischia di uscire dalla sua corsia, avviando l'autista tramite vibrazioni sul lato corrispondente del sedile di guida.

Questi sono soltanto alcuni esempi, che ci indicano come il legislatore e le imprese cerchino

di perseguire l'obiettivo della sicurezza nel settore della mobilità.

Nel Gruppo FS, e in Trenitalia in particolare, per molti anni la sicurezza è stata garantita più da norme precise e giustamente severe, che da una precipua propensione all'innovazione tecnologica. La sicurezza, in sintesi, è stata garantita dall'uomo, dal lavoratore che ha applicato le norme, mettendo in campo la propria professionalità. Le sue inevitabili faglie venivano corrette dalla ridondanza del personale: ciascun lavoratore, in qualche modo, controllava il lavoro del collega, intervenendo in caso di errore.

Ma se ciò era possibile quando su un posto di lavoro operavano più persone, è diventato impraticabile da quando il sostanziale blocco del turnover ha ridotto notevolmente il numero dei ferrovieri (si pensi che solo vent'anni fa i dipendenti di Ferrovie dello Stato erano circa 220.000, mentre oggi non arrivano a 80.000).

E proprio per questo motivo è essenziale l'adozione di sistemi che garantiscano la sicurezza del lavoro e degli stessi lavoratori in caso di errore umano o di tragica fatalità.

Di più. E' necessario che l'efficienza delle apparecchiature di sicurezza sia costantemente verificata, e vi sia la garanzia della loro riparazione in caso di guasto. Questo non sempre è avvenuto, in Trenitalia. Anzi, se pensiamo ad esempio alle lotte dei macchinisti sull'efficienza dell'apparecchiatura di Ripetizione dei Segnali, possiamo ben comprendere come l'attrezzaggio e il mantenimento in efficienza dei mezzi e delle apparecchiature





sistema ineccepibile che consenta questa trasformazione; e quando parliamo di sistema ineccepibile, non ci riferiamo solamente a quello che concerne la marcia di un treno, ma a tutti gli aspetti che lo riguardano, dentro e fuori, progettazione e manutenzione comprese.

siano state considerate dai vari dirigenti aziendali come un mero esborso economico. Si pensi ai due casi di spezzamento dei treni Eurostar a cui facevamo riferimento in precedenza. E' innegabile l'errore umano, ma se le piastre SCMT delle due cabine di guida si fossero "parlate", se cioè ciascuna delle due piastre fosse stata vincolata all'altra, un inconveniente del genere non sarebbe accaduto. Dopo, è inutile tentare di lavarsi la coscienza con spropositate sanzioni disciplinari nei confronti dei lavoratori che hanno commesso un errore, se non li si è messi nella condizione migliore per non sbagliare, o per attenuare le conseguenze di un eventuale errore.

Per rimanere ai giorni nostri è di strettissima attualità, in nome "dell'Europa che ci imporrebbe adeguamenti significativi", delle fantomatiche "cause di forza maggiori", della "sopravvivenza di Trenitalia" e quindi del "futuro del nostro posto di lavoro", la richiesta di modifica degli equipaggi di macchina, tanto cara all'Amministratore Delegato del Gruppo, ingegner Moretti

Vi si è arrivati, manco a dirlo, seguendo un elementare calcolo economico: se dove ce ne sono due ne elimino uno, ho risparmiato la metà. Ma così torniamo al punto di partenza, poiché questo dovrebbe essere il completamento di un percorso di investimenti in apparecchiature e dotazioni di sicurezza sui mezzi e sulle linee che al momento non ci è dato di

scorgere. Prima mi organizzo, poi modifico l'equipaggio. Perché è di assoluta evidenza che attualmente abbiamo regimi di circolazione, sistemi e apparecchiature di sicurezza di supporto alla condotta dei treni che non sono affatto adatti ad un equipaggio di macchina ad Agente Solo.

E anche tra i sistemi di vigilanza, è ancora da provare (anzi, spesso è stato provato il contrario) che ne esista uno che possa garantire buoni livelli di sicurezza con un solo macchinista alla guida dei treni, ma che nello stesso tempo non sia dannoso per la salute del macchinista stesso.

Sia chiaro, non ci spaventa l'Agente Solo in quanto tale, ma l'approssimazione che questa azienda ha spesso dimostrato quando si è trattato di mettere in atto gli impegni presi.

E' indispensabile costruire un

E' indispensabile, inoltre, che anche i lavoratori possano finalmente essere parte attiva di un processo di verifica periodica dell'efficienza delle apparecchiature di sicurezza, magari con la creazione di apposite commissioni - di cui i macchinisti siano parte attiva - che controllino, solo per fare un esempio, se veramente il sistema GSM-R garantisce la copertura sull'intera rete ferroviaria, oppure se i soccorsi, in caso di malore all'unico agente che dovesse trovarsi alla guida di un treno, siano davvero garantiti in pochi minuti.

Quando tutto questo sarà acquisito, e solo allora, non avremo nessun problema a parlare di Agente Solo.

In sua mancanza, l'unica risposta che la dirigenza aziendale ascolterà ad un eventuale tavolo di trattativa, sarà il raschiare delle nostre sedie.



# Rfi e 118 gestiscono l'emergenza... a modo loro!

*il protocollo non dà soluzioni su come affrontare criticità che potrebbero accadere in punti particolarmente disagiati come gallerie, viadotti*

*di Gianluca Cecchini*

**“Protocollo tra Rfi - Direzioni Compartimentali Movimento ed infrastruttura di Ancona e Firenze e servizio 118 Regione Umbria per la gestione dell'emergenza in linea in caso di soccorso sanitario”,** questo è il titolo che campeggia sulla prima pagina del documento siglato da RFI e 118 Regione Umbria.

Titolo che è inversamente proporzionale al contenuto del protocollo, che risulta essere assai sterile e non aggiunge niente di nuovo a quello che già si sapeva, lasciando insolite tutte le domande e le aspettative dei lavoratori in materia di primo soccorso treno.

Il protocollo non fa altro che individuare dei referenti e responsabili: il DCCM (Dirigente Centrale Coordinamento Movimento) che si deve attivare in prima istanza nel momento in cui si verifichi un'emergenza, provvedendo ad

interfacciarsi con il medico della centrale 118, il DM (Dirigente Movimento), il COT (Centro Operativo Territoriale), il CODG (Centro Operativo Direzione Generale) e la struttura di Protezione Aziendale di RFI che deve tenere i rapporti con gli enti esterni: Autorità Giudiziaria, Polizia Ferroviaria, Autorità di Pubblica Sicurezza in genere, Vigili del Fuoco, Protezione Civile ed Enti Militari.

Viene da chiedersi quanto tempo si impiega prima che una struttura così vasta e ramificata sia pronta ad agire, quanto dovranno aspettare i viaggiatori e/o il personale ferroviario coinvolti in un incidente prima che le squadre di soccorso vere e proprie siano operative.

Ma soprattutto il protocollo non dà

soluzioni su come affrontare criticità che potrebbero accadere in punti particolarmente disagiati come gallerie, viadotti eccetera, considerando anche che gran parte della rete ferroviaria nazionale sarebbe morfologicamente irraggiungibile dai soccorsi.

Il documento prevede inoltre che il DCCM possa concordare con il servizio del 118 l'utilizzo di mezzi ferroviari per raggiungere il luogo dell'evento, allorché non vi sia l'opportunità di un più comodo accesso



stradale o non vi siano le condizioni per l'intervento dell'elisoccorso. Il personale del 118 dovrà anche fornire indicazioni sul numero di personale da trasportare.

Sulla carta tale scelta sembrerebbe azzeccata, ma nella realtà tutti sanno che per approntare la locomotiva di soccorso, il carro soccorso o i carrelli per la manutenzione dell'infrastruttura e per ricercare il personale disponibile/reperibile si impiega parecchio tempo, senza poi considerare che attualmente soltanto poche località di servizio sono dotate di uomini e mezzi.

Consentiteci una battuta, ma crediamo che se i presupposti sono questi, sarà il caso che il DCCM tra gli altri provveda anche a contattare delle imprese di pompe funebri.

Altro problema non di poco conto è la copertura del segnale GSMR che attualmente, dati aziendali alla mano, copre al massimo solo il 50% del territorio nazionale. E quando il cellulare va in *roaming* con uno degli altri gestori telefonici viene annullata la possibilità di inviare il segnale di prudenza generalizzata.

Vi sono inoltre punti singolari della rete ferroviaria dove il segnale è nullo con qualsiasi gestore si tenti di connettersi, vedi ad esempio Nocera Umbra, località che tra l'altro rientra nella giurisdizione del protocollo d'intesa tra RFI e 118 Regione Umbria.

Si dovrebbe inoltre avere la certezza che il CAB radio funzioni realmente, visto che RFI sta dismettendo tutti i telefoni a terra, per intenderci tutti quelli che si trovano in prossimità dei segnali luminosi lungo linea. Dove sono ancora presenti

non si ha la certezza dell'effettivo funzionamento, ma RFI assicura che i telefoni a terra hanno la stessa manutenzione dei segnali luminosi; la differenza però sta nel fatto che del malfunzionamento di un segnale ci si accorge immediatamente mentre di un telefono guasto soltanto quando serve, cioè troppo tardi.

Apprendo questo protocollo certo non ci aspettavamo di trovarci il protocollo di Kyoto o quello di Cartagena; ma trovarsi davanti a qualcosa in cui si dice, in buona sostanza, che quando c'è un'emergenza bisogna chiamare il 118 che appena possibile - e se troverà la strada - arriverà, francamente ci sembra cosa abbastanza risibile.

Chi ha sottoscritto un protocollo del genere dovrà prima o poi mettersi una mano sulla coscienza.

# Avaria al Blocco Porte

Vi proponiamo un'analisi, in base alle disposizioni aziendali, sul comportamento che il capotreno deve tenere in caso di guasto al blocco porte

di Chiara Bandieri

Gli eventi di questi ultimi tempi costringono ad una riflessione sulla responsabilità che il capo treno ha in merito alla chiusura delle porte all'atto partenza e durante la marcia treno. Il nostro ragionamento deve però partire da una attenta lettura delle disposizioni aziendali (N.E.I.F.) riguardanti questa delicata materia.

La N.E.I.F. n. 4.0 del novembre 2007, che integra l'art. 91 ter della PGOS e l'art. 9 delle Disposizioni Generali ISPAT, individua la suddivisione dei treni in funzione dei rotabili in composizione muniti di porte a comando automatico (elettrico o elettropneumatico) che permettono la chiusura centralizzata delle porte (telechiusura). Questa suddivisione si ha secondo tre tipologie di rotabili:

a "Treni composti da rotabili con comando e controllo porte in cabina di guida"

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura o il consenso per l'apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida e per i quali si deve rilevare lo stato di chiusura delle porte in cabina di guida per mezzo di segnalazione luminosa.

Appartengono a questa tipologia:

- I treni di mezzi leggeri ed ETR;
- I treni composti da carrozze a piano ribassato;
- I treni composti da carrozze a doppio piano (compreso il Vivalto).

b "Treni composti da rotabili con consenso di apertura porte in cabina di guida"

Questi treni sono composti da



rotabili per i quali il consenso di apertura delle porte è comandato dalla cabina di guida.

Appartengono a questa tipologia:

- I treni composti da carrozze Media Distanza e/o UIC-X

Le cabine di guida dei rotabili di testa utilizzati per l'effettuazione dei treni di questo gruppo devono essere provviste di apparecchiatura idonea alla telechiusura; le locomotive devono essere dotate anche di condotta principale.

c "Treni composti da rotabili con la sola telechiusura porte"

Questi treni sono composti da rotabili per i quali l'apertura delle porte è possibile solo dopo lo sblocco da parte del dispositivo tachimetro di sicurezza.

Appartengono a questa tipologia:

- I treni composti con carrozze UIC-X, UIC-Z1,

Gran Confort, Eurofima o in composizione promiscua carrozze del gruppo b nonché i treni aventi in composizione carrozze del solo gruppo b quando per guasto della locomotiva in corso di viaggio debbano essere effettuati eccezionalmente con locomotive non atte al telecomando o mancanti di apparecchiature per il comando porte.

Le locomotive in servizio a tali treni devono essere provviste almeno della condotta principale.

Definite le tipologie di riferimento, la N.E.I.F. n. 4.0 al punto 3 detta le Norme relative all'utilizzazione delle porte in condizioni degradate, stabilendo la regola che è condizione necessaria, per l'avvio del treno e per il proseguimento della marcia, la chiusura di tutte le porte che viene confermata dalla segnalazione luminosa posta sul banco di manovra della cabina di guida.

Pertanto il personale di condotta, a treno fermo, non deve partire in mancanza di tale

segnalazione, mentre se tale dispositivo di sicurezza si guasta durante la marcia, appena il personale in cabina si avvede di tale mancanza, deve arrestare il treno.

In entrambi i casi il macchinista deve dare avviso della mancata segnalazione al capo treno affinché questo si attivi per l'individuazione di eventuali porte anormalmente aperte o in posizione di chiusura incerta, che dovranno in tal caso essere poste fuori servizio come prescritto.

Se nonostante gli interventi suddetti non pervenisse la segnalazione di chiusura delle porte il personale di condotta dovrà emettere M 40 per affidare il controllo di chiusura porte al capo treno, il quale da quel momento in poi all'atto partenza dovrà verificare l'avvenuta chiusura delle porte del treno.

Tale verifica dovrà persistere anche durante la marcia del treno, compatibilmente con le altre attribuzioni e le condizioni operative. L'anormalità dovrà essere comunicata al presidio territoriale competente per la programmazione degli opportuni interventi e allegare l'M40 ricevuto dal personale di condotta ai documenti treno, facendo relativa annotazione sul BFC.

Quindi viene stabilito che è condizione necessaria per la partenza del treno la verifica della regolare chiusura delle porte, ma non l'efficienza della segnalazione del blocco porte. Tale verifica deve avvenire prima del licenziamento del treno. Questo assicura soltanto che le porte siano chiuse prima che il treno si muova, ma non garantisce che tale chiusura persista durante la marcia del treno, anzi, proprio la N.E.I.F. n. 4.0 ammette la possibilità che tale condizione possa venir meno, nell'affermare che il capo treno

durante la marcia del treno dovrà eseguire controlli sullo stato di chiusura delle porte. Ovviamente, ciò può avvenire solo "compatibilmente con le altre attribuzioni e le condizioni operative" cui il capo treno è tenuto nell'esplicazione della sua prestazione.

La verifica della regolare chiusura delle porte prima della partenza del treno deve essere effettiva, cioè è necessario spostarsi fisicamente lungo il convoglio per constatare l'assenza di eventuali chiusure incerte che non sarebbero rilevabili a distanza. In tale situazione di degrado l'esigenza primaria deve essere quella di curare la sicurezza del servizio, anche a scapito della puntualità.

Nel 2008 una nuova N.E.I.F. n. 6.0 si fa carico di disciplinare



l'utilizzazione delle carrozze Media Distanza a seguito delle modifiche funzionali delle porte implementate con controllo centralizzato della chiusura delle porte in cabina di guida ed apertura della porta, anche dall'esterno, subordinata al consenso del personale di condotta. Mediante un pittogramma su fondo giallo bordato di nero riportante la lettera "a" è possibile riconoscere le vetture dota-

te di nuove funzionalità che rientrano nella tipologia a) secondo la classificazione delineata nella N.E.I.F. n. 4.0 per la quale si applica nell'art. 91 ter com. 1 della PGOS.

Al punto 3 la N.E.I.F. n. 6.0 in materia di "Norme relative all'utilizzazione delle carrozze Media Distanza e delle porte in opera sulle stesse in condizioni normali ed in caso di anomalie al controllo centralizzato chiusura porte" che dispone "Nei treni aventi in composizione anche una sola carrozza marcata con il pittogramma a, il personale di condotta e di accompagnamento deve:

- Rispettare le norme previste per i treni composti da rotabili con le caratteristiche di cui al comma 1, punto a) dell'Art. 91ter della PGOS e

del comma 2 punto a) della N.E.I.F. 4.0, ai fini dell'apertura, chiusura e controllo dello stato delle porte;

- Comportarsi come previsto al punto 3.1 dalla N.E.I.F. 4.0 nel caso di mancata accensione o spegnimento della segnalazione di controllo centralizzato chiusura porte, tenendo conto che tale segnalazione, oltre che per eventuali altre tipologie di carroz-

ze in composizione che consentono il controllo centralizzato chiusura porte, ha valore solo per le carrozze Media Distanza (MDVE e MDVC) riconoscibili dall'apposito pittogramma a interno e esterno.

La N.E.I.F. n. 6.0 ricorda che le carrozze Media Distanza (MDVE e MDVC), comprese quelle contrassegnate con il pittogramma "a", devono essere utilizzate esclusivamente con locomotive attrezzate con apparecchiature idonee alla telechiusura delle porte (tali apparecchiature consentono il comando dell'apertura o il rilascio del consenso per l'apertura delle porte nonché il controllo centralizzato dello stato di chiusura delle porte in cabina di guida) e dotate di condotta principale (Art. 91 ter comma 5 della PGOS).

Dunque la N.E.I.F. n. 6.0 non detta una nuova disciplina, ma estende il disposto della N.E.I.F. n. 4.0 alle carrozze Media Distanza, che a seguito delle modifiche al funzionamento delle porte, vengono considerate alla stessa stregua dei treni composti da rotabili del Gruppo a) di cui all'art. 91 ter comma 1 della PGOS.

Il riprodurre pedissequamente il dettato delle N.E.I.F. è volto ad evitare ogni fraintendimento nella ricerca dell'esatto comportamento che il capo treno deve tenere in caso di anomalia nella chiusura delle porte, sui mezzi dotati di un'apparecchiatura di sicurezza.

E' d'obbligo dedurre che sicuramente il blocco porte rappresenta un valido aiuto per il personale costretto a prestare servizio da agente unico in cabina di

guida o dovendo licenziare il treno anche in stazioni o fermate in curva in cui non esiste una "visuale libera", soprattutto perché impedisce ai viaggiatori ritardatari di aggrapparsi alle maniglie riaprendo la porta prima del raggiungimento dei 5 km/h di velocità, nonostante il capo treno abbia già licenziato il treno, secondo un ineccepibile comportamento all'atto partenza. Ma di contro, la mancata segnalazione del blocco porte in cabina, pur non escludendo che le porte siano effettivamente chiuse, impone una maggior cautela al capo treno, il quale ha il pieno ed indiscutibile controllo sullo stato di chiusura delle



porte quando il treno è fermo per servizio viaggiatori mentre, precisa la N.E.I.F. n. 4.0, "durante la marcia del treno" esegue tali controlli, "compatibilmente con le altre attribuzioni e le condizioni operative". E' ovvio che nessuno potrà essere punito se dopo essersi assicurato della regolare chiusura delle porte alla partenza del treno, mentre svolge attività di controlleria in una vettura o mentre svolge funzioni da secondo agente di macchina in cabina di guida, si apre in corsa treno una porta e non si è in grado di vederla. Esiste infatti una procedura prevista dall'ISPAT all'art. 9 comma 18

che prende in considerazione proprio il caso di apertura delle porte di salita in corso di viaggio, prescrivendo come provvedimenti da adottare:

- La verifica, presso la clientela presente a bordo, dell'eventuale caduta di viaggiatori;
- L'avviso dell'accaduto al DCO della linea per i provvedimenti del caso;
- Il presenziamento della porta, da parte del CTR/CST, sino alla successiva stazione.

La stessa previsione di tali comportamenti da tenersi, implica la possibilità che effettivamente una tale criticità possa presentarsi nonostante il capo treno abbia scrupolosamente osservato i comportamenti prescritti. Non merita neppure di essere ribadito il fatto che sono eventi spiacevoli che nessuno vorrebbe gestire, ma segna il riconoscimento di un'eventualità del tutto indipendente dal corretto svolgimento delle mansioni del capo treno, il quale è tenuto a dimostrare di

aver adempiuto, secondo buona fede e correttezza, il proprio compito.

Occorre, dunque, valutare positivamente l'introduzione del blocco porte in quanto sistema di sicurezza di grande ausilio per i capi treno, sapendo gestire l'eventuale anomalia di tale segnalazione secondo le disposizioni impartite; anzi merita prestare particolare attenzione nel segnalare, quando è possibile individuarlo, il guasto per consentirne una più precisa riparazione, nell'interesse proprio e degli altri colleghi che si troveranno ad utilizzare quel materiale.

# Il cannone e l'uccellino

di Paracelso

Il cannoneggiamento del Ministro Brunetta contro i "fannulloni" nel pubblico impiego, rientra a pieno titolo in quella che ormai da tempo viene definita la politica-spettacolo.

Sbaglierebbe però chi dovesse ritenerla priva di contenuti ideologici, con una finalizzazione precisa.

Molti fatti, che non possono essere definite coincidenze se non da sprovveduti, indicano un preciso obiettivo: aumentare in generale la produttività del lavoro, in invarianza di costi, e realizzare il trasferimento di compiti e funzioni dal pubblico al privato, che va sotto il nome del principio di sussidiarietà. Dove non arriva o non sa arrivare o - più verosimilmente - non "deve" più arrivare il pubblico, è bene che intervenga il privato: più efficace e più efficiente. Almeno così si lascia intendere.

Per convincersi della non infondatezza di questo assunto è sufficiente, da un lato ricordare i tanti provvedimenti tesi ad aumentare la produttività del lavoro quali, per citarne solo alcuni, la detassazione degli straordinari e la recente direttiva europea sulla durata massima dell'orario di lavoro settimanale; dall'altro il libro verde del Ministro Sacconi, per l'appunto sul principio di sussidiarietà.

Prendersela con i "fannulloni" è demagogicamente facile,



di sicuro effetto e, soprattutto, di sicuro risultato di fondo: delegittimare il lavoro pubblico, il settore pubblico, spianando la strada, vedrete, al "nuovo" che avanza.

Ovviamente nessuno parla e si interroga sulle vere cause della inefficienza della pubblica amministrazione: cause recenti e storiche, fatti strutturali insomma che però non fanno presa sull'opinione pubblica, non "bucano" i media, sono complessi e difficili da risolvere e, principalmente, sarebbero contraddittori con la politica che, in realtà, si intende portare avanti.

Che, come accennato, non è quella di risanare e rendere efficiente la pubblica amministrazione.

Sia ben chiaro, nulla rende legittimi comportamenti

assenteistici intollerabili e quindi non si può dire, come spesso taluni fanno, che "il problema è un altro": così si rendono solo più forti gli argomenti dei demagoghi. Quel che si può invece onestamente dire è che non è lecito confondere uno degli effetti - e l'assenteismo in parte lo è - con le cause e se lo si fa, si è in malafede o si perseguono altre finalità.

Tratteggiare brevemente il quadro, serve ad "inquadrare" meglio anche i comportamenti degli emuli di Brunetta.

Le Ferrovie italiane, guidate dal grande fiutatore si sono, anche sotto questo profilo, prontamente messe al vento.

Il lettore ricorderà il caso dei licenziamenti in tronco degli otto ferrovieri del "cartellino" e del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza.

I due casi, assurti in pompa magna agli onori della cronaca, sono profondamente diversi e soprattutto con riferimento al primo, bisognerebbe conoscerne esattamente la dinamica.

Anche qui bisogna essere molto chiari: il cartellino deve essere timbrato come previsto, esattamente come un deputato "pianista" non può votare al posto di un collega assente.

Il fatto è dunque censurabile e perseguibile, al di là di ogni consuetudine, giustificazione, comprensione.

Quel che stupisce è la sproporzione della reazione aziendale, laddove si consideri che il licenziamento, per previsione normativa e consolidata giurisprudenza, interviene allorché si sia irrimediabilmente compromesso il rapporto fiduciario o recato un gravissimo danno all'impresa o realizzata una intollerabile recidiva.

Con tutta l'obiettività di cui si può essere capaci, non si può non interrogarsi sul perché di tanto rigore che, molto verosimilmente, non verrà condiviso dal giudice del lavoro che, dopo la comparizione delle parti il 5 Settembre, ha aggiornato l'udienza al 15 p.v.

Secondo un autorevole sindacalista delle ferrovie, timbrare in maniera "anomala" il cartellino è una consuetudine, deprecanda quanto si vuole, ma sempre tale e in parte, per i più svariati motivi, tollerata. Ci sono buone ragioni e un po' di esperienza, per convenire con il sindacalista e svi-



luppate qualche considerazione. Per solito la tolleranza è un atto di intelligenza o, se si preferisce, di buon senso, oppure segnala abdicazione, incuria, menefreghismo.

Nel primo caso, per esempio nel tollerare qualche anomalia per consentire ad un pendolare di prendere il treno o cose simili, si viola comunque la norma ma si viene incontro a grandi necessità (tornare a casa) con piccole concessioni. E non si spara, allora, con il cannone all'uccellino.

Nel secondo caso, quello dell'abdicazione, la consuetudine tollerata segnala un fenomeno molto più grave e profondo: segnala cioè che nel governo dell'impresa, nella motivazione dei suoi uomini, nell'organizzazione e nella distribuzione del lavoro, nell'identificazione con i valori e gli obiettivi c'è un corto circuito, qualcosa che non va, qualcosa di più profondo della pur deprecabile e ipotetica "bravata" di otto presunti fanulloni.

Non si vuol fare della facile sociologia del lavoro, solo porre e porsi delle domande.

Ora, siccome mettere mano a strutturali criticità è, come nel caso della pubblica amministrazione, difficile lungo e faticoso, ecco che si cerca il colpo di teatro e non tanto o non solo per essere alla moda, ma anche e soprattutto per educare tutti colpendo qualcuno.

Purtroppo le scorciatoie non hanno mai prodotto soluzioni definitive e, se non risolte, le cause riproducono sempre gli stessi effetti che, magari in forme diverse, si ripresentano puntualmente.

Nello stesso contesto, ma di profilo diverso, è il caso di De Angelis, reo di aver pubblicamente parlato della scarsa sicurezza di treni e trasporto ferroviario.

Anche qui bisogna essere chiari e distinguere il grano dal loglio ed il compito è facilitato dallo stesso De Angelis che, sembra, abbia spontaneamente ammesso di "aver esagerato".

Anche qui, a prescindere dal caso concreto e senza tirare in campo paroloni tipo la libertà di espressione, può forse esse-

re di una qualche utilità porsi qualche domanda.

Primo: avete mai sentito un solo lavoratore della Ferrari rivolgersi all'esterno per pubbliche denunce? E, corpo sociale molto più grande e significativo, qualcuno della Fiat dopo l'avvento di Sergio Marchionne? E comunque, a prescindere da questi esempi che qualche lettore potrebbe giudicare malposti o insignificanti, non si può che almeno riflettere sulla circostanza che, ciclicamente, lavoratori delle Ferrovie, investiti o no di ruoli di tutela e rappresentanza, sentano il bisogno di rivolgersi alla pubblica opinione.

Il fenomeno va comunque indagato, a prescindere dai singoli casi e dalla relativa fondatezza delle denunce: evitando, per cortesia, di ricorrere a facili spiegazioni sulla natura e la provenienza dei contestatori di turno.

Sotto questo profilo varrebbe forse la pena, invece, di interrogarsi su quello che in ogni impresa rappresenta uno dei vantaggi competitivi: il clima aziendale.

Che clima c'è oggi in ferro-

via? Un clima di ascolto e condivisione - fermo rimanendo che un'azienda non è un circolo - o una clima di trionfalismo intollerante? È possibile esprimere un'opinione, dare un suggerimento, fornire stimoli senza passare per disfattisti e subire, nel migliore dei casi, l'ostracismo? La comunicazione è, come tutte quelle che funzionano, a due sensi o a senso unico?

Purtroppo, e lo si dice senza alcuna soddisfazione, la risposta pare essere negativa: no, il clima non è buono.

Un buon amico, dirigente aziendale, spiegava che oggi gestire le ferrovie è un po' come scalare una montagna a mani nude.

Occorre onestamente riconoscere che il compito è certamente impari, in particolare guardando quel che si è ereditato, quel che viene avanti e quel che forse c'è dietro ad operazioni tipo Alitalia, Air France, NTV.

Tutto ciò può in parte spiegare accentramenti eccessivi e nervosismi di troppo che però, e alla lunga, finiranno con l'aggravare i problemi che si crede di risolvere.

Ne è paradigmatica testimonianza la lunga e per alcuni versi brutta intervista, che un dirigente aziendale ha recentemente rilasciato ad noto settimanale nazionale. In questa intervista si lanciano accuse e critiche pesanti alla conduzione ed alla condizione dell'impresa ferroviaria: alcune al limite del dileggio se non dell'insulto.

La differenza comportamentale, al di là dei fatti di merito, tra questo dirigente e il buon De Angelis è che, il primo, si è coraggiosamente trincerato dietro l'anonimato.

Morale della favola: l'etica del lavoro e nel lavoro non può essere soggetta a condizioni e ciò vale anche per i lavoratori.

Ma fenomeni di "rilassamento" diffusi o di ripetute denunce, non possono essere risolti con arcigni e smisurati provvedimenti repressivi.

Ci si interroghi invece, dove si deve in Azienda e nel Sindacato, sulla "corsa" a NTV da parte di molti ferrovieri e non solo macchinisti.

La NTV di Montezemolo, ex Presidente di Confindustria.



# Ferrovie della Calabria... violate le libertà costituzionali!

*La dirigenza delle Ferrovie della Calabria rifiuta di accettare le richieste di iscrizione a Fast FerroVie e punisce i lavoratori che aderiscono a un legittimo sciopero.  
Il medioevo è ancora tra noi.*

*di Vincenzo Rogolino*



Nel numero precedente del nostro giornale avevamo già informato i nostri lettori sulla condizione di illegalità diffusa presente all'interno delle Ferrovie della Calabria S.r.l.

Abbiamo reso noti, sia pur parzialmente, i gravi episodi di prevaricazione, di arroganza e - per certi aspetti - di incapacità gestionale, attuati dalla dirigenza della Società ai danni dei lavoratori iscritti alla nostra Organizzazione Sindacale.

La condizione ad oggi appare tanto più grave perchè, allo stato delle cose, non ci sembra che vi possano più essere, per responsabilità ascrivibili interamente alla suddetta Società di trasporto, spazi politici per portare avanti un sano confronto sindacale.

Le FdC a nostro giudizio hanno cercato, voluto e pianificato lo scontro con la FAST-FerroVie nel momento in cui hanno preso coscienza della vastità dei consensi che la nostra O.S. stava riscuotendo tra i loro dipendenti, evidentemente delusi dall'inerzia dimostrata dalle altre O.S. rispetto alle complesse problematiche presenti in detta Azienda. Lo hanno pervicacemente cercato e voluto

quando la Fast FerroVie, riscuotendo un evidente riscontro associativo tra i lavoratori, ha sollevato i problemi di utilizzazione del personale e di faticanza generalizzata dei rotabili e delle infrastrutture di FdC.

Alle nostre sacrosante richieste sindacali, supportate dal consenso che la FAST FerroVie stava riscuotendo tra i lavoratori, hanno risposto con una netta e forte chiusura, reiterata più volte nei documenti ufficiali emessi dalla suddetta Società di trasporto pubblico.

Una opposizione, dicevamo, pianificata e concretizzatasi non solo nel rifiuto verso ogni forma di confronto dialettico, ma addirittura in atti di vera e propria intimidazione e prevaricazione, nei loro diritti sindacali elementari, nei confronti dei dipendenti i colpevoli di essersi associati a FAST FerroVie.

Forse a questo punto sarà bene rinviare la riflessione su quanto sta accadendo a

quando, in conclusione del contenzioso che ovviamente la nostra O.S. ha contestualmente aperto, la legalità all'interno delle Ferrovie Calabre sarà inevitabilmente ripristinata. Sì, ripristinata senza alcun dubbio, perchè il nostro sindacato, ad ogni livello e grado, ha attivato senza indugio tutte le iniziative legali e sindacali necessarie per riportare chiarezza e giustizia sociale in una azienda che pare si rifaccia, nelle sue logiche di gestione, al Medioevo.

Fatte queste premesse e tralasciando ogni ulteriore considerazione, vi vogliamo aggiornare sugli ultimi episodi, registrati in FdC, che confermano quanto sopra evidenziato.

In data 13 Agosto 2008 la nostra Segreteria Regionale, dando ulteriore seguito a due precedenti lettere raccomandate rimaste inevase, inviate il 22.04.08 ed il 10.08.08, con le quali aveva richiesto l'accredito di alcune deleghe sindacali sottoscritte da altrettanti lavoratori che erano stati già organizzati in rappresentanza sindacale FAST-FerroVie presso la Società di cui trattasi, riproponeva alle FdC la richiesta di accredito, motivandola con riferimenti normativi. Dopo alcuni giorni, con nota inviata via fax in data 27 Agosto 2008, le FdC opponevano l'ormai rituale

## Ferrovie della Calabria

### Assetto Organizzativo Dirigenziale

Presidente CdA	Dott. Giuseppe Mario	Scali
Direttore Generale	Dott. Giuseppe	Lo Feudo
Direttore di Esercizio	Dott. Ing. Santo	Marazzita
Direttore dei Servizi Amministrativi	Ing. Andrea	Prina

**VERBALE RIASSUNTIVO DI AUDIZIONE**

L'anno 2008 il giorno 17 del mese di luglio, alle ore 9.15, presso la sede della Commissione di Garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, in Roma alla via Po n.16/a, sono presenti i sig.ri Agostino Apadula e Pietro Serbassi per Segreteria Nazionale dell'O.S. FAST-CONFSA (FAST-Ferrovie).

E' presente per la Commissione il Commissario Dr. Francesco Tufarelli, assistito dalla Dr.ssa Rossella Sciotti e dalla sig.ra Silvia Mancini (in qualità di verbalizzante).

La rappresentanza nazionale della Fast-Confasal ribadisce le posizioni già espresse nel carteggio intervenuto con la Commissione e integra gli atti con un documento delle Ferrovie della Calabria recante verbale delle contestazioni riferite alla giornata del 17 giugno 2008 (allegato 1).

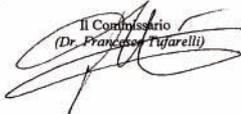
Nel corso del suo intervento il sindacato richiede al Commissario una comunicazione in ordine alla regolarità dello sciopero svolto in data 17 giugno 2008 ai sensi della legge n. 146/1990 e successive modifiche.

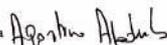
Il sindacato sottolinea, inoltre, nuovamente il comportamento discriminatorio assunto dall'azienda ed invita la Commissione a procedere nei confronti dell'azienda stessa, ricordando anche al riguardo le disposizioni di legge, che prevedono il raddoppio della sanzione a fronte di una delibera di invito ai sensi dell'art. 4, comma 4-ter, della legge sopracitata.

Il Commissario ringrazia i rappresentanti del sindacato per gli ulteriori elementi forniti e si riserva di rappresentare in Commissione i contenuti emersi da questa audizione.

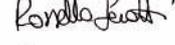
L'audizione viene chiusa alle ore 10.00.

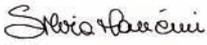
L.C.S.

  
 Il Commissario  
 (Dr. Francesco Tufarelli)

Sig. Agostino Apadula 

Sig. Pietro Serbassi 

Dr.ssa Rossella Sciotti 

Sig.ra Silvia Mancini 

00188 ROMA VIA PO, 16/A TEL. 06/8556673-85354351 FAX 06/87796408-87796410

guenza si aprono, ma siamo consapevoli che talvolta vi ricorra-

Nel nostro caso invece la somma Dirigenza delle Ferrovie della Calabria si è voluta superare, adottando comportamenti inspiegabili al punto che la condizione d'illegalità creata si nell'ambito di FdC è diventata

sconsideratamente, tutte le norme di legge di valore costituzionale a sostegno del diritto di sciopero. Venivano anche disattesi ignominiosamente, da parte della Dirigenza delle FdC, i pareri più volte trasmessi per iscritto alle FdC, a sostegno della liceità della nostra azione di sciopero, dalla Commissione di Garanzia - L. 146/90 e dalla Prefettura di Catanzaro, che più volte hanno invitato la poco accorta Dirigenza di FdC a rispettare i dettami del testo coordinato della legge 146/90 e della legge 83/2000, e a procedere conseguentemente alla convocazione della FAST FerroVie per l'espletamento delle procedure di raffreddamento in vista del conflitto sindacale da noi annunciato.

Soprattutto, aggiungiamo noi, hanno calpestato e cancellato, o perlomeno stanno cercando di farlo, con il loro inspiegabile atteggiamento di chiusura, anni di lotte e conquiste sindacali pagate spesso anche con il sangue dai

quanto fermo rifiuto alla richiesta di FAST-FerroVie di operare, a beneficio della nostra O.S., le trattenute sindacali in questione. Tale diniego confermava, senza ombra di dubbio, l'intenzione delle FdC di voler continuare nella sua azione discriminatoria dei diritti dei singoli lavoratori, impossibilitati così a scegliere liberamente la sigla sindacale alla quale aderire e nella negazione, per il nostro sindacato, a incamerare le quote associative indispensabili per il sostentamento e la crescita delle attività d'istituto.

Certo, se la storia fosse finita qui avremmo potuto concludere di essere di fronte ad atteggiamenti antisindacali che, seppur gravi nella forma e nella sostanza, rientrano in una logica di gestione improvvida, che se pur non condivisibile, è diffusa e spesso adottata dai Manager delle aziende pubbliche. Essi, anche in relazione alle loro laute retribuzioni, non sono assolutamente giustificati nel fare ciò, visti i contenziosi legali e politici che per conse-

molto più grave di quanto si potesse immaginare.

Infatti, in relazione alla nostra legittima astensione dal lavoro proclamata il 17.06.08, la dirigenza delle FdC ha risposto con l'apertura di un procedimento disciplinare, immotivato e privo di qualsiasi sostegno normativo nei confronti di quanti, nostri iscritti, avevano aderito allo sciopero. Venivano sovvertite così,

  
 Commissione di garanzia  
 dell'attuazione della legge sullo sciopero  
 nei servizi pubblici essenziali

**23 LUG. 2008**

Roma,

Ferrovie della Calabria - Catanzaro  
fax 0961/747007

FAST-CONFSA  
Segreteria Regionale Calabria  
fax 0965/863200

e p.c. FAST-CONFSA  
Segreteria Nazionale  
fax 06/47307556

Prefetto di Catanzaro  
fax 0961/889666-702030

Prefetto di Cosenza  
fax 0984/8980666

Prefetto di Reggio Calabria  
fax 0965/411345

**TRASMISSIONE URGENTE VIA FAX**

Fax. n. 30944  
Prot. n. 1519/RW

**OGGETTO: Sciopero del 17 giugno 2008.**

Comunico che la Commissione nella seduta del 17 luglio 2008, su proposta del Commissario delegato per il settore Dr. Francesco Tufarelli, con riferimento allo sciopero in oggetto, visto il mancato riscontro da parte delle Ferrovie della Calabria della richiesta di convocazione avanzata dalla Segreteria Regionale Calabria dell'O.S. Fast-Confasal Ferrovie in data 14 maggio 2008, considerato l'orientamento della Commissione espresso con delibera del 18 novembre 2004, n. 04/624, secondo il quale "Il mancato espletamento, imputabile alla controparte, della prima fase della procedura di raffreddamento, esonera l'organizzazione sindacale dall'espletamento della seconda fase della procedura", ha deliberato all'unanimità di ritenere assolto l'obbligo di esperimento delle procedure di raffreddamento e conciliazione previsto dalla legge n.146/1990 e ss. mod., nonché dalla Regolamento provvisorio delle prestazioni indispensabili nel settore dei trasporti locali (delib. 02/13 del 31 gennaio 2002, pubblicata in G.U. il 23 marzo 2002, n. 70).

IL PRESIDENTE  
(Antonio Mottone)  


FT/ra/sa  


00188 ROMA VIA PO, 16/A TEL. 06/8556673-85354351 FAX 06/87796408-87796410

lavoratori.

Ma non È finita qui. PoichÈ al peggio non c'È mai fine, la Dirigenza di FdC si è ulteriormente superata perchè, nonostante le giustificazioni puntuali nella forma e nel merito presentate dai lavoratori tramite il nostro ufficio legale, ha comminato una sanzione amministrativa impropria, ai soli lavoratori nostri iscritti, tra quelli che hanno partecipato allo sciopero, che non trova riscontro oggettivo nemmeno nella cifra trattenuta, neanche se la contestazione fosse stata fondata su elementi di giustezza disciplinare.

Un gravissimo atto di prevaricazione a danno dei lavoratori, ripetiamo solo colpevoli di essere iscritti a FAST FerroVie e di aver partecipato ad uno sciopero dichiarato legittimo, nella forma e nel merito, dalla Commissione di Garanzia L.146/90!

Centossessantuno euro, trattenute in busta paga, per assenza arbitraria. In questo modo assurdo e stolto la Dirigenza delle Ferrovie della Calabria, ignorando e calpestando le leggi dello Stato, anche di valenza costituzionale, ha ritenuto di punire i lavoratori nostri iscritti, per aver osato partecipare ad uno sciopero sacrosanto e legittimo dichiarato dalla Segreteria Regionale FAST FerroVie Calabria.

Una Vergogna! All'infinito!

E vergogna anche per il silenzio assurdo registrato nelle altre O.S. presenti nel settore del trasporto



pubblico locale della Calabria.

Ma per noi, abituati alle lotte sindacali degli anni settanta, tali ignominiosi comportamenti tenuti dalla Dirigenza di FdC hanno sortito l'effetto contrario a quello da loro sperato.

Sulla vicenda infatti è già intervenuta ripetutamente la Segreteria Nazionale al massimo livello con il Segretario Pietro Serbassi, coadiuvato sul piano tecnico legale da Agostino Apadula.

Insieme abbiamo valutato le opportune azioni da promuovere. Noi che non abbiamo promozioni facili da difendere o assunzioni clientelari da proporre, abbiamo perciò già risposto come era giusto fare:

- ricorrendo all'Autorità Giudiziaria;

- programmando nuove ed più incisive astensioni dal lavoro;
- portando l'intera questione all'attenzione del Parlamento Italiano, con una serie di interrogazioni parlamentari.

Queste le scadenze previste nel nostro programma di lotta, sulle cui evoluzioni vi informeremo nei successivi numeri del giornale. Ovviamente chi volesse seguire gli eventi in tempo reale può collegarsi al nostro sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it) sul quale riporteremo, momento per momento e in buona evidenza, l'evoluzione del conflitto giudiziario e sindacale dispiegato dalla nostra O.S. in difesa dei diritti dei lavoratori di FdC.

Riportiamo in queste pagine opportunamente il testo del verbale (documento 1) con il quale abbiamo richiesto formalmente alla Commissione di Garanzia - L.146/90 di applicare le sanzioni amministrative previste dal testo coordinato della legge 146/90 e della legge 83/2000 nei confronti delle FdC, e la comunicazione (documento 2) della stessa Commissione di Garanzia L.146/90 che attesta la legittimità dello sciopero dichiarato dalla FAST FerroVie Calabria, per il quale sono stati puniti stolidamente i soli lavoratori iscritti a FAST FerroVie che vi hanno partecipato

# Grande adesione allo sciopero della FAST FerroVie del personale di Trenitalia dell'Emilia Romagna.

di Roberto Paganini

Nei giorni 6 e 7 settembre, nonostante gli strumentali tentativi di boicottaggio attuati da Trenitalia, lo sciopero del personale di Macchina e Bordo dell'Emilia Romagna, indetto dalla sola Fast FerroVie, ha messo in ginocchio detta Società che è stata costretta conseguentemente a sopprimere 71 treni viaggiatori, oltre a quelli della Cargo.

La forte adesione al conflitto sindacale indetto dalla FAST FerroVie, inaspettata per certi aspetti, si può spiegare certamente con la massiccia partecipazione di innumerevoli lavoratori non iscritti al nostro sindacato.

A Bologna Centrale, ancor prima delle 21.00 del giorno 6 settembre, ora di inizio della protesta, gli annunci di soppressione dei treni si susseguivano con un ritmo incessante, nonostante il massiccio utilizzo, deciso da Trenitalia, delle prestazioni di stacanovisti, quadri e perfino dell'esercito.

Alla fine, secondo la Sala Operativa, saranno ben 65 i treni soppressi alla Regionale, più una infinità di ritardi ad altri convogli causati dall'attesa equipaggi.

Alla Cargo ovviamente si è riproposta la stessa situazione, ma con la novità che è venuta meno, rispetto ad altri scioperi, l'organizzazione aziendale in quanto si è registrata l'adesione allo sciopero di gran parte dei quadri. Per conseguenza i telefoni squillavano a vuoto, persino alla Sala Operativa C.O.T. Percentualmente alla Cargo si sono avute punte di adesione allo sciopero di FAST FerroVie prossime al 100%, mentre alla Regionale la stima per difetto si avvicina al 70% (quella ufficiosa diffusa dagli Uffici della Distribuzione 303 I.T.R. sui comandati è di ben il 73%).

Alla Divisione Passeggeri N/I invece i treni soppressi sono stati 6, tra i quali anche l'823

Milano/Crotone, l'ES 9423 Bologna/Roma (nel quale, pur presente il PdM di Napoli, è venuto a mancare il Personale di Bordo di Bologna), oltre al registrarsi di tanti ritardi per le difficoltà di approntare gli equipaggi del Bordo e del Macchina in sostituzione degli scioperanti.

Sul numero dei treni da garantire, (eccessivo a nostro giudizio quello richiesto dalla Società), si è aperta una querelle tra FAST FerroVie e Trenitalia.

In alcuni impianti sono stati esposti dalla Società elenchi di treni che non rispondevano ad alcun accordo sui servizi minimi da garantire in occasione degli scioperi, in quanto non c'era riscontro di essi su quanto previsto dal sito [www.ferroviedellostato.it](http://www.ferroviedellostato.it). In pratica, Trenitalia pretendeva che fosse garantito un elenco di treni feriali quando, essendo domenica, i treni da garantire erano esclusivamente quelli previsti per le giornate festive.

Sul contenzioso instauratosi, per richiesta di FAST FerroVie, dovrà pronunciarsi quanto prima - pare nei primi giorni di ottobre - la Commissione di Garanzia - legge 146/90, il cui pronunciamento si attende già in relazione allo sciopero del 20 luglio scorso.

Nei fatti la posizione di Trenitalia, di richiedere di domenica la garanzia dei treni previsti per gli scioperi effettuati nei giorni feriali, strumentale in questo caso a nostro giudizio, ha creato confusione nel personale, specie in quello apprendista più soggetto alle pressioni, finendo con l'incidere negativamente sul numero dei partecipanti allo sciopero che altrimenti sarebbe risultato sicuramente più elevato. In ogni

caso lo sciopero ha avuto una risonanza che è andata oltre le aspettative di tutti, compresa quella della nostra Organizzazione Sindacale, che pur aveva registrato una grossa partecipazione alle assemblee preparatorie tenute in tutta la regione Emilia.

Ovviamente anche su questi nuovi improvvisi comportamenti aziendali chiederemo alla Commissione di Garanzia L.146/90 di fare le opportune valutazioni.

Come dicevamo, questo illecito atteggiamento di Trenitalia ha creato un certo danno alla protesta, perché ha ridotto il dato della partecipazione allo sciopero dei dipendenti della divisione Passeggeri N/I al 45% anche se, lo ripetiamo, molti treni hanno registrato ritardi rilevanti in attesa di comporre gli equipaggi, mentre altri convogli sono stati abbandonati in idonee stazioni lungo le loro tratte. Sui treni garantiti invece prestavano servizio *stacanovisti* di altre regioni, che in transito da Bologna non hanno avuto garanzia di cambio del servizio, così come previsto dai turni.

Su questo aspetto valuteremo di chiedere all'Ufficio del Lavoro, competente per territorio, di accer-



tare l'esistenza di violazioni sugli orari massimi di legge.

Abbiamo registrato anche l'assenza o perlomeno la carenza di informazione data da Trenitalia agli utenti sullo sciopero che ha creato - e di questo ci dispiace - ulteriori disagi ai viaggiatori. Infatti:

- La cabina di Bologna veniva informata da Trenitalia della soppressione dei convogli solo all'ora di partenza;
- Il treno veniva soppresso quando i viaggiatori spesso erano già sul treno, per l'assenza di parte dell'equipaggio ed addirittura, a bordo delle carrozze, spesso non si poteva sentire nessun annuncio.
- I treni restavano accantonati nei binari di stazione, mentre i viaggiatori migravano da un marciapiede all'altro, perché solo all'ora di partenza veniva dato l'annuncio della soppressione del treno.

Come FAST FerroVie Emilia Romagna, dopo questo grande risultato di consenso ottenuto con questi scioperi tra i lavoratori interessati, auspichiamo che Trenitalia ci convochi e che ci dia risposte concrete sulle rivendicazioni che sono alla base della vertenza, per non costringerci ad attuare forme di lotta più incisive.

Nella nostra O.S., d'intesa con le categorie di lavoratori che hanno partecipato in modo entusiastico agli scioperi effettuati, stiamo valutando l'opportunità di effettuare quanto prima un pacchetto di 48 ore di sciopero, da indire ovviamente nel rispetto delle norme previste dal testo coordinato vigente dell'accordo sulla disciplina dei conflitti sindacali del trasporto ferroviario.

La dirigenza aziendale tenga ben presente che noi non chineremo il capo.

Nel frattempo, convinti come siamo che l'unità dei lavoratori e quindi del sindacato sia un valore, abbiamo inviato una nuova richiesta, della quale riportiamo uno stralcio di seguito, alle Organizzazioni sindacali FILT-FIT-UILT-UGL-ORSA dell'Emilia per chiedere loro di partecipare in modo paritario alla nostra vertenza, in ragione della grossa adesione che abbiamo registrato tra i lavoratori di Trenitalia dell'Emilia.



La Segreteria Regionale dell'Emilia Romagna  
Bologna, 15 settembre 2008  
Prot. 82/08

www.fastferrovie.it

alla cortese attenzione di:

sig. Alberto BALLOTTI  
Segretario Regionale FILT-CGIL  
sig. Teodoro PAPPALARDO  
Segretario Regionale FIT-CISL  
sig. Maurizio LAGO  
Segretario Regionale UILT-UIL  
sig. ra Tullia BEVILACQUA  
Segretario Regionale UGL AF  
sig. Franco GIORGIANNI  
Segretario Regionale ORSA

p.n. Segreteria Nazionale FAST Ferrovie  
p.c. Segreterie Nazionali FILT-FIT-UILT-UGL-ORSA

**Oggetto: Invito a proseguire le azioni di sciopero unitariamente**

Cari Colleghi,

all'indomani dall'astensione dal lavoro dichiarata dalla sola FAST FerroVie Emilia, per il P.d.M./P.d.B. ritengo necessario fare alcune considerazioni alla luce del notevole consenso registrato tra le categorie interessate dall'azione di lotta. Fuori da ogni perifrasi, appare evidente a tutti come i dati della partecipazione al conflitto sindacale del 6/7 settembre u.s. abbiano superato ogni più rosea aspettativa, tanto da costringere la stessa Società Trenitalia ad evitare di praticare qualsiasi patetico balletto sulle cifre di adesione dei lavoratori. Anzi, da parte nostra abbiamo persino dovuto constatare che, in alcuni casi, i dati ufficiali dei partecipanti all'astensione dal lavoro e gli elenchi dei treni soppressi, diramati a consuntivo dalla stessa Trenitalia, sono risultati essere addirittura più premianti per la nostra O.S., rispetto a quelli in nostro possesso.

Possiamo affermare senza tema di smentita che in questo sciopero, effettuato dalla sola FAST FerroVie Emilia, si sono riscontrati livelli di partecipazione tra i lavoratori del P.d.B/P.d.M. iscritti sicuramente anche alle vostre O.S., che non si sono mai raggiunti nemmeno quando si è scioperato con tutte le sigle sindacali.

..... omissis.....

La portata di questa adesione da noi ottenuta ci ha ulteriormente responsabilizzati e convinti della necessità di proseguire senza indugio la vertenza sindacale aperta. Vi diremo subito che è nostra intenzione attuare conseguentemente nel breve, fermi restando i tentativi di dialogo con Trenitalia che continueremo perveracamente a perseguire per addivenire a soluzioni concordate sulle motivazioni alla base dello sciopero, nel rispetto delle modalità dettate dagli accordi e dalle normative di legge, che regolano i conflitti sindacali, un ulteriore pacchetto di 48 ore di sciopero, così come ci viene chiesto dagli aderenti alle nostre azioni di lotta.

A questo punto, **attenti come siamo ai valori dell'unità sindacale e della solidarietà tra i lavoratori**, riteniamo che, anche se orgogliosi del consenso avuto come FAST FerroVie, **sia nostro preciso dovere ricercare ancora una volta il vostro coinvolgimento** su una vertenza che, anche se di valenza regionale, ha assunto nei fatti rilevanza nazionale, soprattutto in relazione alla risonanza avuta per i dati sulla partecipazione da parte dei lavoratori e per il naturale collegamento che il nostro sciopero aveva assunto con le note vicende che hanno portato ai provvedimenti disciplinari comminati ai Ferrovieri della Liguria, impropri e non proporzionati rispetto alle fattispecie delle violazioni contrattuali contestate e con l'allontanamento coatto ed improvvido dal posto di lavoro deciso per il RLS Dante De Angelis, colpevole di aver commentato disservizi all'esercizio treni, in linea con come e quanto rilevato da una pluralità di altri RLS di Trenitalia.

... omissis .....

Attendiamo quindi le vostre valutazioni ed auspichiamo di poter porre unitariamente all'attenzione di Trenitalia i termini della nostra vertenza, che può e deve diventare patrimonio di tutte le O.S., significandovi che in assenza di riscontro continueremo come FAST FerroVie nel nostro cammino vertenziale forti del consenso garantitoci dai lavoratori, che sino ad oggi ci hanno sostenuto, ed ai quali sentiamo il dovere di dare risposte concrete.

In attesa quindi che rendiate edotti sia la Scrivente O.S., **che soprattutto i dipendenti di Trenitalia dell'Emilia Romagna che stanno scioperando**, sui vostri intendimenti cogliamo l'occasione per inviarvi i saluti più cordiali.

p/La Segreteria Regionale FAST FerroVie Emilia  
Roberto Santi



F.A.S.T. FerroVie EMILIA ROMAGNA  
FEDERAZIONE AUTONOMA SINDACATI TRASPORTO  
Piazza Medaglie D'Oro 4 40121 Bologna  
Tel. 051 240932 FAX: 051 6303232 Mobile 337 398969 NEWS: www.santirls.it

Aderente all'Associazione  
Autonoma  
Macchinisti  
Europei



# Ancora un incidente mortale sul lavoro.

*In Sicilia due colleghi perdono la vita.*

*I ferrovieri continuano a pagare un duro prezzo alla carenza di sicurezza sul lavoro.*

*La dirigenza aziendale continuerà a parlare di errore umano*

*di Salvatore Genovese*

Il mese di settembre 2008 verrà tristemente ricordato per l'investimento mortale che ha coinvolto due colleghi ferrovieri del Tronco Lavori di Catania impegnati nella manutenzione di un tratto di rotaia in prossimità degli scambi d'uscita della stazione di Motta S. Anastasia (CT).

I due colleghi Ferrovieri, Giuseppe Virgillito (35 anni) e Fortunato Calabrese (58 anni), per cause ancora da accertare sono stati travolti dal treno 3832 che transitava in orario dalla stazione.

Alla vista dei due colleghi, il Macchinista del treno fischiava ripetutamente e azionava prontamente la frenatura d'emergenza, ma purtroppo ciò non è servito a evitare l'inevitabile.

Le dichiarazioni diffuse subito

dopo l'accaduto - prontamente smentite da parte Aziendale - circa l'utilizzo dei mezzi individuali di protezione (cuffie e indumenti alta visibilità), unitamente alla postazione di lavoro in cui i due colleghi si trovavano al momento dell'impatto necessitano di chiarimenti che speriamo nel più breve tempo possibile l'inchiesta della Magistratura possa dare.

Chiarimenti che i familiari e noi tutti attendiamo.

E' comunque necessario sottolineare, senza voler sollevare il polverone della polemica a tutti i costi, che già da tempo Fast FerroVie Sicilia, congiuntamente a tutte le altre OO.SS., ha evidenziato come le eccessive carenze d'organico nella manutenzione infrastrutturale e l'elevato numero di personale

inidoneo, potevano creare forti ricadute anche sulla sicurezza.

Per quanto riguarda poi l'utilizzo del personale inidoneo, proprio il 7 Agosto 2008, ad una nostra sollecitazione di chiarimenti inviata con lettera del 13 luglio 2008, circa l'utilizzo del personale inidoneo nei cantieri di lavoro Avola - Noto e Noto - S. Paolo - Rosolini, la Società così rispondeva:

*tra gli agenti in trasferta si registra la presenza di qualche agente per il quale il giudizio sanitario registra qualche limitazione (pesi non superiori a 10 Kg), in tal caso l'utilizzazione nelle molteplici attività previste nel cantiere avviene compatibilmente con la limitazione riconosciuta dal sanitario.*

Ogni commento è superfluo se si pensa:

- che il personale interessato era stato inviato nella località del cantiere in trasferta
- a quali possano essere le molteplici attività di un cantiere, dove si lavora duramente.

Dal primo settembre 2008 la Società ha disposto in Sicilia l'assunzione di 28 unità lavorative, ma dalle graduatorie in vigore risultavano solo 26 operatori della manutenzione.

Le attuali carenze ammontano a circa 70 unità che possono sensibilmente aumentare per l'alta percentuale di personale esodabile.



# Assetto ferroviario storico, odierno e futuro dell' Umbria

di Alessio Trecchioli

L'assetto ferroviario umbro ha preso forma nella metà del XIX secolo, appena fu nominato PIO IX papa, fautore della realizzazione di una rete ferroviaria come stava già avvenendo in tutti gli stati europei, Russia compresa.

*Il governo dello Stato Pontificio voleva realizzare una sua dorsale ferroviaria che avesse lo scopo di trasportare persone e merci negli stati confinanti*

Il governo dello Stato Pontificio, eludendo un futuro unitario della nazione italiana, voleva realizzare una sua dorsale ferroviaria che avesse lo scopo di trasportare persone e merci negli stati confinanti, con un percorso possibilmente più lungo nel proprio territorio. Questo innanzitutto per un'ovvia questione di interessi commerciali, ma anche per lo scopo di collegare Roma con il porto di Ancona, in modo da permettere alle truppe imperiali dell'alleata Austria di sbarcare e raggiungere velocemente Roma; il porto di Civitavecchia era in procinto ad essere collegato a Roma con la ferrovia, così anche quest'ultimo si poneva al servizio dell'altra potenza alleata, cioè la Francia.

Perugia, che da questa dorsale era stata tagliata fuori, fu recuperata con il collegamento Foligno - Firenze.

La dorsale originava da Ceprano (confine borbonico), saliva a Velletri, raggiungeva Roma, proseguiva per Terni e Foligno e poi per Ancona, Bologna e Ferrara, confine nord dello stato.

Sebbene i progetti e il via dei lavori fossero stati iniziati dallo Stato Pontificio, essi continuarono e terminarono sotto la nuova amministrazione del Regno d'Italia.

Foligno si trovò ad essere nella situazione in cui è oggi Bologna: il nodo ferroviario più importante d'Italia. Ma in meno di 10 anni questo stato di grazia per l'Umbria ter-

minò. Infatti, con Roma capitale, nacque l'esigenza di realizzare una nuova dorsale che portò a collegare Firenze - Roma via Chiusi e non più via Foligno.

In un solo colpo (anno 1875) l'Umbria perse la Bologna - Roma, ovvero la Roma - Venezia - Trieste e la Roma - Foligno - Firenze - Pisa - Milano. Insomma non ci rimasero che la declassata Ancona - Roma e l'insignificante Terontola - Perugia - Foligno.

Sebbene la distanza tra Trieste, Venezia e Roma fosse più breve per via Ravenna, Ancona e Foligno, si preferì sempre effettuare treni Trieste - Venezia - Roma via Bologna e Firenze; insomma quest'ultimo itinerario era economicamente superiore.

Questa fu la dimostrazione che i servizi ferroviari potevano nascere e prosperare dove esisteva utenza, a danno di altri, magari più brevi, ma scarse di utenza.

E questa è la realtà della linea Ancona - Foligno - Roma.

L'idea quindi di realizzare una variante della Roma - Ancona tra Fossato di Vico e Foligno, via Branca e Perugia Aeroporto ha lo scopo di realizzare una dorsale tra Ravenna - Foligno - Roma, che per numero di abitanti supera la dorsale Tirrenica Genova - Pisa - Roma.

Il triangolo ferroviario che ha per vertici Fossato, Foligno e Perugia porta ad un assetto ferroviario

alquanto più prestigioso che a Foligno, come Direzione Territoriale e come sede O.G.R., recherà notevoli vantaggi.

Alla fine del corrente anno sarà operativa l'alta velocità tra Torino, Milano, Roma e Napoli; l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Ing. Mauro Moretti ha annunciato trionfalmente l'avvenimento, sottolineando che i convogli dell'Alta Velocità marceranno con una frequenza di 15 minuti. La percorrenza tra Milano e Roma sarà di 3 ore esatte, quindi è certo che il treno toglierà all'aereo sulla corrispondente tratta il 70% dei viaggiatori (seppur in teoria, poiché

*La percorrenza tra Milano e Roma sarà di 3 ore esatte, quindi è certo che il treno toglierà all'aereo sulla corrispondente tratta il 70% dei viaggiatori*

nella pratica la nuova Alitalia ha vitale bisogno di questa utenza per sopravvivere; quindi c'è il rischio che, per problemi politici, il servizio ferroviario venga azzoppato. Staremo a vedere).

La regione Emilia Romagna, come è suo stile, non si è fatta trovare impreparata. Ha infatti chiesto e ottenuto una nuova fermata, al servizio delle province di Reggio, Parma e Modena. La struttura è posizionata a pochissimi chilometri da Reggio e



facilmente raggiungibile con l'autostrada o col sistema ferroviario regionale che sarà chiamata MEDIOPADANA.

Analogamente alla Mediopadana si può ipotizzare una fermata a Bettolle sull'Alta Velocità al servizio di Siena, Perugia e Arezzo, magari chiamandola MEDIOTOSCANA!

Questa fermata permetterebbe ai tre capoluoghi di raggiungere Roma in 47 minuti, Milano in 2 ore e 20 minuti, Napoli in una ora e 50 minuti, Torino in meno di tre ore e così via.

Confidare che questa infrastruttura non si farà mai è da sciocchi, perché è nell'ordine delle cose che ciò avvenga. Sia per un'esigenza di interesse trasportistico, sia per un'esigenza economica; e siccome realizzare una semplice fermata è un impegno economico tutto sommato esiguo, siamo certi che questa infrastruttura si farà.

Perugia, nonostante la stazione sarà posizionata fuori regione ci guadagnerà, mentre Foligno rischia di perdere la centralità ferroviaria, colpevolmente voluta dalla poca lungimiranza e strategica visione di come si stavano evolvendo i nuovi assetti ferroviari. Eppure i responsabili regionali furono abbondantemente informati, anche da chi scrive, che propose la Variante ferroviaria per Perugia Aeroporto.

Come al solito appena il danno è certo, esponenti del governo regionale fanno interpellanze (quando oramai i buoi sono usciti dalla stalla) annunciando il rischio reale che i treni umbri diretti nella capitale o verso Firenze saranno instradati, come negli anni settanta, sulla linea lenta; insomma si ritorna ad avere collegamenti ferroviari peggiorativi, anche se non per Perugia, da cui bene o male con la super-strada in circa 30 minuti si potrà raggiungere la fermata di Mediotoscana.

Ora le autorità regionali e sindacali dovranno riflettere su questa situazione e correre ai ripari, non essendoci più spazio per anacronistici campanilismi!

Perciò l'idea della VARIANTE è necessaria ed opportuna!

# Rappresentanza autoferrotranvieri a Brescia

*Inaugurata la rappresentanza degli Autoferrotranvieri  
Fast FerroVie della Segreteria Provinciale di Brescia  
Il saluto del Responsabile Provinciale*

*di Giuseppe Caia*

L'umana sensibilità che continuamente ci pervade, sollecitandoci a porre attenzione alle problematiche di chi vive intorno a noi, porta tanto più noi che ci definiamo sindacalisti a renderci partecipi delle problematiche che stratificano il mondo del lavoro, ed ovviamente quelle che più preoccupano i lavoratori.

Oggi più che mai, in questo sfrenato ed insulso desiderio d'affermazione della personalità individuale, il lavoratore si trova ad essere singolo individuo che non riesce più a trovare dei validi sostegni per l'affermazione della propria dignità, attaccata da più parti ed in varie forme, sia per la scarsa valenza che oggi viene data ai contratti di lavoro che per i mancati rinnovi alla scadenza dei contratti stessi; sia per le erosioni che vengono apportate al valore monetario delle pensioni e delle liquidazioni che per le svendite che vengono fatte dei pubblici beni e servizi per dare sfogo alle privatizzazioni, fino a sfociare nella pretesa di dover rapportare da ora in avanti il datore di lavoro ed il lavoratore, solo con formulazione di contratti individuali.

Si ritorna in sostanza alla situazione che imperversava agli albori del secolo appena passato laddove i lavoratori, costretti a lavorare ed a vivere in precarie condizioni igienico - economiche, sopportavano sulle loro anime il peso della schiavitù più ignominiosa.

Ma la umana sensibilità riuscì a trovare la spinta affinché i lavoratori si mobilitassero e si raccogliessero in organizzazioni che denunciassero questo stato di oppressione, reclamassero e difendessero, nei confronti di governo e datori di lavoro, il diritto alla dignità pure in un rapporto di dipendenza, ma attraverso una libera ed equa contrattazione.

Oggi, fortunatamente per tutti, in ampio regime democratico queste organizzazioni, cioè i sindacati, sono pienamente riconosciuti dai dettami della Costituzione della Repubblica Italiana, e penso che nessuno si azzarderà a cam-



biare non dico le parole, ma neanche lo spirito intrinseco di quei dettami, garanzia assoluta di diritto al lavoro e di libertà di essere di ogni cittadino.

Questo significa che non bisogna incominciare ad organizzarsi, ma si è già organizzati e su queste garanzie oggi il sindacato deve poggiare la sua forza per continuare a rendersi garante dei principi che, tesi a realizzare la dignità del lavoratore, rendono dignità anche al mondo del lavoro stesso.

Si è voluto dare avvio allo sviluppo sul territorio bresciano di Fast FerroVie, una Federazione Sindacale apolitica, nella speranza di rimuovere quel dannoso ristagno che vede coinvolti Aziende, Lavoratori ed Utenti in un anello di insoddisfazione sociale causato da complicità politiche - economiche ed ambientali atte ad offuscare soluzioni di reciproci equilibri.

L'inaugurazione odierna per richiamare intorno a queste tematiche l'attenzione generale dell'opinione pubblica, ma soprattutto l'attenzione del mondo sindacale che oggi più che mai deve rendersi partecipe delle possibili assurdità delle pretese della controparte, deve ignorare le sterili polemiche e presentarsi unito alla rivendicazione perché una è la linea della difesa della dignità del lavoratore e non vi sono ragioni di colorazione politiche, di lingua, di razza o di religione che la distinguono.

# Relazione sulla conclusione di Collegio Arbitrale

## Salto di fermata stazione di Senigallia, con treno 561

Il giorno 28 maggio si è svolto presso la Direzione Provinciale del lavoro di Ancona il tentativo di "Conciliazione" sul provvedimento disciplinare riguardante il salto della fermata di Senigallia con il treno 561 del 15/03/2008.

Sul foglio di contestazione veniva anche messo in risalto che "analogia mancanza si era verificata in data 08 luglio 2007 alla condotta del treno 9411, da cui la recidiva".

Per tale "errore" veniva applicato il provvedimento previsto agli artt. 55 h e 52.2 del CCNL (sospensione da uno a quattro giorni) tramutato in una multa di 30 euro (alla prima contestazione dell' 08/07/2007 erano stati applicati i medesimi articoli e 15 euro di multa, derubricati successivamente in Collegio di Conciliazione, attraverso la difesa di FAST FerroVie, a "richiamo scritto").

Al tentativo di conciliazione, presente in rappresentanza del lavoratore il legale dott. P.E., il rappresentante di Trenitalia rifiutava qualsiasi soluzione, se non una diminuzione della multa. Per tale motivo il Presidente del Collegio di Conciliazione ed Arbitrato rinviava ogni decisione all'8 luglio 2008, chiedendo per quella data ulteriori chiarimenti alle parti.

Il dott. P.E. depositava le seguente nota:

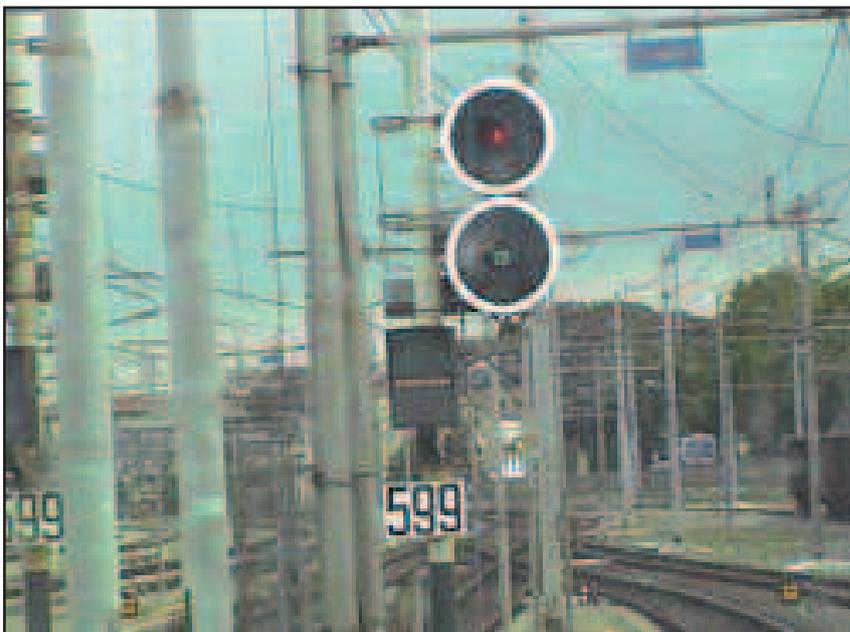
In via preliminare ed assorbente si eccepisce la nullità del provvedimento (ex art. 7 L.300/1970) per violazione del diritto di difesa del lavoratore.

Il lavoratore infatti, a seguito della contestazione dell'addebito, ha chiesto di essere sentito in sua difesa con l'assistenza di un rappresentante sindacale.

Trenitalia, con telegramma del 3 aprile 2008 convocava il lavoratore per lo stesso giorno senza premunirsi di verificare che per tale

incombenza fossero rispettati i diritti del lavoratore ad essere sentito durante il suo normale orario di lavoro (dispensandolo così dal servizio) e di essere assistito dal rappresentante sindacale.

Sia la giurisprudenza di merito che di legittimità, sono concordi nel ritenere onere del datore di lavoro consentire il pieno esercizio del diritto di difesa del lavoratore predisponendo la convocazione delle parti ed il loro esonero dalla prestazione lavorativa per il tempo occorrente.



Si allegano le sentenze e gli atti che attestano una prassi aziendale in materia.

Ciò ha provocato una violazione del diritto di difesa del lavoratore che si riverbera sul provvedimento irrogato provocandone la nullità.

### PREMESSA

Non si tratta di un evento legato a quelle che possono essere considerate mancanze "prevedibili" dei lavoratori dovute ad atteggiamenti più o meno consapevolmente posti in essere in violazione delle norme di correttezza e contrattuali specifiche, articoli contrattuali da 52 a 60 cui rimandiamo.

In questo caso si tratta di un evento connesso alla **pratica** ed alla **scienza** ferroviaria.

Evento non solo prevedibile, in forza della legge dei grandi numeri, ma anticipatamente previsto dalla intera categoria dei macchinisti che hanno in qualche modo voluto tutelarsi tramite l'invio a Trenitalia di una sorta di "avviso" (lettera di AUTOTUTELA) e presentando rapporti di servizio sulle reali difficoltà incontrate, special modo in caso di tempo avverso e scarsa visibilità.

### Il fatto.

La mancanza contestata al lavoratore si riferisce al salto di fermata della stazione di Senigallia il giorno 15 marzo 2008 con il treno 561.

La fermata di cui si parla è prevista alle ore 20:26.

Il 15 marzo, prima dell'ingresso dell'ora solare, alle 19:30 era già buio.

Alla velocità di 180 km/h sulla linea i segnali posti a verde (via libera) situati alla distanza di 1350 m. vengono incontro al macchinista con una frequenza di circa 25 secondi. Difficile quindi riconosce-



re un segnale di linea con uno di stazione. La monocromaticità delle luci di via libera non consentono di allertare la vigilanza che come è noto è stimolata dalla percezione della varianza del colore, nel nostro caso.

I macchinisti sono impegnati nella “decifrazione” di una nota di prescrizione (M3) che ha diversi rimandi e non è di certo di immediata lettura.

Quando avvistano le luci normali di illuminazione della stazione di Senigallia (non quelle di segnalazione della linea che sono tutte verdi), la velocità del convoglio è tale da non consentire una fermata regolare del treno nell’ambito del marciapiede di servizio viaggiatori, neanche con una frenata di “emergenza”.

L’esperienza e la giusta ponderazione dei fatti, che mette al primo posto la sicurezza dei passeggeri, consiglia al macchinista di procedere nella corsa. Non resta che prendere atto, a malincuore, che la fermata è saltata.

Giova sottolineare che un macchinista con minore esperienza avrebbe anche potuto arrestare il convoglio con una frenata di emergenza arrivando però “lungo” in stazione.

In tale ipotizzabile situazione il convoglio avrebbe presentato la maggior parte dei vagoni posizionati oltre la banchina (e probabilmente oltre la stessa stazione), creando un serio pericolo per i passeggeri costretti a scendere sulla massicciata a notevole altezza da terra,

su terreno accidentato ed al buio (le porte dei vagoni InterCity si auto sbloccano a treno fermo o quasi).

### Le regole.

La vigente regolamentazione prevede l’esistenza di due entità, distinte ancorché sottoposte entrambe alla società Ferrovie dello Stato. Una proprietaria della infrastruttura, cioè delle stazioni e dei binari: RFI che ha proprie incombenze ed emana proprie disposizioni in relazione alla circolazione dei treni.

L’altra: Trenitalia proprietaria del materiale di trazione che circola sulla rete ferroviaria.

RFI stabilisce le condizioni necessarie alla circolazione del materiale rotabile sulla rete ferroviaria.

Sue sono le disposizioni relative al “Regolamento Segnali” che ha recepito dalla precedente regolamentazione e quelle relative ai requisiti delle abilitazioni necessarie al personale di macchina per circolare sulla rete.

In relazione a tale ultimo aspetto è opportuno rilevare che per la condotta dei treni passeggeri che viaggiano sulla rete gestita da RFI, e delle relative mansioni previste, vale l’abilitazione alla guida di grado F, e dalle relative disposizioni inerenti, è facile rilevare come una serie consistente di incombenze e di attenzioni devono essere eseguite mentre il convoglio viaggia alla velocità di 180 km/h (giova ribadirlo).

**In via sperimentale**, sotto la vigi-

lanza del Ministero, RFI emana la disposizione 27 del 16 maggio 2005. L’art. 1 di tale disposizione prevede che: *“Sulle linee esercitate con il blocco elettrico, i segnali fissi delle stazioni, relativi ai binari di corsa, devono essere disposti a via libera per il transito anche per i treni aventi fermata d’orario o prescritta, ad eccezione dei casi di seguito specificati: a) notifica al treno di prescrizioni di movimento; b) .....; c) ..... Inoltre, i predetti segnali fissi non devono essere disposti a via libera per il transito in tutte le contingenti situazioni che potrebbero arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione o dell’esercizio ferroviario.”*

La disposizione in esame viene quindi obbligatoriamente recepita da Trenitalia, la società proprietaria del materiale rotabile.

Dall’esame dell’art. 1 della disposizione innanzi citata si evince con estrema chiarezza che la predisposizione del segnale di stazione predisposto a via libera **non deve verificarsi** nei casi contraddistinti dai punti sub. a), b) e c).

La definizione di prescrizioni di movimento si trova all’art. 16 comma 1 dell’ I.P.C.L.: *“Sono prescrizioni di movimento tutti gli ordini e disposizioni di servizio inerenti all’infrastruttura che riguardano la circolazione dei treni.”*

Da una prima “interpretazione” dell’art. 1 della disposizione 27/2005 si potrebbe evidenziare che, avendo il macchinista del treno delle “prescrizioni di movimento da rispettare” (M3 e M40), i segnali dovevano essere disposti a via impedita per la fermata, proprio perché il gestore della rete, in relazione alle **situazioni particolari della linea**, ha ritenuto di dover impartire precise indicazioni di via al convoglio.

Ma, il rappresentante di Trenitalia ha eccepito tale “lettura” del testo, precisando che la lettera a) dell’art. 1 va intesa “se nella stazione avente fermata prescritta vi è anche la necessità di consegnare prescrizioni al treno, allora i segnali di stazione devono essere disposti a via

impedita per garantire la fermata del treno (?).

Ma ciò vuol dire che “il possibile salto di fermata”, da parte del macchinista, è previsto in modo chiaro sia da RFI (che ha emanato la Disposizione) che da Trenitalia (per bocca di un proprio ufficiale rappresentante). Quindi già come detto precedentemente: **ampiamente prevedibile**.

Non solo, secondo il disposto dell'art. 2087 c.c. era dovere del datore di lavoro **vigilare** sulla corretta esecuzione delle disposizioni affinché non sorgesse in capo al personale di macchina un surplus di compiti e di attenzioni potenzialmente pericoloso per la sicurezza dei passeggeri e dei lavoratori stessi.

Nel caso in esame appare di tutta evidenza che la **negligenza** del gestore della rete, che non ha dato puntuale applicazione e non ha vigilato sulla corretta applicazione delle proprie disposizioni; unitamente alla incuranza del gestore del materiale rotabile di pretendere l'esatta esecuzione delle disposizioni che consentono al personale di macchina di procedere con sicurezza e senza stress aggiuntivi all'esecuzione del proprio gravoso compito, ha indotto l'evento del salto di stazione.

### La sperimentazione

Giova a questo punto tornare nel merito della questione “sperimentazione”.

Il regolamento treni, lo abbiamo già visto, consente l'emanazione di regolamenti provvisori al fine di compiere una “sperimentazione”. A rigore tale possibilità sarebbe consentita per la sperimentazione di sistemi di sicurezza del trasporto ferroviario e non per “velocizzare” l'ingresso dei convogli nelle stazioni. In tale ottica si potrebbe eccepire una illegittimità del regolamento per eccesso di potere. Ma non è questa la sede.

Qui basterà rilevare che il fine sperimentale consente una deroga, una sospensione dei regolamenti normalmente vigenti. Se dunque il

fine è quello di verificare la “possibilità”, la “sicurezza” ed il rilievo degli “errori” cui si può andare incontro è evidente l'accettazione di un certo “rischio” da sperimentazione.

E nell'accettare il “rischio” della sperimentazione il sistema sospen-



de alcune garanzie certe approntate dai regolamenti. Non si vede come mai tale “sospensione” della normale validità dei regolamenti non tenga in doverosa considerazione i compiti e stress aggiuntivi di cui devono farsi carico i lavoratori.

In tale ottica appare di tutta evidenza che anche ammesso (e non concesso) che possa addebitarsi un “errore” da “sperimentazione” al personale di macchina non si capisce l'applicazione dell'aggravante della “**recidiva**” in mancanza della dimostrazione, da parte del datore di lavoro di una precisa intenzione del lavoratore a trasgredire la norma di condotta.

Nel caso della sperimentazione ci appare del tutto normale considerare ciascun “salto di fermata” “errore previsto e prevedibile” senza possibilità di applicare alcuna aggravante.

La recidiva, è noto, attiene ad una volontarietà dell'azione riproposta nonostante una precedente sanzione. E' a dire che la gravità attiene al fatto che l'applicazione della sanzione non ha avuto effetto sul lavo-

ratore al quale si applica così una sanzione a gravità progressiva.

Ma qui non siamo nel campo delle azioni volontariamente e consapevolmente poste in essere. Siamo nel campo degli errori che possono accadere. La letteratura è ampia in materia, e ove si ritenga necessario

ci riserviamo di produrla.

### La gravità delle sanzioni

Il potere di sanzionare il lavoratore è un potere straordinario che il sistema giuridico concede al datore di lavoro in deroga al normale divieto di applicazione di sanzioni da parte dei privati. Per questo il sistema è particolarmente rigido al rispetto della procedura formale ed anche sostanziale.

Ma tale potere è concesso per sanzionare il cattivo atteggiamento del lavoratore, la sua negligenza e la sua riottosità. In tale ottica non tutti gli errori sono sanzionabili. Ove tutti gli errori fossero sanzionabili il sistema arriverebbe al collasso. Della naturale errabilità nella esecuzione dei compiti non conviene neanche accennare (del resto la mancata previsione del punto a) dell'art. 1 della disposizione 27 del 16/5/2005 nell'evento in questione è classificabile come errore).

Basterà dire che il concetto di errore è comunque legato alla serie che viene presa in considerazione. Giova riflettere sul fatto che ove sia reso possibile al datore di lavoro

sanzionare con la progressività della recidiva ogni errore del lavoratore si avrebbero degli effetti sicuramente illegittimi ed illegali. Basterebbe infatti consapevolmente affidare al lavoratore dei compiti intrinsecamente difficili o comunque superiori alle sue possibilità per arrivare a comminargli una serie di sanzioni delle quali la più grave, è noto, è il licenziamento.

### **Il ruolo sindacale del lavoratore.**

Da ultimo ma non per ultimo vogliamo accennare ad una remota possibilità che l'atteggiamento di "chiusura" di Trenitalia nei confronti della conciliazione della vicenda possa essere imputabile al ruolo sindacale svolto dal lavoratore.

Si ha notizia che in altre situazioni riconducibili all'evento contestato non sia stato preso alcun provvedimento (correttamente per altro) nei confronti dei macchinisti coinvolti e che la "recidiva" non sia stata contestata ad altri lavoratori occorsi in più salti di fermata (quanto detto è tutto documentabile).

Ove si ritenga utile si propone l'audizione dei sig. macchinisti...omissis...(tutti dell'Impianto Passeggeri di Ancona) per conferma della situazione indicata.

**CONCLUSIONI** Per quanto sopra esposto si chiede:

1. In via preliminare l'annullamento del provvedimento di Trenitalia per violazione del diritto di difesa del lavoratore.

2. In via subordinata si chiede l'annullamento del provvedimento perché il salto di fermata è avvenuto all'interno di una "sperimentazione regolamentare" nella quale la possibilità del salto di fermata era previsto e prevedibile.

3. In via residuale si chiede la derubricazione della mancanza come "recidiva" in quanto il datore di lavoro non ha dimostrato la "volontarietà e/o la negligenza" del comportamento del lavoratore.

**Il giorno 08 luglio 2008, in sede di Arbitrato, il Presidente – con il solo parere contrario del rappresentante di Trenitalia – decide:**

Omissis....  
**PQM**

**Il collegio, a maggioranza e con il voto contrario del rappresentante di Trenitalia Sig. ..omissis.. derubrica la sanzione disciplinare della multa di euro 30,00 irrogata da Trenitalia spa nei confronti di ..omissis...convertendola nel rimprovero scritto ex art. 53 CCNL e pone a carico dell'azienda i 2/3 delle competenze del Presidente del collegio liquidate in Euro 450,00 (quattrocentocinquanta).**

Il rappresentante di Trenitalia giustifica il voto contrario con la mancata considerazione della recidiva in quanto già nel 2007 il lavoratore è stato sanzionato per analoga mancanza.

Per completezza di esposizione, si evidenzia che il Presidente (avendone facoltà) ha annullato le spese a carico del lavoratore (1/3 pari a 150,00 euro) e lasciando quelle a carico di Trenitalia...omissis..

**A cura di Clemente Setaro, per la FAST FerroVie Marche**

*Anche in questo caso, con l'assistenza del legale dott. P.E. e l'impegno della FAST FerroVie si è riusciti a portare ancora, al solo richiamo, la sanzione al PdM per il salto di fermata con Verde/Verde.*

*Quando l'azienda sanzionava con la sospensione dal servizio, in Collegio Arbitrale portavamo alla multa ed ora le multe le portiamo al richiamo, sanzione commisurata a regolamenti ferroviari certi che, al verde, prevedono ragionevolmente ancora via libera e transito dalle stazioni.*

*In questo caso di Senigallia, diamo risalto all'aspetto legato alla Sicurezza: a seguito della situazione-trappola del segnalamento, i Macchinisti hanno scelto di non effettuare fermata lunga in rapida fuori marciapiede, bensì di transitare.*

**Importante il pronunciamento relativo alla mancanza di recidiva, non applicabile in assenza di volontarietà e/o negligenza dimostrate da Trenitalia.**

*Come FAST FerroVie ribadiamo quindi che il salto di fermata con Verde/Verde è condizione prevista da norme ferroviarie probabilistiche, che non tengono conto degli obblighi di Legge, per il datore di lavoro, di innalzare lo standard tecnologico e di assistenza/supporto alla condotta dei treni.*

*Per inverso si aggirano le tecnologie RSC/SCMT, inducendo così all'errore.*

*Con le Disposizioni 27/57/68 RFI, l'azienda è riuscita a fare due cose:*

- aumentare lo stress di coloro che guidano i treni inducendoli - ribadiamo - all'errore;
- porre in essere situazioni di pericolo per i viaggiatori, nel caso di treni che entrano a forte velocità in stazione e nel caso di fermata lunga fuori marciapiede (per discesa degli stessi sulla massicciata, oppure in interbinario in zona rossa, a rischio di essere investiti).

R.L.S. Roberto Santi



# Convegno BENESSERE@IN-SICUREZZA

*Il Cpo di Marche - Umbria - Abruzzo organizza un convegno sulle peculiarità delle donne nel mondo del lavoro*

*di Brigida Marro*

Martedì 16 settembre 2008, nella sala "Pagoda" dell'ex Palazzo Compartimentale FS di Ancona, si è svolto un convegno dal titolo BENESSERE@IN-SICUREZZA organizzato dal Cpo Marche - Umbria - Abruzzo.

Dopo i saluti e una breve presentazione da parte della signora Gabriella Sancricca, Presidente del Cpo Marche - Umbria - Abruzzo, il convegno è entrato nel vivo con l'intervento della dottoressa Paola Catalini, consigliera di parità della regione Marche, che ha esposto le varie problematiche legate alla conciliazione tempo - lavoro e tempo - famiglia, ponendo l'accento sull'utilizzo da parte delle lavoratrici del part-time e della flessibilità nell'orario giornaliero. Part-time che, quando concesso, inevitabilmente pregiudica un'eventuale sviluppo della carriera professionale, senza contare che questa *concessione* comporta già di per sé una penalizzazione economica che non tutte le donne possono permettersi. Pensiamo alle donne "genitori unici" che devono sostenere da sole l'economia familiare. La consigliera ha concluso il suo intervento considerando che le aziende dovrebbero mirare alla qualità e non alla quantità del lavoro.

È seguito l'intervento dell'Assessore alle Politiche Sociali della provincia di Ancona, che ha illustrato un progetto dell'amministrazione provinciale volto a migliorare la vita nelle stazioni medio-piccole. Il progetto ha come fine la formazione di volontari che si rivolgano ed



*Brigida Marro e Elisa Mazzola*

eventualmente aiutino le persone indigenti che vivono nelle stazioni, promuovendo nei loro confronti azioni non repressive per migliorarne le condizioni di vita.

Il Direttore del Trasporto Regionale, Ing. Antolini, ha illustrato la Comunicazione Organizzativa n.46 del novembre 2007, nella quale si definiscono le modalità operative inerenti la tutela legale del personale vittima di aggressioni. L'obiettivo della procedura è la definizione delle responsabilità e delle modalità

operative del processo di attivazione della tutela legale del personale aggredito nell'ambito delle proprie attività lavorative. La DTR Marche ha svolto una giornata formativa sul tema della sicurezza a tutto il Personale di Bordo (CT/CST) così da dare loro più strumenti per poter affrontare e gestire nel modo più efficace qualsiasi criticità.

Per ultima è intervenuta la dottoressa Maria Cristina Fiorentino, Responsabile di Protezione Aziendale per RFI, che ha illu-

strato una serie di grafici dai quali si desumeva che nell'ultimo anno, grazie a una maggior presenza di agenti Polfer, i reati a bordo treno sono diminuiti del 43%.

Infine è stata data la parola al pubblico presente in sala (quasi tutte donne) e così è iniziato un dibattito molto vivace tra il pubblico e i Dirigenti che fino ad allora avevano illustrato tutti quei *bei* progetti sulla Sicurezza.

E' intervenuta anche una capotreno del PdB Passeggeri di Ancona che ha posto diverse obiezioni a ciò che era stato detto fino a quel momento, facendo un confronto tra la teoria esposta dai relatori e la realtà, molto diversa, che il personale vive quotidianamente. Ha manifestato il senso di solitudine che si prova quando ti accorgi che le tue segnalazioni o i tuoi rapporti di servizio vengono puntualmente ignorati o disattesi.

A questo punto la sala si è come animata e tutte le persone presenti, che avevano ascoltato i vari interventi in religioso silenzio, sentivano l'esigenza di ribadire i concetti espressi dalla collega, integrandoli con le proprie esperienze.

Più che un convegno, il clima sembrava quello di un'assemblea!

La Presidente Cpo Marche - Umbria - Abruzzo decideva di porre termine al dibattito, prima che questo assumesse toni di veemenza un po' fuori misura nei confronti dei rappresentanti della dirigenza, ringraziando e salutandoli tutti i partecipanti.

E' stato un convegno molto interessante, che da un lato è servito alle lavoratrici per conoscere le iniziative delle aziende e delle istituzioni riguardo ai problemi connessi al lavoro delle donne, ma dall'altro ha fornito a dirigenti e amministratori nuovi spunti per adattare i *bei* progetti alla reale vita professionale delle lavoratrici.

# Elezione delle RSU alla Sita di Sansepolcro

## Netta Vittoria di Fast FerroVie

di Massimiliano Fognani

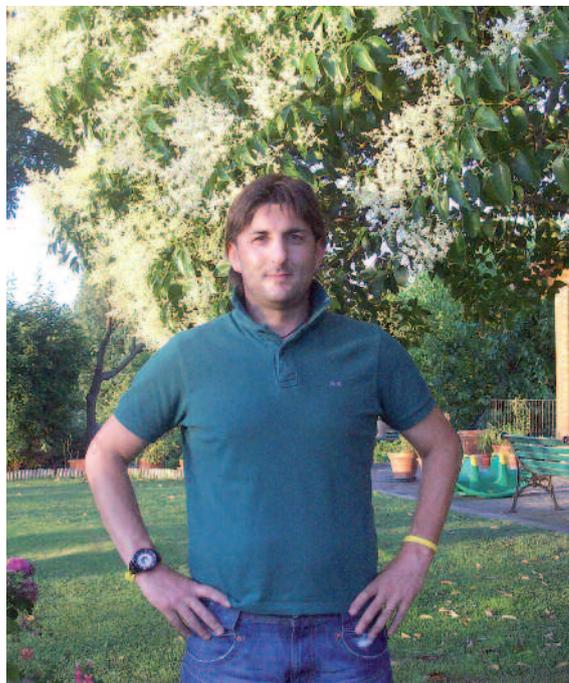
Nei giorni 25/26/27 giugno 2008 si sono svolte le elezioni per il rinnovo della RSU aziendale del Gruppo Sita SpA di Sansepolcro (Ar).

Ci siamo molto impegnati, per queste elezioni, perché ritenevamo che fossero un importante punto di verifica del lavoro che abbiamo fatto nei mesi precedenti. E lo spoglio delle schede ci ha dato ragione, evidenziando una netta vittoria del nostro sindacato.

Questa affermazione, già di per sé importante e lusinghiera, lo è ancora di più se si considerano i seguenti due fattori. Il primo è che, pur essendo presenti da poco in questo settore e in questo Gruppo siamo riusciti a scavalcare, per numero di preferenze, sindacati storici come quelli confederali; questo ci rende - ed è il secondo importantissimo fattore - non più una semplice comparsa ma un vera realtà.

Il merito principale è da attribuire ai colleghi - Roberto Gaggioli, Giuliano Lombardi, Gilberto Crocioni e Gabriele Leonardi, solo per citarne alcuni - che in questi anni hanno creduto nel nostro progetto di adesione ad un sindacato libero, apolitico e apartitico, il cui esclusivo interesse è quello della difesa dei lavoratori, dei loro diritti e delle loro prerogative.

E' evidente che l'orgoglio per questo risultato non dovrà farci



Massimiliano Fognani neoeletto RSU

credere di essere *arrivati*, ma dovrà essere per noi il punto di partenza di una nuova fase che ci vedrà presenti e attivi al fianco dei lavoratori, iscritti e non, scevri da ogni tentazione di difesa di interessi personali.

Di seguito, vi illustriamo i dettagli del voto.

Aventi diritto	94
Votanti	85
Assenti	9
Fast FerroVie	voti 37
Cgil	voti 31
Cisl	voti 16
Uil	voti 1

Risultano eletti, per Fast FerroVie, i colleghi Massimiliano FOGNANI, Carmine ELISO e Alfiero PELLEGRINI

# *Ammortizzatori sociali: finalmente la parola fine*

*Raggiunto l'agognato accordo sugli ammortizzatori sociali nel settore degli Appalti e dei Servizi Ferroviari*

*Ma ci sono ancora delle forti resistenze*

*di Antonio Vitiello*

L'estenuante trattativa con i gruppi interessati agli ammortizzatori sociali del settore, ha finalmente trovato una soluzione definitiva e per alcune società, quali la Mazzoni Ambiente S.p.A. si sono addirittura siglati gli esami congiunti in ambito ministeriale.

Ed infatti in data 14 luglio 2008, presso il Ministero del Lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali, alla presenza del Dott. Ivano Merolli si sono incontrate, formalmente convocate, le parti sociali interessate alla situazione occupazionale della Pietro Mazzoni Spa (PMA), assistita dalla Fise e le OO.SS.LL. nazionali, in quanto la PMA ha usufruito di Cassa Integrazione Guadagni Straordinaria (CIGS) in deroga per il periodo dal 1 gennaio 2007 al 31 dicembre 2007. Ciò è avvenuto anche in virtù di quanto contenuto nel verbale di accordo ministeriale del 14 giugno 2007, il quale prevedeva il definitivo superamento degli ammortizzatori sociali in deroga entro il 31 dicembre 2007.

Nonostante sul territorio gli interventi effettuati abbiano conseguito apprezzabili miglioramenti sul versante occupazionale, dal confronto è emerso che nell'attuale situazione permangono difficoltà ancora da risolvere in relazione alle problematiche; a tal fine il 27 dicembre 2007 è stato sottoscritto un protocollo d'intesa, ratificato presso il Ministero del Lavoro il 16 giugno 2008, che ha regolamentato le modalità di uscita del settore degli appalti di pulizia FS dagli ammortizzatori sociali di qualsiasi tipologia, attivati sia in deroga che in via ordinaria.

Il citato protocollo e la relativa ratifica ministeriale prevedono la possibilità di ricorrere, ad esplicite

condizioni, agli ammortizzatori sociali in deroga alla disciplina ordinaria per l'anno 2008.

Per tutto quanto sopra premesso, le parti si sono incontrate per confermare l'intesa applicativa dell'accordo citato in premessa ed hanno convenuto:

- Per quanto alle regioni e rispettive province di Lombardia, Piemonte, Toscana, Marche, Umbria, Emilia Romagna e

Campania, altresì considerata ed acclarata la specificità delle realtà regionali, le parti concordano il ricorso ad un Contratto di Solidarietà in deroga alla normativa vigente, ai sensi dell'accordo ministeriale del 16 giugno 2008, dal 1 giugno 2008 al 31 dicembre 2008 secondo le specifiche contenute nel verbale di accordo regionale, che è parte integrante e sostanziale del presente verbale. Le parti



Veneto il ricorso alla cassa integrazione avrà decorrenza dal 1 gennaio 2008 e avrà termine il 31 luglio 2008 .

- Per quanto alla regione Liguria e rispettive province, considerata ed acclarata la specificità della realtà regionale ai sensi dell'accordo citato in premessa, le parti concordano che il ricorso alla cassa integrazione avrà decorrenza dal 1 gennaio 2008 e avrà termine al 31 dicembre 2008.

- Per quanto alla regione

concordano di incontrarsi a livello locale entro il mese di settembre 2008 per una verifica dell'accordo di solidarietà.

Resta inteso che i verbali regionali di accordo della Campania e della Liguria sono stati ratificati e resi esigibili a livello nazionale in quanto corrispondenti alle previsioni del verbale di accordo del 27 dicembre 2007.

Con istanza dell' 11 luglio 2008, l'azienda Pietro Mazzoni Ambiente SpA ha chiesto al Ministero del Lavoro di poter

esperire l'esame congiunto in base alla legge 218/2000 per l'ottenimento della CIGS.

Il Ministero ha provveduto a convocare le parti con massima celerità, pur rilevando la tardività della richiesta aziendale, relativamente ad una procedura di CIGS con decorrenza 10 gennaio 2008.

Con la sottoscrizione del presente verbale le parti si danno atto di aver esperito positivamente l'esame congiunto previsto dall'art.2 del DPR 218/00.

Dalla trattativa sindacale è rimasta fuori la società Geas Scarl che, sebbene seguita dalla direzione del personale del Gruppo Mazzoni, lamenta una situazione gestionale che a detta dell'azienda è al limite della bancarotta (oltre un milione di euro di disavanzo nell'anno 2007 e una previsione di 800.000 euro di disavanzo di bilancio per l'anno in corso); a dire il vero a questa situazione hanno contribuito anche le OO.SS. regionali che, ad eccezione di Fast FerroVie, hanno siglato accordi di mobilità per gli anni 2006 e 2007 che, se da un lato prevedevano la fuoriuscita del personale in esubero, nel contempo contemplavano assunzioni di nuovo personale (sic!).

Per la soluzione di tale cogente problematica non è risultata nemmeno sufficiente una ulteriore riunione tenutasi il 17 luglio; anzi si è dovuti assistere ad una posizione maldestramente statica dei rappresentanti aziendali, incapaci in tale frangente di una proficua mediazione tra le sacrosante istanze sindacali (nessun danno ai lavoratori) e la necessità di risanamento aziendale (con una richiesta di solidarietà tra le 25 e le trenta ore).

Sorte migliore è toccata alla società Eporlux S.p.A. che con piglio gioviale ma estremamente professionale, nella giornata del 17 luglio 08, è riuscita a concludere un accordo che, se da un lato in alcuni cantieri RFI e Centostazioni ha portato all'azze-

ramento della solidarietà, dall'altro ha consentito un innalzamento delle ore lavorate da parte dei lavoratori, consentendo altresì all'azienda una boccata di ossigeno che le consentirà di giungere ancora in piedi il termine naturale dell'appalto.

Questa realtà imprenditoriale giovane e dinamica, dopo essersi liberata di zavorra dirigenziale che la appesantiva (vista anche la manifesta incapacità tecnico organizzativa che a dire dell'attuale gestione aveva condotto la società sul baratro della liquidazione), ha intrapreso un cammino di risanamento che, nonostante le poche, anzi miserevoli risorse messe a disposizione dell'appalto, punta ad un risultato di gestione di segno positivo.

Nella stessa giornata del 17 luglio si è dovuto poi assistere ad un tentativo fallito di rimescolamento delle carte da parte dell'associazione CNCP; è da premettere che proprio per dare un sostanziale aiuto alle Coop, si era fatto ricorso all'accordo ministeriale del 16 giugno 2008, fortemente voluto dalla presidenza dell'associazione.

Con rammarico di tutte le Segreterie Nazionali si è tuttavia dovuto assistere ad una pantomima delle Coop che nel tentativo di portare a casa un accordo capestro per i dipendenti non ha consentito, allo stato, di concludere un bel niente.

Ed infatti, nonostante la disponibilità del sindacato ad analizzare le situazioni di criticità residuali, ci si è trovati di fronte ad una proposta che se da un lato prevedeva la fuoriuscita dagli ammortizzato-



ri sociali per i soci al 31 luglio (eccetto che per le realtà di Napoli, Roma e Genova dove si richiedeva un esame più approfondito), dall'altro escludeva la discussione sugli ammortizzatori ai dipendenti, potendosi così verificare la strana situazione di un socio a tempo pieno e di un dipendente in ammortizzatore sociale.

Probabilmente la richiesta di aggiornamento a data da destinarsi, fatta dall'Associazione a seguito delle incalzanti richieste di chiarimento di tale situazione, porterà la discussione su lidi meno insidiosi ed incerti del futuro.

Pur tuttavia dopo svariati incontri a partire dal 3 settembre, anche per CNCP si è giunti ad un accordo. Premesso che in data 27 dicembre 2007 è stata stipulata un'intesa tra le parti che regola il rientro graduale e contingentato dagli ammortizzatori sociali con scadenze precise e che la stessa intesa prevede la possibilità di intervenire in ambiti territoriali ove permangano oggettivi e riscontrati elementi di criticità tali

da essere trattati in maniera specifica e non generalizzata, in data 16 giugno 2008 è stato stipulato presso il Ministero del Lavoro un accordo che recepisce per intero l'intesa di cui al punto precedente e che si intende pertanto parte integrante del presente verbale; le parti, nel dare attuazione alle disposizioni dei medesimi accordi citati, ribadiscono che il presente accordo annulla e sostituisce le intese sottoscritte a qualsiasi livello territoriale attinenti agli ammortizzatori sociali, relative ai soci e ai dipendenti delle cooperative consociate al CNCP, attivati sia in deroga e sia con la ordinaria normativa vigente.

Il Consorzio CNCP dichiara di essere composto da oltre 40 cooperative che operano prevalentemente nel settore ferroviario, con diverse attività e servizi svolti per tutte le società del Gruppo FS, erogati per circa un 80% a RFI, Centostazioni, Grandi Stazioni, Ferservizi e per circa il 20% alla società Trenitalia; il Consorzio CNCP procederà ad una ristrutturazione organizzativa territoriale finalizzata alle soluzioni strutturali per il superamento degli ammortizzatori sociali da parte delle proprie consociate, intervenendo da un lato nei confronti dei vari committenti attraverso la richiesta di maggiori attività che rendano più remunerativi gli attuali affidamenti, dall'altro riorganizzando la propria presenza sul territorio, agendo sui fattori organizzativi e di assetto delle consociate, al fine di rendere operante una gestione coerente delle stesse cooperative in termini di abbattimento dei costi fissi di gestione e in termini di sinergie nell'organizzazione del lavoro, tali da rendere più operativa, efficiente ed economica la propria gestione e quella delle cooperative che lo compongono. Ad oggi le Cooperative interessate all'utilizzo degli ammortizzatori sociali,

con le gradualità previste per la chiusura definitiva degli ammortizzatori, sono 11. Residuali criticità da trattare a parte sono state espresse per gli appalti della Regione Sicilia, dove i committenti hanno operato numerosi tagli di commessa.

Anche per la società SERFER S.p.A. si è giunti, nella giornata del 17 luglio 2008, ad un positivo ma sofferto accordo di chiusura degli ammortizzatori. Anche in questo caso ad una iniziale posizione di intransigenza dell'azienda, il sindacato è stato costretto a far quadrato. Ed infatti nonostante dal 27 dicembre siano trascorsi ben sette mesi, l'azienda manifestava la sua incapacità tecnico -



economica ed organizzativa alla fuoriuscita dagli ammortizzatori sociali alla data del 31 luglio, facendo palesare l'ulteriore difficoltà del periodo feriale estivo.

Il sindacato, pur consapevole delle difficoltà legate al periodo estivo, rimaneva intransigente nel richiedere una data certa ed esigibile per mettere la parola fine agli ammortizzatori sociali, e dopo un estenuante trattativa e un infinito tira e molla si concretizzava nel 30 settembre 2008, ad esclusione degli impianti di Trenitalia - Sicilia e Ferservizi. Le OO.SS. tutte ottenevano anche l'impegno da parte della SERFER S.p.A. alla regolarizzazione del sub appalto (soci della Coop Sprinter).

Al termine della giornata del 17

luglio 2008 si è trovata anche la disponibilità da parte delle OO.SS. ad addivenire ad un incontro esplorativo con le Società del Gruppo Di Stasio.

Tale gruppo, dimostrando come al solito l'incapacità tecnico - economica e gestionale di stare al passo delle altre società del Settore (dimostrata anche dal fatto che lo stipendio del mese di maggio è stato pagato in due *tranche*, di cui l'ultima il 2 luglio, e che alla data odierna non risulta ancora effettuato l'accredito dello stipendio del mese di giugno nonostante una diffida da parte delle OO.SS. e del Gruppo Fs), si è intestardita nell'uso indiscriminato ed unilaterale degli ammortizzatori sociali. Portando al tavolo della trattativa regionale di volta in volta quello o quell'altro soggetto, prosegue il suo discusso cammino nel campo degli ammortizzatori.

A nulla valgono gli accordi da cui ufficialmente si ritira la firma (caso Abruzzo) o addirittura l'impugnativa davanti all'A.G. competente (come il caso della Campania e ciò nonostante una struttura di comodo raccolga firme a favore di un fantomatico ammortizzatore quale solidarietà commisto alla già presente CIGS); a nulla valgono le reiterate proteste delle organizzazioni sindacali tutte e il reiterato richiamo al rispetto degli accordi sottoscritti da Fise - di cui si è parte integrante - e dallo stesso gruppo dirigenziale Di Stasio.

Pur tuttavia le OO.SS. tutte si sono rese disponibili ad un ulteriore incontro una volta sanate le pregiudiziali previste negli accordi già sottoscritti, di cui si chiede una esplicita adesione ed attuazione. C'è da dire che neanche un ulteriore incontro avuto con i rappresentanti del gruppo ha sortito migliore effetto.

Staremo a vedere, pur non dimenticandoci che le gare sono alle porte. Ma questa è un'altra storia!

di Antonio Scalise

## Partirono in due (ed erano abbastanza)

Questa puntata di *Giallofisso*, come e più del solito, è dedicata alla nostalgia.

La nostalgia del "socio".

Un'istituzione, per generazioni di macchinisti, perché avere "un buon socio" è stato l'augurio che ogni macchinista ha fatto a sé stesso, fin dai primissimi mesi di servizio.

Certo, bisogna intendersi, perché il buon socio non ha per tutti le medesime caratteristiche. Durante il periodo di prima formazione, il buon socio era quello professionalmente più capace, che aveva qualcosa da trasmettere; ed anche tra questi ce n'erano di due tipi: quelli che amavano insegnarti il mestiere, e quelli a cui il mestiere dovevi "rubarlo". I migliori, a nostro parere, erano i secondi, quelli da cui imparare osservandoli lavorare.

Ne abbiamo conosciuto uno che, quando l'allievo non frenava in maniera perfetta, non commentava; salvo poi complimentarsi ironicamente, con una stretta di mano, alla prima frenata che egli considerava *buona*. E l'allievo capiva.

Terminato il periodo di formazione, nella scelta del buon socio entravano in gioco altri criteri. Prima tra tutte una certa identità di vedute nell'approcciarsi al lavoro; chi scrive - solo per fare un esempio - preferisce da sempre lavorare con colleghi che capiscano l'importanza di riposare prima dei turni di notte. Anche il fatto di abitare vicini, era tenuto in grande considerazione. In tal modo, alternando l'utilizzo delle due automobili, si dimezzavano le spese e ci si faceva compagnia nel tragitto casa - lavoro, soprattutto di notte.

Altre cose ancora, seppure di minore importanza, influivano

nella scelta.

Due tra tutti: la fede politica e quella sportiva. Non ci si stupisca, di questo. Politica e sport sono i principali argomenti di conversazione degli italiani (dopotutto siamo un popolo che vanta 60 milioni di presidenti del consiglio e altrettanti commissari tecnici della nazionale di calcio...); se il collega ha idee diametralmente opposte, la coppia rischia di... scoppiare.

Ma a parte questi aspetti leggeri, il socio è molto di più, perché è la persona con cui si condivide la maggior parte della propria giornata. Spesso si sta con lui più che con la propria famiglia, e in molti casi si creano dei rapporti che sfiorano il legame parentale. Ci si confida, spesso, col socio. Se ne rispetta il parere.

E' esemplare un aneddoto accaduto alcuni anni fa quando due macchinisti, terminato il loro servizio di turno, si salutarono: "A domani".

Un'ora dopo si ritrovarono, entrambi *doppiati*, sullo stesso treno, poiché nessuno dei due (che non erano *stra-lavoratori* abituali) aveva avuto il coraggio di confessare al socio di aver accettato un *doppio passo*.

Del socio, talvolta, si ha soggezione.

Recentemente, però, questa istituzione è un po' caduta in disgrazia.

Tutto è iniziato con il massiccio utilizzo dell'Agente Unico sui treni del Trasporto Regionale e rischia di degenerare completamente con la paventata adozione dell'Agente Solo di macchina, tanto cara ai vertici aziendali.

Si badi, noi non vogliamo, in queste righe, affrontare il problema "politico" della questione. Lo facciamo già da mesi, sul nostro giornale. Ci interessa, lo

dicevamo all'inizio, la parte *romantica*. Perché riteniamo che rinunciando ai due agenti di macchina si metta a repentaglio un patrimonio che, negli anni, ha portato un valore aggiunto all'azienda.

Il socio, quello con cui lavori da anni, compensa le tue inevitabili piccole carenze professionali; interviene quando, in piena notte, ti prende il momento dell'"abbiocco"; ti induce ad andare a lavorare anche se stai poco bene: sei con lui, ti fidi.

In sintesi, ti rende più sopportabile la parte meno bella di questo bellissimo lavoro.

Ora, noi non pretendiamo che la dirigenza aziendale decida, su una questione così importante, sull'onda delle emozioni e della nostalgia. Vorremmo però che la questione dell'Agente Solo smettesse di essere un totem, un simulacro da venerare acriticamente. Ci vengono in mente a questo proposito - e ci scusiamo in anticipo per l'ardito paragone - gli abitanti de "La fattoria degli animali" di Orwell. Essi, gli animali, in guerra con gli umani solevano ripetere, a mo' di litania, la frase "quattro gambe, buono; due gambe, cattivo".

Ci sembra di sentirli, i nostri dirigenti aziendali: "un macchinista, buono; due macchinisti, cattivo".

Un totem, appunto. Un dogma, quasi.

Noi ci concediamo volentieri la piccola presunzione di aver posto, con questa poche righe, l'attenzione su un aspetto che difficilmente può essere trovato in grafici e tabelle, ma che consideriamo importante per la qualità della vita dei macchinisti la quale, inevitabilmente, si riflette sulla qualità del lavoro che essi svolgono.

# Ancora sulle pensioni: nuovi quesiti

di Agostino Apadula

*Il continuo susseguirsi di riforme, tentate riforme e controriforme del settore pensionistico e previdenziale genera confusione tra i lavoratori. Ulteriori chiarimenti in questo articolo*

Il dibattito sulla previdenza nel nostro paese, come è facile immaginare, si è fatto talmente intenso da diventare permanente. Ciò è dovuto in buona sostanza sia al fatto che le riforme pensionistiche, negli ultimi anni in Italia, sono state realizzate con cadenza molto ravvicinata, sia per la previsione d'interventi legislativi che addirittura hanno modificato alcuni aspetti delle leggi pensionistiche, non ancora completamente attuati, così come è stato il caso dell'ultima legge di riforma in ordine di tempo, la legge 247/2007, che ha novato alcuni capitoli della "precedente riforma pensionistica" definita a suo tempo "epocale": la legge 243/2004 che in parte non aveva ancora trovato pratica applicazione.

Se a tutto ciò poi si aggiunge la poca avvedutezza della classe politica italiana, sia di maggioranza che di opposizione che improvvidamente continua ad annunciare, fuori dalle sedi istituzionali deputate a legiferare, ulteriori politiche d'intervento sulle regole di accesso e di determinazione dell'assegno pensionistico, si comprende il perché della confusione che regna sull'argomento tra i lavoratori, ma soprattutto si spiegano le incertezze e le paure, sul loro destino pensionistico, che sono presenti tra loro.

Di conseguenza i lavoratori, siano essi i più giovani che quelli prossimi alla pensione, sono sempre alla ricerca di certezze d'informazioni sulle loro posizioni previdenziali e sulle possibilità di accesso, quanto prima, ai trattamenti previdenziali di loro competenza.

Proseguiamo pertanto, anche con questo numero del giornale della FAST FerroVie, pur nella ristrettezza dello spazio disponibile, nella pubblicazione di risposte ai quesiti

più ricorrenti che ci vengono proposti continuamente dai nostri lettori e dalle strutture periferiche della nostra Organizzazione Sindacale, raccordandoci evidentemente con le norme di leggi in vigore.

Ricordiamo opportunamente ancora una volta, *per dare una prima risposta ai numerosi quesiti che ci continuano a pervenire in merito*, che resta ancora inattuato il capitolo, compreso nella legge 247/2007, sulle "lavorazioni usuranti", sul quale la FAST FerroVie ha preso una decisa posizione ampiamente illustrata sul suo sito e nei precedenti numeri del giornale; qualora fosse reso operativo, mediante gli adempimenti legislativi necessari, inciderebbe per alcune categorie di lavoratori sulle regole pensionistiche.

Precisiamo anche che continueremo ovviamente a rispondere in forma privata a coloro che ci propongono situazioni particolari che non hanno riscontri di tipo seriale.

## Riscatto del corso di laurea

Su questa materia la legge 247/07 ha previsto profonde innovazioni rispetto alle normative in vigore, e su di esse conseguentemente diventa necessario dare, per come richiesti, una serie di delucidazioni:

### Giovane in cerca di prima occupazione

Questa possibilità per gli inoccupati costituisce la vera novità introdotta in merito dalla 247/2007. Infatti a partire dal 1° gennaio 2008 è stata prevista la possibilità del riscatto del corso di laurea anche per i laureati ancora in cerca di sistemazione lavorativa. Il contributo a tal fine deve essere versato all'INPS con una dilazione che può



durare fino a 10 anni, senza previsione di interessi.

### Vantaggi fiscali per coloro che propongono domanda di riscatto

Coloro che pur non lavorando sono titolari di reddito, potranno usufruire ai fini fiscali della deducibilità dei contributi versati. In questo caso il vantaggio fiscale di cui si beneficerà sui redditi posseduti sarà progressivo in rapporto al reddito di cui si è titolari, con una aliquota minima del 23%.

Per i laureati che invece non sono percettori di reddito è prevista la detraibilità sui contributi versati, nella misura fissa del 19% a favore dei titolari di reddito - in genere i genitori - che li hanno fiscalmente a carico.

### Lavoratori dipendenti

Anche per costoro è possibile richiedere l'applicazione delle nuove norme che permettono di dilazionare in dieci anni senza interessi il versamento dei contributi previdenziali. Tale norma di legge vale però per le domande presentate dopo il 1° Gennaio 2008. Coloro quindi che hanno prodotto già domanda con la vecchia normativa, che prevedeva la rateizzazione in cinque anni e la previsione degli interessi, possono riproporre domanda per verificare se il nuovo calcolo, fatto con la base retributiva in essere, è più favorevole. E' possibile infatti che i vantaggi economici derivanti dalla possibilità di usufruire della dilazione decennale senza interessi sul versamento dei

contributi previdenziali, possano essere vanificati dal fatto che la base di calcolo dell'entità della somma da versare per riscattare il corso di laurea è costituita dalle retribuzioni degli ultimi dodici mesi.

Un riscatto che fa riferimento ad una richiesta avanzata anni fa, per esempio, potrebbe quindi essere più conveniente, anche con i costi rateizzati in cinque anni e con pagamento d'interessi, perché è riferita ad una base di calcolo costituita da retribuzioni evidentemente più basse.

Ovviamente anche per i lavoratori dipendenti vale la possibilità, in quanto percettori di reddito, della integrale deduzione dei contributi versati a titolo di riscatto degli anni del corso di laurea, ai sensi dell'art.13 DLgs 47/2000

#### Possibilità del riscatto parziale del corso di studi

Naturalmente è possibile optare per un riscatto parziale degli del corso di laurea. Ovviamente la valutazione dell'opportunità del riscatto, sia totale che ridotto, considerati i costi non lievi ai quali si dovrà andare incontro, è del tutto personale. Le nuove norme agevolano, come già specificato, il pagamento dei contributi, ma sostanzialmente mantengono inalterato il sistema di determinazione dell'entità delle somme da versare all'INPS.

In linea generale si può dire che una richiesta di riscatto avanzata all'inizio dell'impiego costa meno che farla in avanzata carriera lavorativa, quando evidentemente le retribuzioni saranno più alte e per conseguenza saliranno anche i costi che alle retribuzioni sono rapportati. Inoltre, produrre la domanda appena assunti, oltre a permettere di pagare un onere più basso implicito, nel sistema di calcolo contributivo, anche il vantaggio di far decorrere immediatamente la rivalutazione del montante contributivo.

Corso di laurea conseguito prima

#### del 31 dicembre 1995

Nel caso in cui il corso di laurea sia collocato prima del 31 dicembre 1995, sugli anni riscattati si applicherà il sistema di calcolo retributivo. In questo caso si potrebbe presentare l'occasione di un riscatto parziale o totale ma magari funzionale per raggiungere i 18 anni di contribuzione al 31/12/1995, ed usufruire così del sistema di calcolo retributivo nei propri trattamenti pensionistici, invece che del sistema misto notoriamente meno favorevole, se ci si riuscirà a collocare, con riscatto totale o parziale, nelle condizioni di avere almeno 18 anni di contribuzione previdenziale al 31/12/1995.

#### Esistono ancora le agevolazioni per i lavoratori precoci?

Le differenze ai fini previdenziali tra lavoratori cosiddetti "precoci" e lavoratori ordinari sono state rimosse. E' venuta meno quindi la possibilità, per coloro che erano classificati "lavoratori precoci", di accedere ai trattamenti pensionistici con un anno di anticipo, come prevedeva la vecchia legge 449/97. Valgono quindi, per l'accesso alle finestre d'uscita, le regole sancite dalla legge 247/2007 che si applicano indistintamente a tutti i lavoratori.

#### Anche per le donne divieto di licenziamento prima dei 65 anni

Sono una dipendente di sesso femminile di Trenitalia in possesso di 40 anni di contributi e di 59 anni di età, fino a quando posso restare in servizio?

La legge 247/2007 non ha modificato in tal senso le norme in vigore. Quindi, ferma restando la possibilità di usufruire della pensione di anzianità con i 40 anni di contribuzione già in suo possesso o della pensione di vecchiaia al compimento dei 60 anni di età Lei, volendo, mediante l'espletamento dei necessari adempimenti di legge, può decidere di lavorare fino a 65 anni.

Sono una lavoratrice del Gruppo FS che ha compiuto 57 anni nel

mele di giugno 2008 e che sarà in possesso di 40 anni di contributi a novembre 2008, qual è la prima data utile per accedere ai trattamenti pensionistici?

Nel suo caso ovviamente arriverà prima la possibilità di accedere alla pensione di anzianità con i 40 anni di contributi che matureranno a novembre 2008, rispetto a quella di vecchiaia che maturerebbe invece al compimento dei 60 anni di età. La sua finestra di uscita, dalla quale decorreranno i trattamenti pensionistici di anzianità, è fissata al 1° aprile del 2009, considerato che alla data del 30 giugno 2008 era già in possesso del requisito dei 57 anni di età.

Questa è una delle novità restrittive introdotte con la legge 247/2007, che ha stabilito che per usufruire della pensione di anzianità con i 40 anni dei contributi bisogna anche maturare i 57 anni di età.

#### Aboliti gli arrotondamenti su base annuale nel calcolo delle pensioni

Sono un Capo deposito di Trenitalia, nel prossimo mese di Gennaio 2009 maturo 37 anni e 7 mesi di contributi previdenziali. Mi verrà applicato l'arrotondamento all'anno intero dopo aver raggiunto i sei mesi ed un giorno?

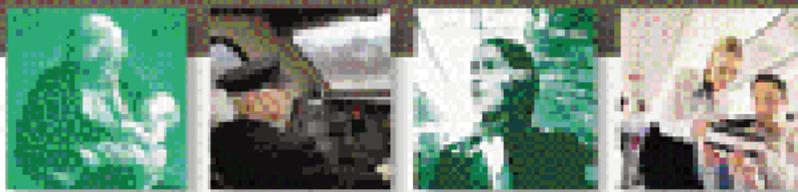
Si tratta di una norma molto dibattuta, sulla quale ci sono pervenute richieste di chiarimenti da più parti. Purtroppo dobbiamo specificare che la norma che prevedeva questo beneficio previdenziale per i lavoratori pubblici - quindi anche ai ferrovieri - è stata infatti abolita con l'art. 59, comma 1, lettera b) della legge 449/97. Con detta norma di legge sono venuti meno infatti, sia ai fini del calcolo dell'assegno pensionistico che del diritto all'accesso alla pensione, gli arrotondamenti annuali, per frazioni inferiori o superiori a sei mesi, così come disposto dal DPR. 29 dicembre 1973 n°1092. Attualmente è previsto un arrotondamento per difetto su base mensile per frazioni inferiori o pari a 15 giorni, o per eccesso per frazioni superiori a 15 giorni.

<< Speciale Personale Viaggiante >>



# No-STOP

Non perdere il treno dei tuoi vantaggi



Se non volete mettere a rischio il vostro tenore di vita, assicuratevi contro l'inidoneità al servizio scegliendo No-Stop, la polizza HDI dedicata in esclusiva al personale di macchina e viaggiante. Potrete sempre guardare avanti con serenità, sia in caso di inidoneità temporanea che definitiva.

Per saperne di più mettetevi in contatto con la nostra Rete di Consulenti.

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

numero verde 800.082.082

 InLinea

La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



**HDI**

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.