

LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 1-2 Gennaio-Febrero 2010



La Commissione è una Garanzia: per chi?

La Commissione di Garanzia sul diritto di sciopero, recentemente insediatasi, pare non voler assicurare la propria serenità di giudizio tra le richieste delle imprese di trasporto e il legittimo diritto di manifestazione del dissenso dei lavoratori.

Diritto di Sciopero

Mercato

Anno IV N° 1-2/2010 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast Ferrovie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA

Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)

Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA

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

HDI riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

Globale Casa: per proteggere la casa.

Conto Bancom: per accrescere i risparmi.

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

HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri la possibilità di corrispondere i premi in comode rate mensili con trattenuta a ruolo sullo stipendio.



Per informazioni visita il sito www.inlinea-hdi.it
oppure chiama il numero verde **800.082.082**

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

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

SOMMARIO

EDITORIALE

**La Sicurezza parte dalla chiarezza...
Due proposte concrete**
di *Pietro Serbassi*

pag. 4

**CCNL della Mobilità:
Chi è che non vuole il nuovo contratto**
di *Vincenzo Multari*

pag. 7

Cercasi Autorità disperatamente
di *Angelo D'Ambrosio*

pag. 10

**RFI: firmato l'accordo sulla nuova
articolazione territoriale**
di *Carlo Nevi*

pag. 13

**Il sistema ferroviario in Sicilia
quale futuro**
di *Salvatore Genovese*

pag. 14

**Diritto di sciopero. colpo di mano della
Commissione di Garanzia**
di *Agostino Apadula*

pag. 16

Il Professional al 303
di *Giovanni Ricci*

pag. 19

L'escalation infinita
di *Antonio Scalise*

pag. 20

Genio Ferrovieri
di *Samuel Porcella*

pag. 24

Patto di cooperazione FAST FerroVie - Ferrovie FGAAC
pag. 27

Le scelte incomprensibili
di *Saverio Mazzotta*

pag. 28

Anno nuovo vecchie abitudini
di *Vincenzo Notarnicola*

pag. 29

**Cambi appalto pulizie materiale rotabile:
cercasi Trenitalia disperatamente**
di *Antonio Vitiello*

pag. 36

**C'era una volta il treno.
Le origini in Francia, dai primi
dell'800 ai giorni nostri.**
di *Graziano Babolato*

pag. 37

Il Capotreno
di *Brigida Marro*

pag. 39

Part-Time
di *Vincenzo Inserra*

pag. 40

Lettere
Francesco Cundari, Massimiliano D'Avoli

pag. 44

PREVIDENZA

**Pensione di vecchiaia donne
confermate regole esistenti**
di *Agostino Apadula*

pag. 45

N° 1/2

2010



SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294
Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232
Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

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

FIRENZE 055-2353870/486515
Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

FOGGIA 0881-703725/722160
P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006
Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO

NAPOLI 081-5672317 Fabbriato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

PESCARA 085-293354/4282364
Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA

REGGIO C. 0965-56658/863200
Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

TRIESTE 040-3794267
Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

VENEZIA 041-932558/784547
Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

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

Anno V - N° 1-2/2010
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n° 353 del 14 Settembre 2006

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

Hanno collaborato a questo numero: **Agostino Apadula, Antonio Vitiello, Brigida Marro, Giovanni Ricci, Graziano Badolato, Salvatore Genovese, Samuel Porcella, Saverio Mazzotta, Vincenzo Inserra**

Foto: Fototeca FS
Archivio fotografico FastferroVie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino
Copia: euro 2.00
Abbonamento euro 18.00
Abbonamento Sostenitore euro 450.00
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie, presso ist. San Paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini (Indicare nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)
Chiuso in tipografia: il 19 Febbraio 2009
Tiratura: 7000 copie

Due proposte concrete

di Pietro Serbassi

Dopo la grande crisi globale del 2009 con tutti i bla bla bla in merito, per il nuovo anno si stanno spendendo altrettanti bla bla bla nei riguardi dell'ipotesi di ripresa. Ripresa certamente auspicabile, indubbiamente necessaria, ma oggettivamente tutti sembrano parlare solo di ammortizzatori sociali e di abbattimento delle tasse mentre, a mio modesto avviso, le grandi strategie per la ripresa del nostro Paese devono passare attraverso azioni che stimolino la produzione. Visto il suo assetto geografico, culturale e storico, l'Italia può vedere un'uscita rapida quanto coerente con i grandi Paesi del mondo solo sviluppando un sistema di servizi che va dalla sanità all'energia, passando per l'istruzione, la formazione e i trasporti. Ora serve la ripresa del lavoro, ma chi come noi guarda il problema dalla parte di chi è forza lavoro non può non notare le difficoltà, se le grandi aziende metal meccaniche, tessili, e comunque di creazione di prodotti di largo consumo continuano ad espatriare, usufruendo degli ammortizzatori sociali ordinari e straordinari. Per il nostro Paese è necessario un grande progetto di sviluppo delle attività produttive che sostituiscano quelle attività che la globalizzazione rende più competitive se fatte nei Paesi emergenti, anche se i grandi guru dell'economia dovrebbero spiegarci come altre nazioni europee riescono a tenere internamente anche questi tipi di produzione. Sarebbe troppo facile e demagogico dare la colpa al sindacato; è sicuramente più utile ricercare oggi le soluzioni anziché i colpevoli, che comunque verranno giudicati ed eventualmente condannati dalla storia.

Detto ciò non voglio entrare nel merito dell'agone politico che appartiene poco a un sindacato autonomo come il nostro, ma le azioni mirate sugli ammortizzatori sociali e sull'abbattimento delle tasse vanno catalogate essenzialmente fra gli aspetti di mitigazione degli effetti drammatici che la crisi ha creato.

Noi che ci sentiamo responsabili per le sorti di coloro i quali operano nel trasporto, in maniera particolare quello ferroviario, non riusciamo ad essere altrettanto ottimisti sull'uscita dalla crisi perché ancora non vediamo un interessamento concreto nella costruzione delle regole che servono per garantire un trasporto ferroviario sicuro e di qualità. Anzi, abbiamo la netta sensazione che sia ormai entrata nella mentalità di chiunque faccia politica attiva l'idea che la liberalizzazione vada



fatta ad ogni costo e per questo bisogna fare regole che abbassino il più possibile le barriere all'ingresso di questo mercato per favorire tutti quelli che vi vogliono investire nella mera ricerca del business fine a sé stesso. Non abbiamo mai rinunciato a denunciare i dubbi e le motivazioni che hanno da sempre hanno alimentato la nostra azione sindacale di contrarietà al processo divisionale di Trenitalia, all'applicazione di norme di liberalizzazione senza la garanzia di reciprocità con le nazioni confinanti fino alla costante denuncia di un *work in progress* di modifiche normative che a tecnologia costante hanno, a nostro avviso, ridotto quegli standard di sicurezza antico patrimonio delle Ferrovie dello Stato. Per essere chiari: noi siamo convinti che i livelli di sicurezza di FS siano elevati, ma siamo altresì convinti che pur rimanendo i più elevati si siano ridotti rispetto ai livelli che si erano raggiunti.

A nostro avviso la Sicurezza oggi è minata dall'inapplicabilità delle norme e dalla loro non coerenza. Addirittura nel nuovo scenario ferroviario profilatosi dopo la nascita dell'ANSF sembra che nessuno sappia più cosa fare e soprattutto che ogni norma lasci spazio alla libera interpretazione, concludendosi con il classico: "Spetta ad RFI e alle IF definire le norme di dettaglio ...". Come OS abbiamo fatto le seguenti considerazioni:

1. I regolamenti sono diventati illeggibili e quan-

do uno legge un testo regolamentare, può stare certo che esso non comprende ancora una marea di circolari o decreti che l'ANSF ha emesso per fronteggiare singoli casi di anormalità riscontrati;

2. Le IF e il GI non riescono a stare al passo con l'emissione delle norme, arrivano in ritardo e non le traducono in check list o facili strumenti per il personale che deve applicarle;

3. Abbiamo notato ad esempio che nel sitl della corrispondente ANSF svizzera, ogni qualvolta variano le norme e i testi regolamentari viene ripubblicato un nuovo documento che recepisce le modifiche apportate, mentre nel sito dell'ANSF italiana ciò non avviene. Già in questo modo di fare è evidente l'attenzione che viene data alla cura delle modifiche ai testi, evitando di far impazzire il personale con collage poco professionali che possono indurre in errori, in attesa che arrivino gli aggiornamenti ristampati. Possiamo comprendere i tempi di stampa, ma riteniamo logico e possibile almeno l'immediato inserimento on line del testo regolamentare aggiornato e completo;

4. Semplificazione impiantistica e normativa, specialmente in relazione all'agente solo. Le vecchie procedure di guasto al blocco e alle tecnologie sono sempre meno applicabili in considerazione delle miriadi di norme locali che regolano situazioni impiantistiche di nuova concezione. È necessario che il registratore vocale sia attivo in tutte le postazioni DCO/DM, come la numerazione dei segnali della linea o delle stazioni con un numero e codice da apporre con targa sullo stante del segnale stesso. Il macchinista deve esser autorizzato a superare il segnale con una semplice comunicazione verbale registrata che lo guidi fino al successivo segnale funzionante in cui può reinserirsi nel sistema di sicurezza. Con la nuova organizzazione del lavoro chiesta alle IF non è coerente la serie di M40 scmt, M40 soccorso treni, M40 rtb ecc. che stanno nascendo; se il macchinista dovesse portarsi al seguito anche tutti questi moduli, sarebbe come chiedergli di portarsi un'intera biblioteca.

Non volendo essere tragico, ritengo importante porre la questione che sta diventando sempre più pesante perché la ricerca di sfruttare al massimo la capacità infrastrutturale sta complicando in maniera esponenziale gli impianti. Se teniamo conto da un dato che abbiamo reperito da nostre indagini, sicuramente parziali, ci risulta che dalla nascita dell'ANSF non è stata più fatta nessuna scorta o monitoraggio verso il personale mansioni di sicurezza sia nelle IF che nel GI. È evidente il

nostro forte dissenso con il concetto dell'ANSF che "le IF devono farsi i monitoraggi da soli"; un po' come mettere una volpe a guardia del pollaio.

In questo editoriale intendo focalizzare l'attenzione proprio sul tema che ci sta più a cuore, che è quello della sicurezza, sia nel lavoro che della circolazione ferroviaria, anche perché una nostra indagine che troverete all'interno del giornale, pur con tutti i limiti di chi ha pochi strumenti a disposizione, dimostra che la situazione è più grave di quanto potessimo immaginare. Sicuramente un anno fa dire certe cose per un sindacato come il nostro era molto difficile, perché eravamo nel pieno del confronto/scontro per l'utilizzo anche in Italia del modulo di condotta ad agente solo. Il fatto di aver rotto il tabù ci permette di non essere più additati come "luddisti", ma è sotto gli occhi di tutti che la qualità del servizio si è abbassata enormemente. Questa volta non ci riferiamo soltanto al servizio cosiddetto universale, ma anche e soprattutto a quel servizio di

qualità che doveva essere il fiore all'occhiello di Trenitalia (mi scuso per la cattiveria, ma forse è meglio dire il fiore all'occhiello che voleva mettersi l'Ing. Moretti). Infatti i ritardi dei servizi ES Alta Velocità con

**..i ritardi dei servizi ES Alta Velocità
con le varie frecce sono indubbiamente
aumentati...**

le varie frecce sono indubbiamente aumentati e non è per la deprofessionalizzazione dei macchinisti, ma è evidente ai più che operare in due su macchine complesse consente spesso di evitare abbattimenti di velocità o il rallentamento di operazioni che possono essere più rapide se fatte da due persone, oltretutto l'atavico e più grave problema del fare tutto e subito, magari saltando intere fasi operative come il pre-esercizio per poi accorgersi che a regime gli slogan propagandistici non possono essere rispettati per difficoltà oggettive dell'infrastruttura stessa. Non è mia intenzione polemizzare ora, ma ritengo necessario e un mio dovere evidenziare che non eravamo proprio dei "luddisti", ma persone che conoscono il loro lavoro e vogliono farlo con professionalità e serenità.

Quindi, visto che le regole di omogeneizzazione comunitarie non sono dietro l'angolo, visto che le Imprese Ferroviarie continuano a lagnarsi per le ancora troppo alte barriere d'ingresso al mercato del trasporto ferroviario, visto che in Italia sembra impossibile fare una legge di garanzia contro il dumping sociale - come ad esempio è invece avvenuto in Spagna - visto che in Italia abbiamo ancora in vigore leggi nate prima della Carta Costituzionale, fatto che non ha uguali nelle nazioni che hanno una Costituzione, visto che l'ANSF

stenta a partire nonostante sia fuori tempo massimo rispetto alla disposizione legislativa, visto che non riusciamo ancora a sapere se avrà mai la possibilità di fare ispezioni ed erogare sanzioni alle Imprese Ferroviarie e al Gestore dell'Infrastruttura Nazionale - e potremmo ancora continuare - vorrei tentare di fare almeno una proposta concreta, che certamente verrà snobbata come il solito, ma FAST FerroVie non ha intenzione di abdicare al proprio ruolo.

Utilizzo guide operatore specifiche e Check List

La sicurezza del trasporto ferroviario deve essere garantita da un quadro normativo che permetta ai vari soggetti coinvolti di interagire in maniera completa durante le attività dell'esercizio e si manifesti attraverso una conoscenza ed un'applicazione puntuale e precisa della normativa di riferimento. Attualmente, con l'implementazione delle nuove tecnologie e all'evoluzione di quelle esistenti può succedere che specialmente le situazioni di degrado prevedano dei comportamenti che, svolti sporadicamente, possono essere attuati in maniera incompleta e non omogenea. Infatti sia la miriade di modifiche impiantistiche e regolamentari, sia quelle organizzative interne alle Imprese Ferroviarie, susseguitesi in maniera incessante negli ultimi anni, hanno determinato un cambiamento determinante del modo di operare dei vari attori della sicurezza: vedi macchinista, capotreno, verificatore, formatore, capo stazione etc.

Non ultimo, per citare un esempio, l'accordo del maggio scorso sull'equipaggio ad agente solo in cabina di guida, cui non è seguita, da parte dell'Azienda, un'evoluzione qualitativa della formazione degli operatori dell'esercizio, viste anche le ricadute riorganizzative nella circolazione.

Il consolidarsi di queste situazioni pone una serie di interrogativi soprattutto sulla reattività del personale nell'approccio alle situazioni di degrado della circolazione dove, nel momento in cui la tecnologia viene meno, sono determinanti le competenze dell'uomo e la capacità di applicarle in maniera puntuale e precisa nell'esercizio.

Per questi motivi è interessante riflettere e fare riferimento alle già consolidate modalità di gestione delle anomalie ai mezzi di trazione più moderni dove, al manifestarsi di un'avaria, il macchinista viene facilitato nella risoluzione del guasto attraverso la consultazione della Guida di Depannage che lo indirizza sia per la ricerca dello stesso che per la successiva ripresa della corsa.

Se tale impostazione, per quanto riguarda l'aspetto regolamentare, venisse coniugata anche per le procedu-

re di circolazione, in special modo per i degni del segnalamento, della tecnologia sia di terra che di bordo, del materiale rotabile, degli impianti fissi, gli operatori, attraverso delle Guide Operatore specifiche per ogni attività di sicurezza, si troverebbero ad operare in maniera omogenea e standardizzata. Inoltre in questo modo il quadro normativo per la sicurezza, soprattutto per quel che riguarda le modalità inerenti al degrado, verrebbe ricondotto su binari predefiniti senza possibilità di interpretazioni e supporterebbe i soggetti coinvolti a seconda delle modalità operative in cui si trovano a svolgere il servizio (sistema di esercizio, regime di circolazione, enti coinvolti nel guasto etc.)

Tuttavia, anche se nel quadro normativo esistono, per i vari soggetti, le competenze professionali proprie del ruolo, sarebbe auspicabile ridefinire e formalizzare delle operazioni minime da svolgere ad inizio, durante e al termine del servizio, sulla falsariga di ciò che avviene nel trasporto aereo.

A tal fine si potrebbero predisporre delle check list specifiche delle attività conseguenti, con l'elenco di tutte le operazioni e i controlli da svolgere; per esempio nella rilevazione o riconsegna di un mezzo di trazione, nei passaggi di consegne del personale, nella visita al materiale del formatore treno, nella prova del freno del verificatore.

Tale modalità permetterebbe di:

1. mettere ordine in una miriade di circolari, disposizioni, ordini di servizio e chiarimenti a firma del Dirigente di turno;
2. utilizzare un supporto standardizzato;
3. svolgere in maniera consequenziale e completa le operazioni realmente previste;
4. comprendere in maniera precisa anche le tempistiche delle operazioni individuate, in modo che nessuno possa utilizzare delle alchimie per decurtare i tempi relativi.

Ritengo che l'ANSF debba definire le figure professionali interessate e dettare delle linee guida sulla stesura della documentazione relativa.

Auspicio che queste proposte possano servire e mi scuso se con questa maniera irrituale di porle posso aver toccato qualche suscettibilità, ma avverto la difficoltà della situazione, sempre più complicata specialmente nei settori formazione - circolazione - manutenzione - impianti.

Rafforzare il sistema della sicurezza non è solo appannaggio degli Organi ufficialmente preposti ma è un dovere di tutti, indipendentemente dalla maglia che si indossa e dalla squadra in cui si gioca.

CCNL della Mobilità: chi è che non vuole il nuovo contratto?

L'accordo del 14 maggio 2009 ha impegnato le parti davanti al Ministro dei Trasporti ad una contrattazione che entro i termini stabiliti portasse alla definizione del nuovo CCNL della Mobilità, sostituendo i due contratti in essere degli Autoferrotranvieri e quello delle Attività Ferroviarie.

di Vincenzo Multari

Il confronto sul CCNL della Mobilità, ripreso subito dopo l'inizio del nuovo anno, senza dubbio non è ripreso sotto i migliori auspici. I soliti tatticismi negoziali delle associazioni datoriali danno la chiara sensazione di una volontà dilatoria volta al fallimento del negoziato e nel poco elegante malcelato tentativo di riversarne la responsabilità sul sindacato. Del resto dopo essersi assunti l'obbligo di affrontare un negoziato contrattuale su materie specifiche che le associazioni datoriali hanno fortemente voluto circoscrivere a solo quattro capitoli comuni, oggi dover proprio loro proferrare al Ministro dei Trasporti che ancora una volta si tirano indietro, sarebbe veramente un segnale di poca serietà e rispetto nei riguardi del Governo prima e della controparte sociale poi. La limitazione a soli quattro capitoli è stata accettata dal sindacato a patto che garantissero al nuovo CCNL della Mobilità la sovranità di primo livello alle materie individuate: "campo di applicazione" - "sistema delle relazioni industriali" - "mercato del lavoro" - "decorrenza e durata" presentando rimandi molto chiari e inequivocabilmente individuati ad appositi istituti di secondo livello negoziale

... la limitazione a soli quattro capitoli è stata accettata dal sindacato a patto che garantissero al nuovo CCNL della Mobilità la sovranità di primo livello...

(Contratto Aziendale).

Come principio riteniamo che nei contratti di categoria, identificabili negli attuali CCNL delle attività Ferroviarie e CCNL degli Autoferrotranvieri, non sia possibile trovare disposizioni che raccolgano rimandi diretti dalle materie normate nel CCNL della Mobilità.

Il timore che stiamo rischiando di finire impantanati nelle paludi delle rigidità che con cadenza scientifica ci sembra vengano create ad hoc soprattutto da una parte datoriale, è veramente forte.

Dopo la controproposta unitaria fatta dal sindacato, era sensato aspettarsi che il documento sindacale diventasse la nuova base di discussione chiaramente emendabile delle associazioni datoriali. All'inizio del confronto le parti si sono date un calendario di lavori che doveva terminare la sera del 20 gennaio 2010 con la cosiddetta pesatura finale, cioè una sorta di valutazione quantitativa delle distanze fra le parti. Come è ormai ben noto, al termine dei giorni di confronto programmati, il sindacato non ha potuto che prendere atto della volontà del non voler fare da parte delle associazioni datoriali, anche se diverse sfaccettature delle posizioni espresse ci fanno ritenere che con alcune associazioni le distanze siano meno consistenti di quanto sembri; resta

la Direzione Operativa Fast FerroVie discute dello stato delle trattative del CCNL della Mobilità



ostile al confronto, come del resto fin dalla prima ora, ASSTRA.

Il primo sintomo che ha subito fatto aprire il negoziato in salita è stata la nota congiunta che Asstra e Anav hanno inviato ai ministri competenti, dando una vera e propria spallata al tavolo del nuovo CCNL della Mobilità. Infatti, ritenevamo che tale atto avesse compromesso il prosieguo del confronto, invece la tre giorni negoziata è iniziata con una controproposta delle associazioni datoriali per certi versi provocatoria che però non è riuscita a far saltare il tavolo, grazie al buon senso messo in atto dalle delegazioni dei sindacati presenti. Certamente sono state espresse posizioni di forte critica ed è stato stigmatizzato il comportamento dilatorio che viene messo sistematicamente in atto, ma è stato possibile seguire il confronto.

Comunque enumeriamo le considerazioni della FAST FerroVie rispetto ai documenti discussi.

Già nella premessa va chiarita la struttura che deve avere il nuovo contratto, con una parte comune identificata nei quattro istituti stabiliti nel protocollo del 14 maggio 2009:

- 1) **Campo di applicazione;**
- 2) **Decorrenza e durata;**
- 3) **Disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali;**
- 4) **Mercato del lavoro.**

Per il resto va confermato il percorso condiviso dei

due CCNL della Attività Ferroviarie e degli Autoferrotranvieri, con l'obiettivo di avviare il percorso di unificazione al primo livello contrattuale di tutti gli istituti.

È evidente che alla luce di quanto detto e delle prassi consolidate di costruzione dei contratti collettivi di questo genere, ogni rimando diventa strumentale a creare confusione di priorità e di livello delle norme stabilite. Anche dover citare che lo stesso protocollo è stato definito prima il 30 aprile e ufficializzato davanti al Ministro il 14 maggio 2010 non ci sembra motivo di chiarezza ma di confusione, perché a nostro avviso è già frutto di una mediazione, visto che il primo protocollo condiviso dalle stesse parti sociali era stato stipulato il 17 novembre 2007, ma da subito minato da Asstra e Anav che sono riuscite a farlo superare, speculando sulle vicende del cambio di maggioranza politica del Paese. Se veramente si ricercava chiarezza probabilmente era più giusto citare quest'ultimo protocollo e spiegare chiaramente perché si è sentita la necessità di un nuovo accordo.

Campo di applicazione

Ogni dicitura che permetta la possibilità ad ogni nuovo soggetto industriale di scegliere a quale contratto o parte contrattuale fare riferimento, renderebbe inutili gli sforzi che si stanno mettendo in atto per conse-

guire il contratto unico, il cui obiettivo principale è non permettere quel dumping sociale oggi possibile. Il testo condiviso nella proposta sindacale ci sembra ancora oggi il più coerente con suddetti principi, anche perché comincia a essere poco sostenibile la posizione che tenta di escludere il settore degli appalti ferroviari, mentre sembra sempre più palese la volontà di permettere alle imprese ferroviarie di navigare fra le norme dei due contratti attuali senza l'auspicio - o meglio la necessità - di trovare la norma univoca.

Durata e decorrenza

È evidente che su questo istituto grava sul fronte sindacale la spaccatura creatasi in merito all'accordo sulla riforma dei contratti dello scorso anno, ma una volta raggiunta un'intesa sulla triennialità contrattuale è evidente che la partenza del nuovo contratto non può essere successiva alla fine del vecchio. Nel tentativo di fare maggiore chiarezza il 2009 non può e non deve passare come un anno di moratoria contrattuale, quindi la durata e decorrenza deve comunque iniziare sanando l'anno appena trascorso, senza sconti per nessuno.

Disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali

In coerenza con quanto più volte dichiarato, FAST FerroVie ritiene necessario definire i vari livelli negoziali: nazionale di primo livello e aziendale di secondo livello. Detto ciò va tenuto conto anche della necessità di un secondo livello territoriale che potrebbe diventare utile, se non indispensabile, per permettere un riassetto delle imprese nel territorio, anche alla luce dei

processi riorganizzativi in atto.

Del resto su tale tema la proposta datoriale si è presentata molto rigida, limitando il negoziato di secondo livello al solo premio di risultato e glissando su eventuali altre voci di carattere retributivo.

In merito alle dinamiche salariali è stata evidenziata la necessità di dare una modalità coerente di dinamiche economiche di competenza del primo livello negoziale.

Sui diritti sindacali FAST FerroVie esigerà che vengano rispettati almeno i dettami della legge 300/70 per il riconoscimento delle OS firmatarie di contratti collettivi nazionali di lavoro, per le RSU/RSA e RLS. Purtroppo le eccessive precisazioni danno più l'idea di voler escludere che di voler normare.

Mercato del Lavoro

Necessità di definire il rapporto di lavoro a tempo indeterminato come rapporto di lavoro prioritario nel settore.

Nelle varie forme d'impiego è necessario chiarire i diritti d'informazione alle rappresentanze sindacali, al fine di evitare situazioni discriminatorie e dare chiarezza sui meccanismi esigibili che disciplinano i diritti individuali.

Esigenza di esplicitare le attività che devono essere escluse da determinate tipologie di rapporti di lavoro che non garantiscono la necessaria continuità, mettendo in discussione il mantenimento delle competenze di sicurezza e determinando così un elemento fondamentale per l'abbattimento degli standard di sicurezza del sistema della mobilità.

multari.vincenzo@fastferrovie.it

A Luciano Maggi



Una breve e micidiale malattia ha tolto in poco tempo Luciano Maggi all'affetto dei suoi cari, ai quali vanno le nostre condoglianze.

FAST FerroVie vuole riconoscere a Luciano l'alta professionalità, la correttezza e l'umanità che lo hanno sempre contraddistinto; personalmente sento il bisogno di manifestare anche con queste poche righe sul nostro giornale l'affetto e l'amicizia che era maturata fra noi.

A nome mio personale, della FAST FerroVie e della redazione de "La Voce delle Attività Ferroviarie" voglio salutare Luciano con una frase che ho sentito dire qualche tempo fa:

"alcune persone rendono il mondo più speciale solo vivendoci".

Pietro Serbassi

Cercasi authority disperatamente!



Di moda da qualche decennio, sono invocate spesso per la soluzione delle problematiche più disparate. Ma quali sono e come funzionano le authority in Italia?

di Angelo D'Ambrosio

La parola authority è diventata così familiare che ad ogni difficoltà o ingiustizia patita per la carenza, l'ineadeguatezza o - peggio ancora - per l'arroganza che il cittadino subisce nella fruizione dei servizi, vi è subito un'accurata richiesta di intervento di un'autorità di controllo, e se questa dovesse mancare, richiederne la sua immediata costituzione. Autorità che, vista la nostra innata esterofilia, diventa "authority".

Eppure le authority sono istituti relativamente recenti; ricordiamo che nascono nei primi anni 90 a valle della politica di trasformazione/privatizzazione delle grandi imprese pubbliche di servizi ad opera del governo Amato. L'introduzione di un'authority di controllo aveva l'obiettivo di garantire una corretta concorrenza del mercato che potesse portare ad un'offerta di servizi migliori ed economicamente più vantaggiosi per il cittadino consumatore.

In breve le authority costituite sono diventate numerose, come il riquadro sottostante testimonia.

Le attività finora svolte dalle varie authority hanno fatto trasparire luci e ombre, per la verità più ombre che luci, per cui da diversi anni si tenta di riordinare la materia. Tentativi finora infruttuosi, nonostante le decine di proposte di legge in materia approntate dai diversi governi che si sono succeduti in questi anni, che però denotano come sia forte la consapevolezza del mondo politico che l'attuale sistema non corrisponde più agli

scopi e alle necessità che le Autorità indipendenti devono avere nell'attuale contesto economico e sociale di un'economia globalizzata.

La crisi economica che ci ha investito ha evidenziato in maniera drammatica tutte le carenze e i limiti dell'attuale sistema di controllo da parte delle autorità indipendenti. Soprattutto negli Stati Uniti e in Inghilterra, patrie del liberismo, il sistema del controllo da parte delle Authority si è dimostrato totalmente inefficace rispetto a dinamiche che investivano un sistema creditizio globalizzato, inoltre la frammentazione delle competenze in varie Autorità ha depotenziato le capacità di intervento rendendone, di fatto, inefficaci i controlli.

In Italia non c'è stata sorte migliore ed infatti il dibattito politico si sviluppa su una semplificazione e un ridimensionamento del numero delle Autorità indipendenti, evidenziando la necessità di dotarle di una maggiore attività ispettiva fornendo loro maggiori e più incisivi poteri sanzionatori.

Nonostante queste avverse vicissitudini non abbiamo perso la voglia di rivendicare la costituzione di nuove Authority; ultima in ordine di tempo è la richiesta, peraltro oggetto di numerosi Disegni di Legge, di costituire un'Authority per l'infrastruttura e i trasporti.

Una richiesta che si fa più pressante quando il nostro già problematico sistema infrastrutturale e di trasporto attraversa crisi, come quelle del dicembre passato,

Denominazione	Anno di istituzione	Competenze
Commissione nazionale per le società e la Borsa (Consob)	1974	Controllo e regolamentazione dei mercati finanziari
Istituto per la vigilanza sulle assicurazioni private e di interesse collettivo (Isvap)	1982	Vigilanza sulle Imprese assicurative, compresi agenti e mediatori
Autorità garante della concorrenza e del mercato (Antitrust)	1990	Vigilanza sulle intese restrittive della concorrenza e sugli abusi di posizione dominante
Centro nazionale per l'informatica nella pubblica amministrazione (Cnipa)	1993	Pianificazione, progettazione, realizzazione e gestione di sistemi informativi negli uffici pubblici
Autorità per l'energia elettrica e il gas	1995	Controllo sulle modalità di accesso ai servizi; determinazione e aggiornamento delle tariffe
Garante per la protezione dei dati personali	1996	Vigilanza sulla gestione e la custodia dei dati personali conservati in archivi elettronici o cartacei
Commissione di vigilanza sui fondi pensione	1996	Autorizza l'attivazione dei fondi pensione, ne approva gli statuti e i regolamenti e ne controlla la gestione, anche con ispezioni
Autorità per le garanzie nelle comunicazioni	1997	Elaborazione e approvazione del piano delle frequenze radio e tv; vigilanza sulle concentrazioni di reti e di risorse; tenuta registro stampa, radio e tv
Autorità per la vigilanza sui lavori pubblici	1999	
Autorità garanti del contribuente per il fisco e la burocrazia	2000	Ricevere e trattare segnalazioni di cittadini per denunciare disfunzioni, irregolarità, prassi anomale o irragionevoli del Fisco
Agenzia per le organizzazioni senza scopo di lucro di utilità sociale	2001	Vigilanza su applicazione norme fiscali dell'Onlus e su attività raccolta fondi e sollecitazione finanziamenti
Commissione per la valutazione, la trasparenza e l'integrità delle amministrazioni pubbliche	2009	Indirizzare, coordinare e sovrintendere all'attuazione della riforma della P.A. al fine di garantire sia una efficace valutazione sia un adeguato livello di trasparenza delle amministrazioni

dovute alle avverse condizioni meteo. Il mondo politico sia di maggioranza che di opposizione, le associazioni dei consumatori, gli enti locali, il sindacato, il mondo imprenditoriale compreso l'A.D. del Gruppo FS: insomma tranne i Carmelitani scalzi e i Boy Scout sono davvero pochi quelli che non hanno rivendicato la costituzione di quest'Authority.

Ora, se così tanti soggetti ravvisano la necessità di un controllo indipendente per portare a soluzione problematiche che spesso sono contrapposte fra loro, e dato per assodato che questa tanto agognata Autorità non possiede, per statuto, qualità taumaturgiche tali che la sua semplice costituzione porti a soluzione i problemi, pare evidente che forse il quadro normativo che regola il mondo infrastrutturale e dei trasporti necessita di un'ampia rivisitazione.

Uno dei compiti fondamentali di un'autorità indipendente, specialmente se si occupa di mobilità, è il controllo dei sistemi tariffari che, giustamente rapportati alla necessità dell'Impresa di ottenere una giusta remunerazione, inneschi quel circolo virtuoso che porti ad



una sana concorrenza al fine di garantire agli utenti, e più in generale ai cittadini, un beneficio.

La determinazione del giusto guadagno rappresenta, quindi, un elemento di valutazione determinante da parte della competente Autorità sulla bontà della concorrenza e, in ultima analisi, della qualità, sostenibilità e affidabilità del processo di liberalizzazione del settore.

Elemento cardine di questo processo è l'incidenza del costo del lavoro nei meccanismi economici delle imprese in concorrenza fra loro. Le macroscopiche differenze del costo del lavoro fra le varie Imprese viengono, in larga misura, determinate dalla possibilità di attingere all'enorme varietà contrattuale esistente oggi nel nostro Paese. Varietà contrattuale che si evidenzia in un divario normativo che non ha eguali nel mondo occidentale.

Questa eventuale Authority dovrebbe quindi valutare se, per esempio, la differenza normativa che porta un macchinista a lavorare di notte dalle sette alle tredici ore, costituisca o no un elemento di instabilità in un corretto contesto concorrenziale.

Senza scomodare la futura e ipotetica Agenzia per i trasporti credo, comunque, sia doveroso che la Politica s'interroghi sulla definizione di regole contrattuali omogenee per il settore; questo perché, senza nulla togliere al processo di liberalizzazione intrapreso, si riduce la concorrenza a una mera rincorsa al costo del lavoro più basso, marginalizzando quegli elementi d'innovazione e capacità d'impresa che rendono la concorrenza un'opportunità per il Paese e un vantaggio per il cittadino consumatore.



... l'attuale sistema non corrisponde più agli scopi e alle necessità che le Autorità indipendenti devono avere ...

dambrosio@fastferrovie.it

R.F.I.: firmato l'accordo sulla nuova articolazione territoriale delle strutture della DTP, dei COER e di Personale e Organizzazione.

di Carlo Nevi

Il 7 gennaio 2010 è stato firmato l'accordo tra le Segreterie Nazionali FAST, FILT - CGIL, FIT - CISL, Ultrasporti, UGL e la Società RFI S.p.A. sulla nuova articolazione territoriale di RFI, in attuazione dell'accordo di Gruppo FS del 15 maggio 2009, ridisegnando la nuova articolazione territoriale delle strutture della DTP, dei COER e di Personale e Organizzazione.

L'accordo sottoscritto stabilisce per ciascuna struttura l'organizzazione "tipo" in base alla quale la contrattazione territoriale, da troppo tempo assente, potrà definire e rendere il più adeguato possibile alle specificità territoriali il nuovo modello organizzativo.

La contrattazione territoriale avrà inizio su tutto il territorio dal corrente mese di gennaio e la titolarità farà capo ai responsabili delle strutture interessate (DTP/Coer) con il supporto della struttura di Personale e Organizzazione.

Nell'accordo è stato anche precisato che la formazione Tecnico-Professionale (abilitativa e specialistica d'esercizio) continuerà a essere assicurata dalle strutture interessate (DTP-Coer) e che per la presenza di medesime figure professionali in entrambe le strutture (DTP e Coer) gli avvisi al personale, riguardanti la mobilità o lo sviluppo professionale, saranno rivolti contestualmente a tutti i lavoratori appartenenti alle stesse.

Gli elementi fondamentali che valorizzano l'accordo (che potete consultare sul nostro sito www.fastferrovie.it) possono essere riassunti come segue:

- conferma dei contenuti e previsioni contenute nell'accordo nazionale del 21 maggio 2004;
- definizione delle condizioni per il consolidamento delle attività di manutenzione attualmente svolte e per l'acquisizione, attraverso una graduale riduzione delle attività affidate all'esterno, di nuove quote di lavorazioni;
- conferma e sviluppo delle attività cantieristiche che, implementate attraverso l'acquisizione di nuove e più funzionali macchine, determineranno il rientro di attività pregiate, sino ad oggi esternalizzate, rimettendo - di fatto - al centro dei processi riorganizzativi il lavoro in tutti i suoi aspetti, compresi quelli legati alle consistenze di personale; vengono confermate e implementate le dotazioni dei cantieri meccanizzati armamento;



- viene altresì evidenziata la necessità di presidiare - con ulteriori risorse - i grandi impianti della rete (Zone IS) nelle fasce di più intensa circolazione.

Infine l'accordo prevede che al termine dei confronti territoriali verranno evidenziate sia in termini qualitativi che quantitativi nuove necessità di personale da assumere.

Restano da affrontare in maniera risolutiva alcune problematiche afferenti i COER, l'organizzazione delle Zone SCC e la Manovra.

A tal fine, sono stati calendarizzati degli incontri specifici per i giorni 21 gennaio (COER), 22 gennaio (Zone SCC) e 28 gennaio (Manovra) mentre la verifica complessiva dell'accordo avverrà entro il mese di febbraio 2010.

nevi@fastferrovie.it

Il Sistema Ferroviario in Sicilia. Quale Futuro?

DAL TERRITORIO

La continua contrazione di risorse, figlia di una politica di disintesse ha ridotto ai minimi termini il trasporto ferroviario siciliano.

di Salvatore Genovese

La riduzione delle risorse assegnate dal Governo al Gruppo FS con la finanziaria del 2009 ha prodotto una contrazione del traffico ferroviario, concentrato principalmente nei servizi Universali e Mercè del Sud Italia.

Con queste condizioni la Sicilia rischia seriamente di essere tagliata fuori dal sistema Nazionale.

Infatti gli interventi che il Gruppo FS - ovvero dell'ing. Moretti - si appresta ad avviare decretano la definitiva chiusura del trasporto merci nell'Isola, mentre il trasporto Passeggeri per il centro e il Nord del paese, già in passato colpito da tagli, si trova a rischio di definitiva interruzione.

Proprio per questo segmento, anche se ultimamente l'ing. Moretti ha provveduto a mantenere per tutto il 2010 il "Curatore fallimentare" della Passeggeri in Sicilia, con i continui e mirati pensionamenti del personale sta creando le condizioni per la definitiva dismissione, per mancanza di risorse umane.

Il servizio di traghettamento dello stretto, che assicura la continuità territoriale della Regione con il sistema Nazionale ed Europeo rischia la dismissione.

Le perdite di posti di lavoro stimate, in seguito ai paventati tagli, ammontano a circa 1700 unità e con essi la perdita di professioni e di strutture industriali della manutenzione.

Il Sistema dell'indotto, già fortemente penalizzato dalle contrazioni di risorse da parte della Regione, rischia di perdere centinaia di posti di lavoro nel settore appalti, nel quale già oggi i lavoratori sono in contratto di solidarietà mentre le commesse per gli stabilimenti Keller e Imesi, specializzate per la costruzione di mezzi ferroviari, sono messe in forse.

Il sindacato Siciliano da tempo sostiene che la vera logica che ha guidato e guida la ristrutturazione delle FS in Sicilia, che ha sovrinteso e sovrintende ai trasferimenti di risorse finanziarie - centellinate negli investimenti in tecnologie, ammodernamenti e infrastrutture e sempre più contratte per l'esercizio ordinario - non sia stata ispirata a semplici criteri di razionalizzazione e di "efficientamento".

Piuttosto si è trattato di scelte orientate a non far gravare il sistema ferroviario della nostra Regione su quello Nazionale, mentre si propagandava lo spostamento al sud degli investimenti e delle attività.

Nei fatti, in penuria di risorse e nel silenzio dei





improntati al rilancio, allo sviluppo e all'ammodernamento del servizio a fronte di un forte recupero di produttività e di flessibilità del lavoro, vengono applicati per i recuperi di produttività, ma il rilancio ancora non si vede.

In dieci anni i ferrovieri Siciliani sono passati da 9400 a 4700 circa, mentre i raddoppi della Palermo - Punta Raisi, della Fiumetorto - Castelbuono, della Catania - Ognina, della velocizzazione delle linee Palermo - Agrigento e Palermo - Trapani, individuati come priorità per adeguare l'infrastruttura Siciliana agli standard minimi Nazionali fin dal 1998, sono ancora ad oggi

Governi, si è scelto e si continua a scegliere fraudolentemente di investire altrove.

Altrove si è deciso di destinare manutenzione di mezzi e carrozze, impoverendo e rendendo improduttive le nostre strutture industriali.

Altrove, con continui spostamenti delle poste di bilancio, si sono destinati fondi per le infrastrutture, e pensando ad altre realtà del Paese si è progettato e commissionato tutto il rinnovo dei mezzi e delle carrozze.

E tutto questo nella distrazione completa del Governo Regionale.

La Politica dei trasporti nella Regione Sicilia sembra essere vissuta come un problema di altri, e i cittadini Siciliani ne fanno giornalmente le spese.

In questo contesto è emblematico il caso del Trasporto Regionale (che attende da tempo la definizione del contratto di servizio). Il progetto di rilancio, incentrato sull'ammodernamento e miglioramento dei servizi, legato agli investimenti per i raddoppi dei binari e al rinnovo del materiale rotabile, nella debole attenzione del Governo Regionale ha proceduto con lentezza tale da essere oggi, nella morsa della crisi che investe la Nazione, messo fortemente in discussione.

Intere aree della Regione stanno vedendo un progressivo abbandono dei servizi, aree oltretutto a deboli sistemi alternativi di mobilità.

La zona centrale e sud orientale dell'isola è ormai quasi priva di una significativa rete di servizi.

La rete, sempre in imminente rinnovo, è di fatto lasciata alle sue deficienze.

Mente sale la richiesta di trasporto e di una sua maggiore efficienza e regolarità, FS arranca tra ritardi, penuria di risorse e strategie.

Gli accordi siglati con tutte le OO.SS. Regionali,

lontani dall'essere completati.

Noi pensiamo che ci può essere ancora speranza per cambiare tendenza.

Non è chiudendo che si salvano le Ferrovie in Sicilia; il Governo Regionale e Nazionale e i Vertici FS devono dire chiaramente cosa intendono fare per le ferrovie Siciliane a cominciare dall'attraversamento dello stretto, sugli investimenti e sulle strategie per riallineare la rete e i servizi alle altre realtà del paese.

I Cittadini Siciliani hanno il diritto alla Mobilità, e magari di andare al lavoro - perché no? - a 300 Km/h.



Diritto di sciopero. Colpo di mano della Commissione di Garanzia

Tentativi di compromissione del diritto di sciopero. Sta venendo forse meno il ruolo assegnato alla Commissione di Garanzia L.146/90 a tutela del principio di contemperazione tra le prerogative sindacali e i diritti dei cittadini?

Il caso di SBB Cargo e delle procedure di raffreddamento. Definito il ricorso al TAR del Lazio.

a cura di Agostino Apadula

Avvenuto nei mesi scorsi, l'avvento della nuova Commissione di Garanzia non è passato inosservato. Dai primi incontri tenuti con le O.S. su specifiche problematiche e dalle delibere emanate per conseguenza dalla Commissione, è subito infatti apparso che essa venisse meno al ruolo che il Parlamento le aveva assegnato approvando la legge 146/90, valutare l'idoneità delle misure volte ad assicurare il contemperamento dell'esercizio del diritto di sciopero con il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati, per assumere invece un atteggiamento di parte rispetto ai datori di lavoro e di dipendenza nei confronti del Governo.

Anche in passato in verità siamo stati partecipi di situazioni nelle quali, soprattutto in occasione di scioperi dei trasporti, per la Commissione di Garanzia la salvaguardia delle prerogative sindacali passava in secondo piano rispetto alla necessità della tutela del diritto alla mobilità dei cittadini, anche in presenza del rispetto certosino, da parte delle O.S. che dichiaravano lo sciopero, delle regole e delle procedure di effettuazione delle astensioni del lavoro stesse.

Queste condizioni di sostanziale violazione dei diritti sindacali si sono riscontrate soprattutto quando la durezza del conflitto provocava sollevazioni e proteste da parte dei mass media. In questi casi con rituale puntualità arrivava una delibera - magari "interpretativa" - della Commissione che metteva in gioco l'azione del sindacato, spesso in precedenza o in successione ad una decisione di precettazione da parte del Ministero dei Trasporti, un istituto quello della precettazione del quale negli ultimi tempi si è fatto un uso ed un abuso fuori misura.

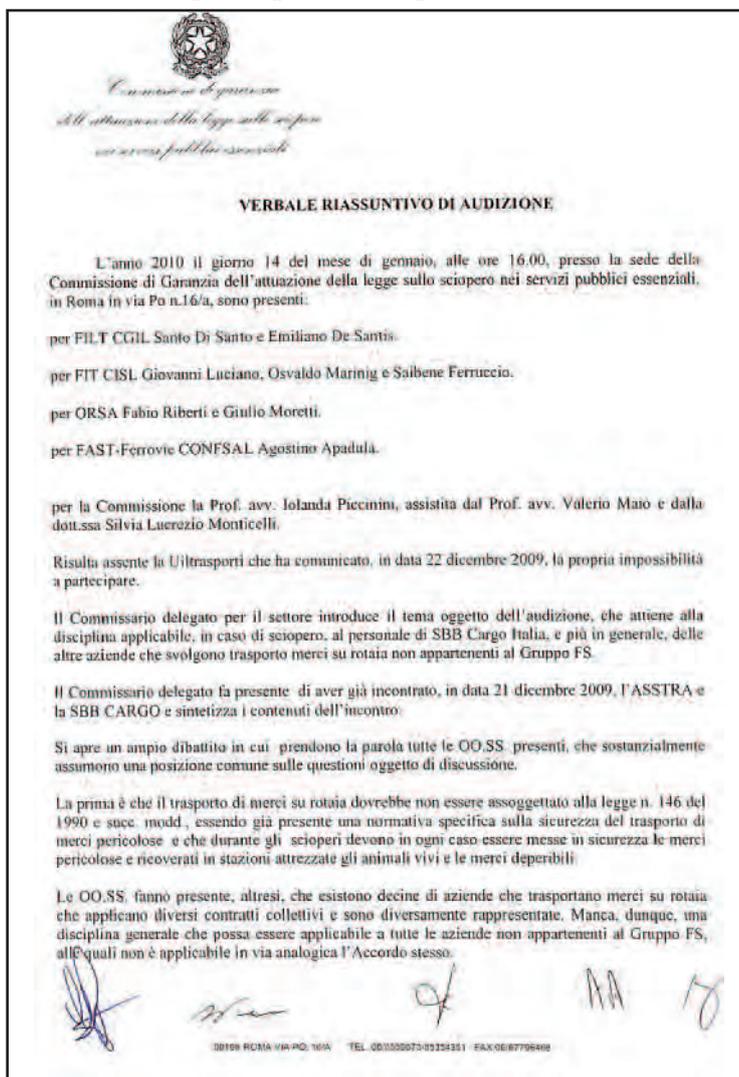
L'impressione che si percepisce adesso è che questa nuova Commissione di Garanzia voglia superarsi, se possibile, nell'assumere comportamenti non rispettosi del ruolo delegato di garante dell'esercizio del diritto di sciopero con il godimento dei diritti della persona, costituzionalmente tutelati.

Tutto ciò si desume dalle decisioni assunte dalla stessa Commissione, praticamente le prime:

- ▶ sullo sciopero dichiarato in Lombardia per SBB Cargo;
- ▶ in tema di procedure di raffreddamento.

Rispetto alla problematica della SBB, la Commissione è intervenuta strumentalmente su uno sciopero, per impedirne l'effettuazione, dichiarato per ben due volte dalle Segreterie Regionali della Lombardia per un settore, quello appunto del trasporto sul ferro delle merci, che proprio per la sua natura, come tutti sappiamo, non rientra nei servizi regolamentati dalla legge 146 e successive modificazioni, se non per gli aspetti (art. 2) legati alla sicurezza di merci particolari (animali, esplosivi ecc.).

La posizione del sindacato rispetto a questa decisione non condivisibile della Commissione è stata esposta in modo unitario nel verbale redatto in una specifica riunione del quale riportiamo copia:



Alla luce di quanto sopra, le OO.SS. si dichiarano favorevoli ad un percorso di confronto per la definizione di una normativa pattizia con le associazioni datoriali, percorso stimolato e favorito dalla Commissione di Garanzia.

Nell'ipotesi subordinata in cui la Commissione ritenesse necessario, nelle more e in via d'urgenza, adottare una delibera in materia, fermo restando quanto già dichiarato in ordine ai limiti di applicabilità della legge, le OO.SS. ritengono possibile l'individuazione di misure notevolmente "alleggerite" rispetto a quelle previste per il Gruppo FS, sufficienti a contemperare il diritto costituzionalmente garantito allo sciopero dei lavoratori con i diritti collegati alla sicurezza del sistema ferroviario e alla non interruzione di alcuni particolari tipi di trasporto come già sopra specificati. A tale delibera dovrà far seguito l'avvio, da parte della Commissione, della procedura volta all'adozione di una regolamentazione provvisoria, anche se resta l'auspicio di pervenire - quanto prima - ad un accordo.

Le OO.SS. chiedono un termine anche breve (massimo dieci giorni) per far pervenire note scritte con le quali meglio chiarire e precisare i concetti sopra esposti, nonché l'elenco di tutte le associazioni datoriali interessate.

Il Commissario, nel restare in attesa delle suddette note, si riserva di approfondire la questione della disciplina applicabile, discutendone collegialmente in Commissione.

L'audizione viene chiusa alle ore 18.40.

L.C.S.

Per la Commissione

Il Commissario del settore
Prof. avv. Iolanda Piccinini

per FILT CGIL

per FIT CISL

per ORSA

per FAST -Ferrovie CONFSAI

Il responsabile del procedimento

L'esperto del settore
Prof. Avv. Valerio Maio

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI UGL Trasporti FAST Ferrovie ORSA Ferrovie

Segreterie Nazionali

Roma 22 gennaio 2010

Spett.le Commissione di Garanzia
Dell'attuazione della legge sullo sciopero
Nei servizi pubblici essenziali

A seguito dell'audizione del 14 gennaio 2010 le scriventi O.S. Vi inviano la seguente nota a conferma e maggior precisazione della posizione unitaria assunta sulla tematica degli scioperi nel trasporto merci ferroviario effettuato dalle imprese non appartenenti al Gruppo F.S.

Ribadiamo innanzi tutto che il trasporto merci ferroviario, per le sue caratteristiche peculiari, non rientra nel campo di applicazione della legge 146/90, in quanto non è uno dei diritti della persona, costituzionalmente garantiti, alla vita, alla salute, alla libertà e alla sicurezza, alla libertà di circolazione, all'assistenza e alla previdenza sociale, all'istruzione ed alla libertà di comunicazione da contemperare con quello dell'esercizio del diritto di sciopero.

Il settore del trasporto merci su rotaia completamente liberalizzato vede la presenza di una nutrita schiera di imprese ferroviarie sia nazionali che internazionali, a capitale pubblico, privato e misto, che operano in regime di libera concorrenza.

Le imprese che svolgono trasporto merci su rotaia applicano ai propri dipendenti contratti di lavoro non omogenei, che vanno dal CCNL delle Attività Ferroviarie, a quello del settore Autoferrotranvieri - Internavigatori, dell'Autotrasporto, fino ad arrivare a situazioni di applicazione di contratti individuali.

In tale contesto il Sindacato ha intrapreso la strada della semplificazione ed omogeneizzazione contrattuale cercando di chiudere al più presto il contratto della mobilità che prevede l'integrazione dei CCNL degli autoferrotranvieri - internavigatori con quello delle attività ferroviarie. Oltre all'integrazione dei CCNL, il sindacato ha proposto di unificare la normativa che regola gli scioperi nei due settori dando disponibilità a modificare sia gli accordi esistenti che la provvisoria regolamentazione.

Alla luce di quanto sopra, le O.S. si dichiarano disponibili ad un percorso di confronto per la definizione di una normativa pattizia che riguardi il trasporto merci su ferro da attivarsi con tutte le associazioni datoriali e le aziende del settore, percorso che potrebbe essere stimolato e favorito dalla Commissione di Garanzia, che tenga conto delle osservazioni sotto riportate.

Per quanto riguarda il trasporto di merci pericolose, animali vivi e merci deperibili, si rammenta che è già presente ed applicata una copiosa normativa di sicurezza che garantisce gli interessi primari dei cittadini e della collettività. In particolare è già oggi garantito che l'astensione dal lavoro non comporti rischi di

Una decisione di contrasto con le Delibere con le quali la Commissione ha impedito la tenuta degli scioperi, che successivamente le Organizzazioni Unitarie hanno ribadito con la nota che opportunamente viene resa all'attenzione di chi legge (immagine in basso a sinistra con seguito nella pagina successiva).

Per quanto attiene poi alla seconda questione, che con una tempestività perlomeno sospetta la Commissione di Garanzia ha sollevato e posto all'attenzione delle O.S., ma che per quanto apparso subito evidente, quando ne aveva già assunto la decisione, è stata la revoca della delibera n°04/624 del 18/11/2004 con la quale la Commissione di Garanzia a suo tempo in carica, in data 18/11/2004 aveva esonerato le O.S. a richiedere la seconda fase di raffreddamento prima della proclamazione degli scioperi, in presenza del rifiuto della parte datoriale ad esperire la prima fase della procedura.

La delibera n. 04/624 era stata fortemente invocata a suo tempo dal Sindacato, in quanto la previsione di una seconda procedura di raffreddamento in presenza del rifiuto del datore di lavoro ad aprire il confronto con il Sindacato, provocava solo un allungamento dei tempi per la dichiarazione degli scioperi, finendo con il premiare i comportamenti scorretti, molto diffusi in verità, dei datori di lavoro, soprattutto nel settore del Trasporto Pubblico Locale.

La Commissione di Garanzia, presieduta allora dal prof. Martone, nell'emanare questa delibera aveva agito evidentemente sulla base delle esperienze maturate in merito, dimostrando così molto equilibrio e rispetto per il ruolo che era chiamata svolgere per assicurare, nel caso di specie, il contemperamento dell'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini con la salvaguardia del diritto a manifestare delle O.S.

La decisione di revocare la delibera del Prof. Martone, presa - come sopra detto, con sospetta celerità dalla nuova Commissione -, reintroducendo l'obbligo per il Sindacato ad esperire una fase successiva di raffreddamento, oltre a provocare l'allungamento artificioso dei termini per la dichiarazione di sciopero dimostra invece inequivocabilmente come la stessa Commissione abdichi al suo ruolo di garanzia per assumere un comportamento di parte, sbilanciato verso le imprese, pur in presenza di loro comportamenti difformi alla Legge 146/90 che invece dovrebbero essere solo sanzionati, nei termini previsti dalla legge stessa.

Di seguito pubblichiamo la nota di FAST FerroVie con la quale la nostra O.S. aveva espresso con chiarezza il suo diniego sulla decisione di abrogare la delibera di cui trattasi.

La decisione di abrogare la delibera, assunta dalla

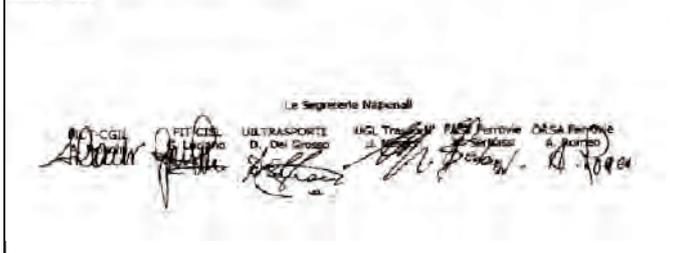
materiale rotabile non ricoverato e custodito secondo la normativa di sicurezza dell'infrastruttura e della circolazione ferroviaria.

Per quanto concerne l'applicabilità dell'accordo, sottoscritto il 23.11.1999 con le Ferrovie dello Stato, si ritiene che non possa essere esteso, per analogia a tutto il settore del trasporto merci su ferro, in quanto tale accordo ha inciso su un'unica realtà Aziendale strettamente interconnessa con il trasporto di persone, e che all'epoca teneva conto della complessità della struttura organizzativa di FS nonché dell'unica gestione delle relazioni industriali all'interno del Gruppo FS. All'epoca il personale poteva essere utilizzato sia per il trasporto delle merci, che per quello delle persone. Oggi non è più così. In seguito ai processi di divisionalizzazione delle aree produttive e ai processi di societizzazione del Gruppo FS si è assistito alla fine di un'unica azienda integrata di trasporto, che allora fu valutato come elemento pregnante per la sottoscrizione dell'accordo del 23.11.1999 per cui per il segmento delle merci si andò anche oltre il campo di applicazione della legge 146/90.

Le O.S., inoltre, fanno presente che la quota modale del trasporto ferroviario merci nel nostro paese è oggi inferiore al 9%, tale quindi, da non poter compromettere la continuità delle attività produttive e il rifornimento di beni primari alla collettività.

In conclusione qualora la Commissione, in mancanza di un accordo tra le parti o nelle more dello stesso, dovesse ritenere necessario intervenire provvisoriamente con propria regolamentazione le scriventi CO.SS. chiedono che si attivi la procedura prevista dall'art 13 della già citata legge con il coinvolgimento delle parti sociali, che potranno contribuire ad evitare che le prescrizioni siano tali da integrare un'abnorme e non giustificata compressione del diritto di sciopero.

Distinti Saluti



Commissione, ripetiamo, dopo poco tempo dal suo insediamento, senza tenere in alcun debito conto delle proteste molto motivate della FAST FerroVie ed evi-

dentemente anche delle altre O.S. che hanno manifestato il loro dissenso, costituisce un gravissimo precedente rispetto al quale la nostra O.S. e pensiamo anche gli altri Sindacati non possono restare inerti, in quanto

... la decisione di revocare la delibera del Prof. Martone, presa con sospetta celerità dalla nuova Commissione ...

compromette fortemente il giusto equilibrio che deve esistere e che la Commissione è chiamato a garantire, tra l'esercizio del diritto di sciopero dei lavoratori ed il diritto alla mobilità dei cittadini.

Un atteggiamento, quello assunto dalla CdG, che riteniamo debba essere portato all'attenzione del TAR del Lazio, organismo di Magistratura competente in materia, per richiedere la sospensiva e quindi l'annullamento della nuova Delibera con la quale la Commissione ha abrogato la n. 04/624 del 18/11/2004.

www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE
Prot. n. 973/9
Roma, 04/01/2010

Spett.le Commissione di Garanzia L.146/90
Commissario avv. Nunzio Pinelli
Via Po n° 16/a
Roma
alla c. a. del Commissario avv. Pinelli Nunzio
della dott.ssa Sciotti Rossella
della sig.a Mancini Silvia

Oggetto: proposta di revoca della delibera n°04/624 del 18/11/2004

La Segreteria Nazionale FAST FerroVie in relazione alla problematica indicata in oggetto ribadisce quanto già espresso nella riunione tenuta sull'argomento il 15 dicembre u.s., per sottolineare la necessità di evitare la revoca della delibera succitata con la quale la Commissione di Garanzia in data 18/11/2004 aveva esonerato le O.S. a richiedere la seconda fase di raffreddamento prima della proclamazione dello sciopero, in presenza del rifiuto della parte datoriale ad esperire la prima fase della procedura.

La Scrivente O.S., pur comprendendo le motivazioni e le finalità adottate dal Commissario avv. Nunzio Pinelli per spiegare la previsione della reintroduzione del secondo tentativo di conciliazione, non può non ricordare che la Commissione di Garanzia, presieduta allora dal Prof. Martone, nell'emanare la delibera di cui trattasi aveva certamente considerato, evidentemente anche sulla base delle esperienze maturate in merito all'inefficienza di un secondo passaggio di trattazione presso una autorità amministrativa, in presenza di un atteggiamento di chiusura verso ogni forma di dialogo con il sindacato, che aveva aperto le procedure di raffreddamento, esplicitato con la mancata convocazione da parte della azienda interessata dalla vertenza sindacale.

Presumibilmente la Commissione aveva anche valutato come la seconda fase di raffreddamento, non fosse stata resa obbligatoria dalle leggi 146/90 e 83/2000 e che la regolamentazione provvisoria delle prestazioni indispensabili, da assicurare sui conflitti sindacali nel settore del trasporto locale, decisa nella Seduta della Commissione di Garanzia del 31.1.2002, nell'articolo 2 aveva previsto, a fronte di una apertura delle procedure di raffreddamento, che le aziende sospendessero, per la medesima durata, l'applicazione degli atti unilaterali che avevano dato luogo alla protesta e che la sede negoziale di livello superiore, titolata a presiedere la seconda fase di procedura di raffreddamento, concordata tra le parti, nei fatti costituisse una continuazione di un dialogo già iniziato presso le aziende.

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

apadula@fastferrovie.it

Nel caso in esame invece la condizione di base è diversa, in quanto la parte datoriale rifiuta il confronto e pertanto la previsione dell'obbligo per il Sindacato ad esperire una fase successiva di raffreddamento diventerebbe conseguentemente un allungamento artificioso dei termini per la dichiarazione di sciopero, che finirebbe con il compromettere, a nostro giudizio, il giusto equilibrio che deve esistere e che la Commissione è chiamata a garantire, tra l'esercizio del diritto di sciopero dei lavoratori ed il diritto alla mobilità dei cittadini.

La FAST FerroVie invita pertanto la spettabile Commissione in indirizzo a riconsiderare l'ipotesi di abrogazione della delibera n°04/624 del 2004, ritenendo che tale decisione favorirebbe ed incentiverebbe ulteriormente comportamenti difformi, di per sé già largamente diffusi, rispetto alle norme di regolamentazione dei conflitti sindacali, da parte delle imprese che invece devono essere, in queste occasioni, destituite di valutazioni negative da parte della Commissione di Garanzia così come previsto dalle norme di legge in materia.

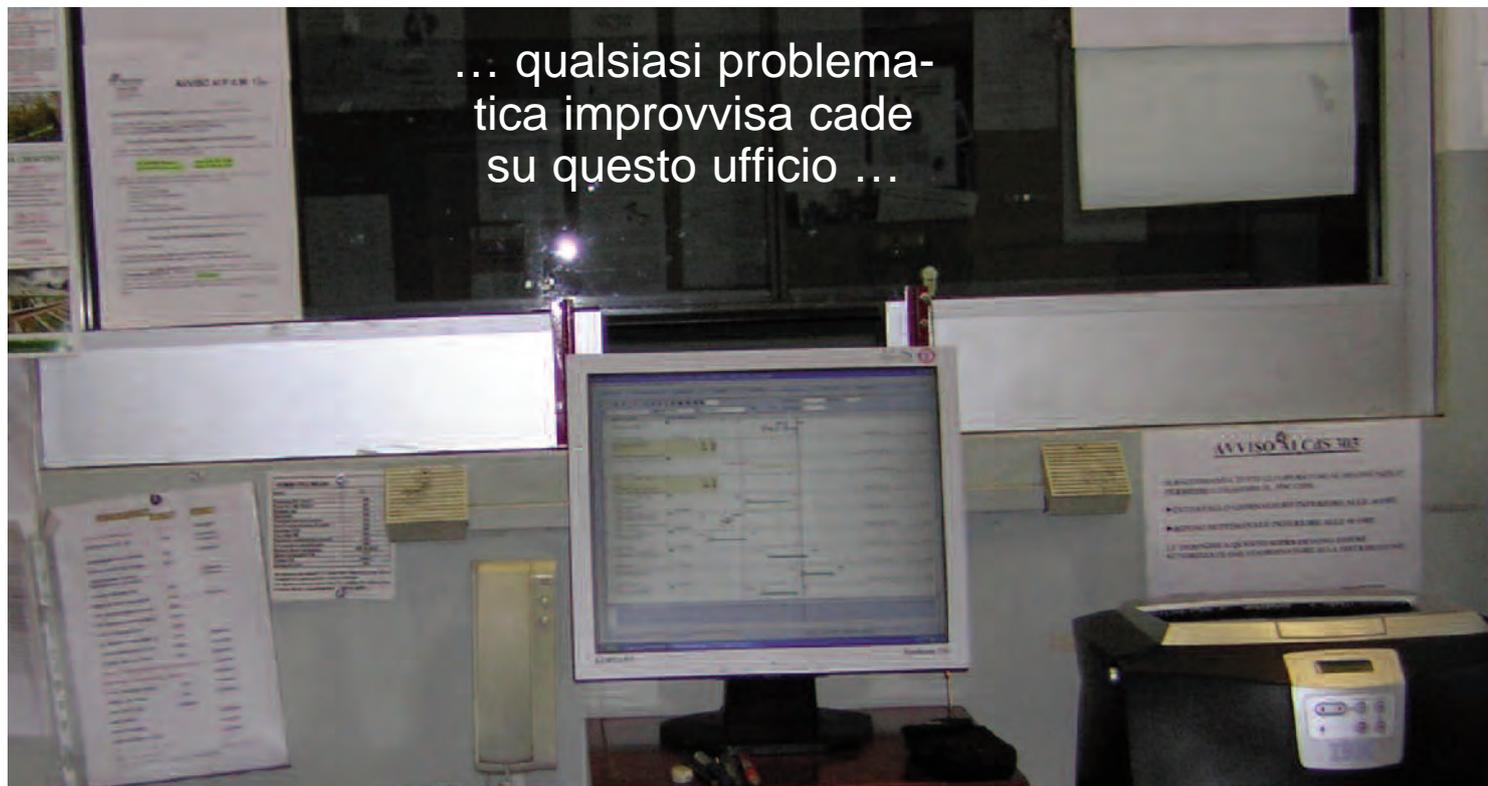
Nel rendersi disponibili a riprendere e trattare su un accordo complessivo che serva a superare la fase "di regolamentazione provvisoria" delle prestazioni indispensabili, da assicurare nell'occasione di conflitti sindacali nel trasporto pubblico locale, decisa dalla Commissione di Garanzia il 31/1/2002 e tuttora vigente, la Segreteria Nazionale FAST FerroVie coglie l'occasione propizia per ben distintamente salutare.

Il Segretario Nazionale FAST FerroVie
Serbassi Pietro

Il Professional al 303

Il difficile ruolo del Professional al 303 nell'organizzazione e nella gestione quotidiana del servizio ferroviario.

di Giovanni Ricci*



I Professional di Trenitalia ricoprono vari ruoli, tutti per l'esercizio; abbiamo infatti i Professional Istruttori che principalmente si occupano della formazione del PdC, i Professional Piazzalisti che curano i mezzi di trazione e i Professional al 303 che assegnano i servizi al Personale di Condotta.

Di questi ultimi vorrei tracciare un profilo, che nell'articolo del "Il Professional di Trenitalia" di Vincenzo Multari, pubblicato nel numero 9/10 2009 de "La Voce", non ho colto.

Infatti il Professional al 303 è il riferimento costante che hanno tutti gli altri Professional e i Macchinisti di Trenitalia.

Un esempio che possiamo fare è quello delle scuole professionali. Quando il Professional Istruttore consegna la lista dei partecipanti all'Ufficio 303, il Professional al 303 deve iniziare a valutare, in base alla normativa ed al contratto vigente, la disponibilità del PdC, quindi distoglierlo dal suo servizio di turno e sostituirlo.

Anche il Professional al Piazzale si rivolge costantemente al Professional al 303, infatti, il PdC assegnato ad un determinato servizio deve essere abilitato al mezzo di trazione; se vi è una variazione ed il PdC non è abilitato entra in scena il Professional 303 che predispone la sua sostituzione in modo da non creare disservizio. Ma di esempi se ne potrebbero fare molti altri.

Un altro aspetto di cui non si può non tenere conto è

quello dello stress psicologico che i Professional al 303 subiscono.

Nell'Ufficio 303 ci sono, oltre ai computer, 4 telefoni - 2 fissi (una rete FS ed una rete esterna) e 2 cellulari (uno per i macchinisti ed uno dedicato); quando squillano tutti insieme c'è una bella musica.

Senza contare la pressione psicologica dei Dirigenti; infatti, bisogna stare attenti a non uscire dai dettami delle normative vigenti e bisogna fare attenzione alla concessione del lavoro straordinario.

Inoltre i Professional 303 "girano" su turni in terza o in seconda, questo significa che l'ufficio 303 è sempre aperto e che, quindi, qualsiasi problematica improvvisa cade su questo ufficio e bisogna saper prendere decisioni giuste e tempestive.

A questo si aggiunge il non secondario aspetto della retribuzione: forse solo in Trenitalia accade che un Quadro guadagni meno del personale il cui lavoro organizza e gestisce.

Con questo non voglio sminuire le problematiche che riguardano il mondo dei Professional tutti, ma anzi porre bene in evidenza gli aspetti riguardanti la figura di chi occupa questa importante funzione.

***l'autore è un Professional del presidio Cargo di Novara**

Uno stillicidio di eventi che, messi insieme, fotografano implacabilmente la situazione della sicurezza sulle reti ferroviarie nazionali



L'escalation infinita

di Antonio Scalise

Il 28 settembre 2007

a Sesto Fiorentino, un operaio del cantiere Tav si ferisce gravemente nel crollo di una impalcatura in metallo; trasportato in ospedale a Firenze, muore la notte successiva.

Il 15 novembre 2007

in prossimità della stazione di Valmadrera, sulla linea ferroviaria Lecco-Molteno - Monza, si scontrano due treni cantiere utilizzati per le opere di ammodernamento della linea. Sette operai rimangono feriti, di cui uno in modo grave.

Il 20 novembre 2007

a Taranto, un ferroviere di 53 anni precipita al suolo da un ponteggio in un capannone dell'officina di Punta Rotondella, nei pressi della stazione ferroviaria. Morirà alcune ore dopo.

Il 9 dicembre 2007

a Torricola, un operaio di 26 anni, assunto con contratto di apprendistato, muore dopo essere stato travolto da un treno proveniente da Napoli.

Il 6 marzo 2008 alla stazione di Rho Fiera, un operaio responsabile del cantiere della ditta Clf che lavora per Metropolitana Milanese, viene agganciato e trascinato da un convoglio in transito. Immediatamente

soccorso sul posto dal 118, muore poco dopo.

Il 6 marzo 2008

un operaio che sta effettuando riparazioni elettriche nella stazione ferroviaria di Santa Margherita Ligure cade da una scala e sbatte violentemente la testa.

Il 3 aprile 2008

un operaio IE di 52 anni muore folgorato a Centallo, nel cuneese. Stava compiendo lavori di manutenzione sui pali dell'alta tensione, lungo la linea ferroviaria.

Il 10 giugno 2008

Andora, un operaio di 42 anni dipendente della Cossi, impegnato nei lavori di raddoppio della linea ferroviaria Genova - Ventimiglia, muore all'interno della galleria Poggi, a causa del cedimento della struttura di sostegno che serve ad armare la volta della galleria.

Il 1 settembre 2008

due operai delle Ferrovie sono morti in un incidente sul lavoro avvenuto sulla tratta Catania - Palermo, nei pressi della stazione di Motta Sant'Anastasia. Le due vittime non avrebbero sentito i fischi del treno regionale in arrivo che li ha travolti.

Il 2 ottobre 2008

a Firenze Castello, tre operai sono stati travolti dallo stesso carrello a bordo del quale erano arrivati.

Scesi dal mezzo avevano iniziato a lavorare, ma improvvisamente il carrello si è mosso schiacciandoli. Un morto e due feriti.

Il 27 novembre 2008

a Napoli Centrale un operaio di 31 anni, dipendente da una ditta appaltatrice esterna ad RFI impegnata nel rinnovamento della linea di alimentazione elettrica dei treni, viene ucciso da una scarica elettrica mentre esegue lavori di manutenzione nei pressi del binario 19.

Il 17 dicembre 2008

Un dipendente di una impresa che effettua lavori di manutenzione della linea ferroviaria è morto schiacciato da una vettura operatrice nei pressi della stazione ferroviaria di Rocca Imperiale.

Il 17 dicembre 2008

ad un operaio di 35 anni che stava effettuando lavori ad un quadro elettrico all'interno della Stazione ferroviaria di Napoli centrale, è caduto addosso un pesante quadro elettrico; morirà due giorni dopo il ricovero. Un altro operaio è rimasto ferito.

L'8 gennaio 2009

a Spinea (Ve) un operaio elettricista di RFI rimane folgorato dalla corrente e viene investito dalle fiamme mentre ripara un quadro AT.

Il 30 gennaio 2009

due operai del tronco lavori di Rfi rimangono feriti lievemente sulla linea Treviso - Portogruaro, nei pressi di Ponte di Piave (Tv), nello scontro tra un carrello ed una macchina operatrice che si trovava ferma sul binario per lavori di ordinaria manutenzione.

Il 2 marzo 2009

un operaio di 58 anni muore cadendo da un'impalcatura posta ad un'altezza di sei metri in una galleria di un cantiere Tav nel territorio di Caivano, nel napoletano.

Il 4 giugno 2009

un operaio che lavora nell'area dei binari della Bologna - Firenze rimane ferito da una scarica elettrica.

Il 21 giugno 2009

a Maccaione un operaio manutentore di 42 anni intento alla rimozione di un masso pericoloso che minacciava la ferrovia viene investito dal tubo di aria compressa sganciandosi dal martello pneumatico.

Il 26 giugno 2009

a Foggia un operaio Fs muore in incidente automobilistico durante il rientro da un cantiere notturno.

Il 9 luglio 2009

a Parma un operaio del cantiere per la realizzazione dell'interconnessione Tav viene investito da un treno e muore.

Il 28 luglio 2009

un operaio addetto alla pulizia della stazione di Firenze Campo Marte che sta lavorando su una piattaforma della stazione viene investito e ucciso da un Eurostar in transito.



Il 14 agosto 2009

nel deposito Locomotive di Milano Greco, un operaio di una ditta in appalto viene investito da un locomotore in manovra; gli viene amputato un piede.

Il 23 ottobre 2009

Un operaio RFI di 63 anni rimane gravemente ferito, probabilmente a seguito una caduta da un carrello lavori a Maccaione, sulla Roma-Civitavecchia. Morirà dopo un mese di agonia.

Il 5-6 novembre 2009

Un operaio di 27 anni viene investito nella notte da un treno in corsa mentre sta lavorando nei pressi di Rifredi, a Firenze.

Il 6 novembre 2009

cinque operai rimangono lievemente feriti in uno scontro tra carrelli di manutenzione tra Moncalieri e Lingotto nel corso di un'interruzione programmata.

Il 19 dicembre 2009

un operaio delle Fs che sta effettuando dei lavori di manutenzione agli impianti di segnalamento nel tratto di ferrovia tra Piedimonte San Germano e Cassino viene travolto e ucciso dal treno Palermo - Torino. Un altro operaio si salva gettandosi in un fossato che costeggia i binari.

Il 21 dicembre 2009

all'interno del cantiere delle Ferrovie Nord a Castellanza, dove si sta lavorando alla costruzione di una stazione e di un tunnel ferroviario, un operaio di una ditta appaltatrice scivola sul ghiaccio e batte violentemente la testa; sei giorni di prognosi.

Inoltre, nel solo anno 2009 si sono verificati i seguenti eventi:

Firenze Castello

svio di tre veicoli di coda del treno 37309

Bicocca

svio di tre carri (due dei quali ribaltati) del treno 79017

Domo II

svio del primo carro di testa del treno 45623

Sesto Calende

svio di un carro del treno 61511

Robilante

svio di un carro del treno 55161

Roma Smistamento s

vio di un carro del treno 55579

Pisa

Centrale svio di un carrello dell'Ale del treno 23447

Vaiano

svio di due carri del treno 55399

Viareggio

svio ed esplosione di cisterne: 31 morti

Mandela

svio di un carrello dell'Ale del treno 24074

Bivio Chiusi Nord

svio del locomotore e della prima vettura del treno 703

Morolo

svio del materiale vuoto Minuetto del treno 37355

Palermo

svio del carrello anteriore del treno 22738

Voghera

svio dell'automotore di manovra di una società privata

Questo è l'elenco, nudo e crudo, di tutti gli incidenti verificatisi nell'ambito ferroviario italiano - riguardanti non solo le aziende del Gruppo Fs - negli ultimi due anni. Probabilmente ci è anche sfuggito qualcosa, nel senso che questi che citiamo sono gli incidenti che hanno avuto una certa attenzione mediatica, ma siamo certi che se inserissimo anche quelli lievi, quelli che non sono finiti sui giornali o ancora quelli nei quali l'incidente è stato solo sfiorato, l'elenco sarebbe molto più lungo.

Una valutazione superficiale potrebbe indurre a pensare che questa nostra sia una recriminazione, un voler puntare il dito contro qualcuno per il raggiungimento di scopi inconfessabili; volere in qualche maniera alzare l'asticella. Ma non è così.

Quando abbiamo avuto l'idea di scrivere di questo argomento, e quindi abbiamo iniziato a documentarci, non immaginavamo che il risultato sarebbe stato quello che avete letto in queste pagine. Molto forte è stata la





tentazione di lasciar perdere man mano che i dati si accumulavano, talmente ci facevano impressione; ma poi abbiamo deciso di proseguire perché riteniamo che fare il punto della situazione su un argomento così importante possa servire a tutti.

A questo punto qualsiasi persona dotata di un minimo di buon senso non può non chiedersi perché accadano queste cose; perché la sicurezza di chi viaggia e di chi lavora sui treni italiani ed intorno ad essi è messa così frequentemente a repentaglio; soprattutto perché questo possa accadere in una nazione come l'Italia, in cui ci si è sempre vantati della sicurezza dei e sui treni.

E' sempre antipatico dover dire "lo avevamo detto", ma questa volta vogliamo farlo: noi lo avevamo detto. Fast FerroVie lo dice da tempo.

Da tempo denunciavamo a tutti i livelli la pericolosa china su cui sta scivolando l'idea di sicurezza del trasporto ferroviario in Italia. Soprattutto dopo la liberalizzazione del trasporto ferroviario, una malintesa interpretazione della necessità di essere concorrenziali sul mercato ha fatto credere a qualcuno - spesso a troppi - che per reggere l'urto della concorrenza si potesse e si dovesse derogare dalle norme e persino dal buonsenso. Era il timore che si innescasse l'escalation che vi abbiamo mostrato a farci dire che bisognava stare attenti alla deregulation normativa, alla scarsa importanza data alla manutenzione, all'informazione/formazione fornita al personale a spizzichi e bocconi. Era sempre questo timore a farci chiedere che le norme dei vari Stati europei dovessero - e necessariamente devono - essere uniformi e non contrastanti, come sono spesso ora, soprattutto per quanto riguarda la circolazione delle merci pericolose.

Denunce all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (l'eterna incompiuta...), alle Imprese Ferroviarie, ai ministri competenti, al Parlamento e persino al Presidente della Repubblica non sono servite a sviluppare una riflessione su quest'argomento.

Noi vorremmo che questo elenco, freddo come i numeri sanno essere, uscisse da questa pagina e si incardinasse nelle menti e nelle intelligenze di ciascuno di coloro che si troveranno da ora in poi a discutere di sicurezza ferroviaria. Esso serva da stimolo, da pungolo affinché la sicurezza di chi viaggia o lavora sui treni ed intorno ad essi non venga più considerata un mero costo da abbattere, ma la priorità assoluta.

Genio Ferrovieri Quando il buon senso è la misura del possibile

Ancora confusione sulle competenze accessorie
da versare ai ferrovieri ex genio

di *Samuel Porcella*



Sembrava ormai sciolto il bandolo di quella matassa che vedeva finalmente risarcire l'operato di quei ferrovieri ex-genio che, prestando servizio presso il Battaglione Genio Ferrovieri, erano in attesa di percepire quelle famose somme dette comunemente "competenze accessorie" spettanti a chiunque prestasse servizio in supporto alle FS; è un decreto del ministro della difesa, On. Ignazio La Russa, che ne definisce la misura, riconoscendo inoltre al Reggimento Genio Ferrovieri l'unicità nel suo genere, essendo difatti l'unica specialità militare ad operare nel settore delle strade ferrate nell'ambito delle forze armate dei paesi alleati.

Il decreto, tenendo conto inoltre della convenzione tra Ministero della Difesa e Ferrovie dello Stato, stabilisce le modalità operative di

comune interesse istituzionale ed in particolare l'erogazione da parte di FS di un contributo finanziario forfettario.

Definisce inoltre che si intende per : Attività ferroviaria la formazione operativa ed il mantenimento delle abilitazioni sulla rete e sugli impianti delle società di trasporto.

Funzione di coordinamento e formazione il complesso dei compiti funzionali all'espletamento delle attività ferroviarie e di raccordo operativo con le stesse società di trasporto, nonché le attività rivolte alla preparazione professionale.

Somma da ripartire erogata dalla società ferroviaria e resa disponibile nello stato di previsione della spesa del Ministero della Difesa, divisa in Somma 1 - erogata per le attività ferroviarie, e Somma 2 - erogata per le attività di coordinamento e forma-

zione.

Definisce ancora la misura dei compensi da attribuire a decorrere dal primo gennaio 2004 alle categorie di personale militare effettivamente impegnato sia in attività ferroviaria su reti FS o di altre società, sia nelle funzioni di coordinamento e formazione.

Chi svolge attività ferroviaria è colui il quale occupa la mansione di operatore alla manutenzione o circolazione, capotreno/capo servizio treno, capostazione, macchinista e verificatore o tecnico di verifica.

La misura dei compensi per la ripartizione della somma al predetto personale viene effettuata sulla base del valore ponderale alla figura professionale ed al numero di giornate effettivamente svolte presso la società ferroviaria per l'impiego in attività. E così sarebbe tutto ben definito.

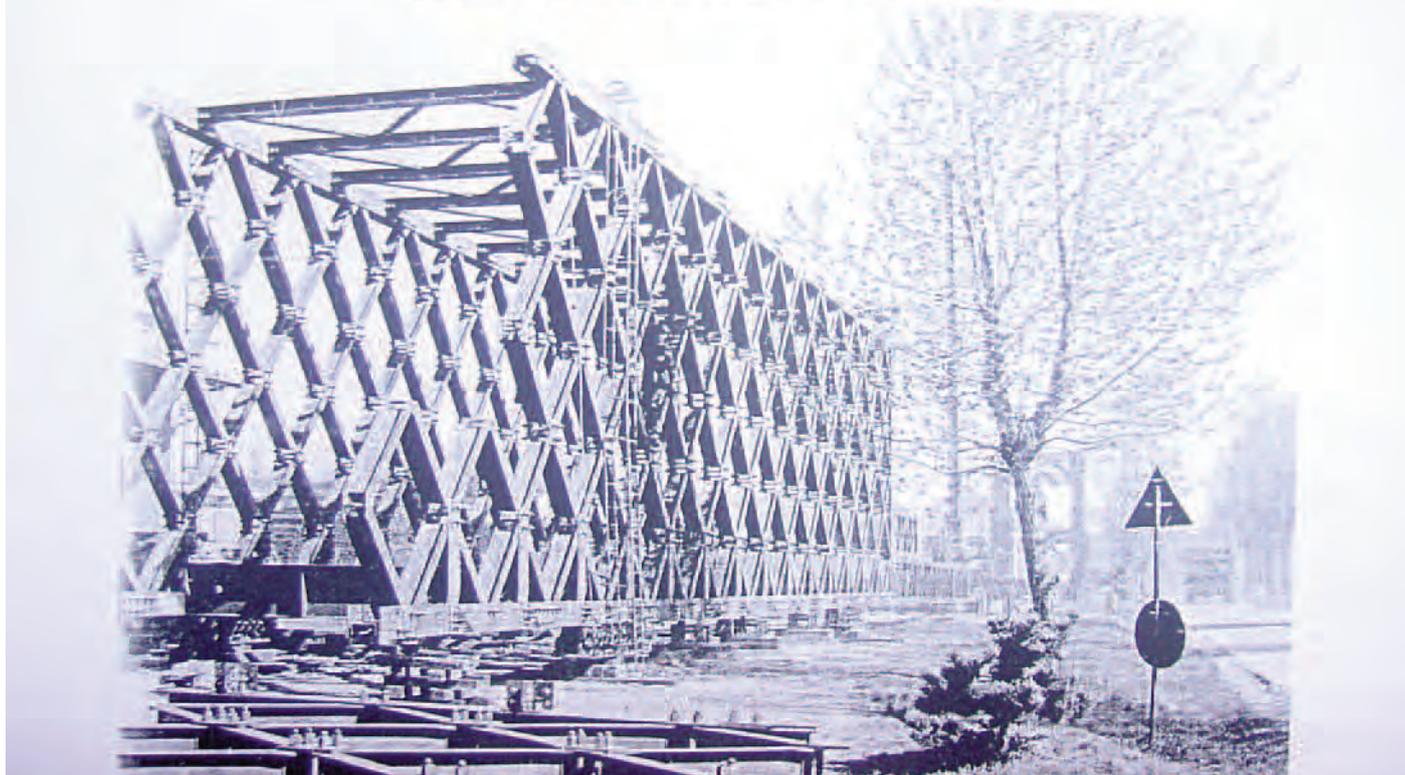
Peccato però che questa famosa somma, da non confondere con la funzione della matematica elementare, sia la nostra grande incognita attorno alla quale ruota tutta la matassa ancora molto aggrovigliata. Infatti l'entità della somma - che è differente a seconda che si tratti di somma 1 o somma 2 - è quel contributo erogato dalla società di trasporto che dovrebbe compensare le attività e le funzioni prima citate e che va definita sulla base di un semplice rapporto tra giornate effettive e coefficiente di categoria, assegnato in base alla figura professionale ricoperta. (vedi allegato)

Nel frattempo il decreto si porta avanti, infatti definisce, ricercando tra le righe, il caso in cui la somma erogata non sia tale da permettere di soddisfare il rapporto tra giornate effettivamente svolte presso l'impresa ferroviaria ed il coefficiente di categoria, inserendo nella formula di ripartizione un nuovo coefficiente, la graduazione della misura del compenso, che in parole povere non fa altro che spartire in modo uniforme alle categorie la somma messa a disposizione dal Ministero della Difesa che "dovrebbe" essere quella erogata dalla società di tra-

Reggimento Genio Ferrovieri

1° Battaglione

Circolare V.A.F. 460/83



sporto in base ai servizi effettuati.

E quindi in fin dei conti, e tocca farne di conti, saremo in grado di spiegare agli ex genieri che hanno prestato servizio presso le FS che non percepiranno nella giusta misura ciò che aspettano da anni? Se ciò che è previsto dall'allegato ministeriale non può essere soddisfatto e va quindi applicato l'ulteriore coefficiente di graduazione della misura del compenso è perché la società di trasporto non ha versato quanto dovuto, o perché il Ministero non ha richiesto quanto doveva o ancora perché lo stesso Ministero, visto che il versato fa parte delle previsioni di spesa, non ha messo a disposizione quanto ricevuto?

Sarà il buon senso a definire la misura del possibile! Ma il possibile sarà il dovuto?

Radio Naia, che ci tiene informati sull'evolversi della vicenda, dice no, ma del resto non ci resta che aspettare ancora aspettare e poi chissà ...

s.porcella@fastferrovie.it

M. Ministro della Difesa

VISTO il decreto del Presidente della Repubblica 5 novembre 2004, n. 302, concernente il recepimento dello schema di provvedimento per le Forze armate relativo al biennio economico 2004-2005 e, in particolare, l'articolo 5 comma 3, il quale dispone che "a decorrere dal 1° gennaio 2004, le somme versate e da versare da parte della Società per azioni Ferrovie dello Stato o di altre società ferroviarie sono introitate nell'apposito capitolo del bilancio dello Stato e successivamente riassegnate con decreto del Ministero dell'economia e delle finanze ad un apposito capitolo dello stato di previsione di spesa del Ministero della difesa per essere ripartite fra il personale militare per i servizi resi, anche negli anni precedenti, nello svolgimento di attività ferroviarie e di funzioni di coordinamento e formazione su reti ed impianti per conto delle predette società".

CONSIDERATO che, il "genio ferrovieri" dell'Esercito e specialità militare operante nel settore delle strade ferrate, unica nel suo genere nell'ambito delle forze armate dei Paesi alleati, alla quale risale il compito di formare il personale militare ferroviario, nonché di assicurare sotto comando e coordinamento delle competenti autorità e strutture logistiche di Forza armata ai vari livelli: ordinativi, la formazione, l'esercizio e la viabilità ferroviaria in Patria e all'estero, sia in situazioni d'emergenza e svolgimento delle attività istituzionali militari strettamente connesse alla sicurezza interna e internazionale, sia anche in concorso alle società ferroviarie nazionali dello specifico settore per ordinarie esigenze di circolazione ferroviaria;

TENUTO CONTO che, in forza di quanto precede, tra il Ministero della difesa e la Società Ferrovie dello Stato vige da alcuni decenni un ininterrotto rapporto di collaborazione in materia, regolato da formale convenzione periodica, la quale stabilisce le modalità operative delle attività di comune interesse istituzionale e, in particolare, l'erogazione da parte della stessa Società di un contributo finanziario forfettario, su base annua, da ripartire al personale militare che abbia effettivamente espletato attività di formazione operativa e mantenimento delle abilitazioni sulla rete e sugli impianti ferroviari, nonché funzioni di coordinamento e formazione;

VISTO il comma 4 del citato articolo 5 del decreto del Presidente della Repubblica n. 302 del 2004, il quale prevede che le misure dei compensi da attribuire alle categorie effettivamente impiegate nelle attività in argomento sono determinate con decreto del Ministro della difesa;

RAVVISATO ai fini dell'attribuzione della misura dei compensi in argomento, di riferirsi:

a) quanto ai servizi resi nello svolgimento delle attività sugli impianti ferroviari per formazione operativa e mantenimento delle abilitazioni, ai parametri retributivi ponderati corrispondenti ai valori di figure professionali di categoria individuati nella citata convenzione;

b) con riguardo alle funzioni di coordinamento e formazione, a criteri di ripartizione equa, che tenga conto dei diversi livelli di responsabilità della catena di comando logistico e del quadro del Genio ferroviario, in relazione al grado rivestito dal personale interessato, nonché ai parametri di graduazione retributiva vigenti per le indennità di impiego operativo, di cui alla legge 23 marzo 1983, n. 78 e successive modificazioni;

CONSIDERATO in particolare, che le funzioni di coordinamento e formazione sono espletate, presso il Comando logistico dell'Esercito dal Capo di stato maggiore (ovvero, fino al 31 dicembre 2005, dal Capo reparto coordinamento e supporti generali del preesistente Ispettorato logistico di Forza armata), dal Capo ufficio movimenti e trasporti e dal Capo della sezione circolazione e concorsi, nonché dal personale avanzato in servizio permanente del Reggimento genio ferroviario;

VISTA la proposta avanzata dal Capo di stato maggiore della difesa, sentita la rappresentanza militare;

DECRETA

ART. 1

(Definizioni)

1. Ai fini del presente decreto, si intende per:

a) "attività ferroviaria", la formazione operativa e il mantenimento delle abilitazioni sulla rete e sugli impianti delle società ferroviarie, effettuati anche per conto delle stesse;

b) "funzioni di coordinamento e formazione", il complesso dei compiti funzionali all'espletamento delle attività di cui alla lettera a) e di raccordo operativo con le società ferroviarie, nonché le attività rivolte alla preparazione professionale del personale in campo ferroviario nei vari profili specialistici previsti e richiesti dalle stesse società;

c) "somma" da ripartire, ciascuna delle due distinte entità finanziarie, nel seguito indicate altresì "S1" e "S2", erogate dalle società ferroviarie e rese disponibili, anche per importo complessivo, nello stato di previsione della spesa del Ministero della difesa, finalizzate a compensare, rispettivamente, le attività e le funzioni di cui alle lettere a) e b). La convenzione di cui alla lettera d) contempla modalità e criteri di quantificazione delle somme;

d) "convenzione" di riferimento, l'atto formale di natura patrizia stipulato nel periodo considerato tra l'Amministrazione della difesa e la società ferroviaria contraente, che regola gli aspetti operativi e finanziari tra le parti, per il coordinamento, la formazione, l'addestramento operativo e il mantenimento delle abilitazioni ferroviarie.

ART. 2

(Ambito di applicazione)

1. Il presente decreto definisce, ai sensi dell'articolo 5, commi 3 e 4, del decreto del Presidente della Repubblica 5 novembre 2004, n. 302, la misura dei compensi da attribuire a decorrere dal 1° gennaio 2004 alle categorie di personale militare effettivamente impiegato sia in attività ferroviaria su reti e impianti delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato o di altre società ferroviarie sia nelle funzioni di coordinamento e formazione.

2. La ripartizione delle somme, versate e da versare da parte delle società di cui al comma 1, concerne i servizi resi anche negli anni precedenti. I proccacciamenti di erogazione agli avanzi diritto si concludono, ai sensi dell'articolo 1, comma 3, del regolamento adottato con decreto del Ministro della difesa 8 agosto 1996, n. 690 e successive modificazioni, nel termine di cui alle tabelle ivi allegate per i provvedimenti relativi ai trattamenti economici a carattere generale.

o di natura particolare e complessa, calcolato a far data dalla disponibilità per cassa delle somme rese presso il servizio amministrativo procedente.

3. Per prestazioni e attività rese dall'Amministrazione non comprese tra quelle di cui al citato decreto del Presidente della Repubblica n. 302 del 2004, si applica l'articolo 44 del Regolamento per l'amministrazione e la contabilità degli organismi della Difesa, emanato con decreto del Presidente della Repubblica 21 febbraio 2006, n. 167.

ART. 3

(Compensi per attività ferroviaria)

1. Il personale militare impiegato per lo svolgimento di attività ferroviaria opera nelle figure professionali di operatore della manutenzione, operatore della circolazione o deviatore, capo servizi treno/capo treno, capo stazione, macchinista e di verificatore/tecnico di verifica.

2. La misura dei compensi per ripartizione della somma al personale di cui al comma 1, resa disponibile a norma dell'articolo 1, comma 1, lettere a) e c), è effettuata sulla base del valore ponderale della figura professionale e del numero di giorni di assegnazione alle società ferroviarie per l'impiego in attività ferroviaria durante il periodo considerato, come indicato nell'allegato 1 che fa parte integrante del presente decreto.

ART. 4

(Compensi per le funzioni di coordinamento e formazione)

1. La misura dei compensi per ripartizione della somma spettante al personale in servizio permanente, ai sensi dell'articolo 1, comma 1, lettere b) e c), è stabilita per il numero di giorni di effettivo espletamento delle funzioni sul territorio nazionale, nel limite di trecento giornate annue di impiego, nonché in base al grado rivestito, secondo i criteri di determinazione indicati nell'allegato 2, che fa parte integrante del presente decreto.

2. Sono fatti salvi i compensi più favorevoli al personale, attribuiti nel grado di provenienza (in caso di promozione, ovvero ove spuntati ai sensi dell'articolo 3).

3. La somma destinata ai sensi del comma 1 è fissata nel limite del 10% dell'importo complessivo, versato e da versare da parte delle società ferroviarie, per l'attività di cui all'articolo 1, comma 1, lettera a).

ART. 5

(Norma di salvaguardia)

1. Dall'attuazione del presente decreto non derivano oneri o maggiori oneri a carico del bilancio dello Stato.

Il presente decreto sarà sottoposto a controllo secondario (1) a) delle normative.

Roma - 3 AGO. 2009

IL MINISTRO


ATTIVITA' FERROVIARIA

Allegato 1
(articolo 3)

- Categorie di personale destinatarie:
 - categoria a) operatore manutenzione, operatore della circolazione/deviatore;
 - categoria b) verificatore/tecnico di verifica;
 - categoria c) capo servizi treno/capo treno, capo stazione;
 - categoria d) macchinista.
- La misura dei compensi, per ripartizione delle somme ai sensi degli articoli 1 e 3 del presente decreto, è stabilita in base ai seguenti fattori o parametri:
 - entità della somma disponibile S_1 da ripartire, di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c);
 - coefficienti di categoria C_1, C_2, C_3 e C_4 , che esprimono la misura ponderale per ciascuna delle figure professionali, secondo l'ordine di cui al punto 1. Essi sono calcolati con riferimento ai "valori convenzionali giornata" di mantenimento delle abilitazioni/formazione (H_1, H_2, H_3, H_4), stabiliti in valore assoluto quali compensi unitari/giorno di categoria nella convenzione di riferimento, secondo il rapporto risultante tra i singoli valori stessi e quello di base (divisore), rappresentato dall'importo minimo previsto (categoria a), cui viene attribuito il valore di coefficiente 1. Ai valori convenzionali giornata delle categorie superiori (dividenti) corrispondono coefficienti >1 ;¹⁾
 - presenze effettive realizzate complessivamente nel periodo considerato. Nell'ordine di cui al punto 1) P (sommaria delle presenze individuali p_1, P_1 (sommaria delle presenze individuali p_1), P_2 (sommaria delle presenze individuali p_2) e P_3 (sommaria delle presenze individuali p_3));
 - graduazione della misura del compenso T , nell'ambito delle categorie di cui al punto 1. Nel corrispondente ordine: T (importo base) $= T_1, T_2, T_3, T_4 = T_1 \cdot C_1; T_2 = T_1 \cdot C_2$.
- Calcolo del compenso giornaliero di base T (importo unitario, al lordo delle ritenute contributive e fiscali): $S_1 = T[(P_1 \cdot C_1) + (P_2 \cdot C_2) + (P_3 \cdot C_3)]$. Da cui: $T = S_1 / [(P_1 \cdot C_1) + (P_2 \cdot C_2) + (P_3 \cdot C_3)]$.
- Al singolo dipendente è attribuito, per il periodo considerato, l'importo complessivo risultante dal rispettivo compenso giornaliero lordo di categoria E, T_1, T_2, T_3, T_4 moltiplicato per il numero delle giornate di effettiva attività prestata p_1, p_2, p_3, p_4 .

¹⁾ Nota -*) Per i periodi decorrenti dal 1° gennaio 2001, i coefficienti di categoria corrispondono agli importi annui di riferimento indicati nelle convenzioni stipulate alla data del presente decreto (risultati come segue):

Categorie di personale di cui al punto 1) secondo l'indicazione delle corrispondenti figure professionali contemplate nelle convenzioni	Convenzione in data 27 luglio 2001 (quadriennio 2001-2004)		Convenzione in data 22 dicembre 2004 (quadriennio 2005-2008)		Convenzione in data 22 dicembre 2008 (quadriennio 2009-2012)	
	importi annui (base)	coefficienti di categoria C_1, C_2, C_3, C_4	importi annui (base)	coefficienti di categoria C_1, C_2, C_3, C_4	importi annui (base)	coefficienti di categoria C_1, C_2, C_3, C_4
1. operatore manutenzione	11.800,00	1/1,000	11.138,00	1/1,000	11.420,00	1/1,000
2. operatore della circolazione/deviatore	11.800,00	1/1,000	11.138,00	1/1,000	11.940,00	1/1,000
3. verificatore/tecnico di verifica					18.000,00	1/1,000
4. capo servizi treno/capo treno/capo stazione	11.800,00	1/1,000	11.138,00	1/1,000	11.138,00	1/1,000
5. macchinista	11.800,00	1/1,000	11.138,00	1/1,000	11.138,00	1/1,000

Il presente criterio di definizione dei coefficienti si applica per l'attribuzione di eventuali aumenti convenzionali ferroviari, nonché al varare del rapporto tra le misure dell'indennità di impiego operativo di base stabilite per i vari gradi. I valori dei coefficienti sono arrotondati, con approssimazione alla terza cifra decimale.

ALLEGATO 2
(articolo 4)

FUNZIONI DI COORDINAMENTO E FORMAZIONE

- Personale dei vari gradi impegnato nello svolgimento delle funzioni in titolo:
 - capo reparto coordinamento e supporti generali dell'Ispettorato logistico dell'Esercito (fino al 31 dicembre 2005);
 - capo di stato maggiore del Comando logistico dell'Esercito (dal 1° gennaio 2006);
 - capo ufficio movimenti e trasporti dell'Ispettorato o Comando Ispettorico dell'Esercito;
 - capo sezione circolazione e concorsi dell'Ufficio di cui alla lettera c);
 - personale in servizio permanente del Reggimento genio ferroviario.
- La misura dei compensi, per ripartizione delle somme ai sensi degli articoli 1 e 4 del presente decreto, è stabilita in base ai seguenti fattori o parametri:
 - entità della somma disponibile S_2 da ripartire, di cui all'articolo 1, comma 1, lettera c);
 - coefficiente moltiplicatore C_1, C_2, C_3, C_4 , che esprime i diversi livelli di responsabilità in relazione al grado rivestito;¹⁾
 - presenze effettive realizzate complessivamente nel periodo considerato. P (sommaria delle presenze individuali per singoli gradi p_1, P_1 (sommaria delle presenze individuali per singoli gradi p_1), P_2 (sommaria delle presenze individuali per singoli gradi p_2));
 - graduazione della misura del compenso T nell'ambito dei vari gradi. T (importo base del 1° C le Magg.) $= T_1 \cdot C_1; T_2 = T_1 \cdot C_2; T_3 = T_1 \cdot C_3; T_4 = T_1 \cdot C_4$.
- Calcolo del compenso giornaliero di base T (importo unitario, al lordo delle ritenute contributive e fiscali): $S_2 = T[(P_1 \cdot C_1) + (P_2 \cdot C_2) + (P_3 \cdot C_3) + (P_4 \cdot C_4)]$, da cui: $T = S_2 / [(P_1 \cdot C_1) + (P_2 \cdot C_2) + (P_3 \cdot C_3) + (P_4 \cdot C_4)]$.
- Al singolo dipendente è attribuito, per il periodo considerato e nel limite di 300 giornate annue, l'importo complessivo risultante dal compenso giornaliero lordo per il grado rivestito T_1, T_2, T_3, T_4 moltiplicato per il numero delle giornate di effettiva attività prestata p_1, p_2, p_3, p_4 .

¹⁾ Nota -*) Il coefficiente moltiplicatore è il valore ponderale risultante dal rapporto tra le misure iniziali, per i vari gradi, dell'indennità di impiego operativo di base, di cui alla legge 23 marzo 1983, n. 78 e successive modificazioni, vigenti nel periodo considerato, ponderata come importo di riferimento (divisore) di tale indennità, quella spettante al grado di 1° caporal maggiore, cui si attribuisce il valore di coefficiente 1. Agli importi (dividenti) dei gradi superiori corrispondono coefficienti >1 . In caso di promozione, ove più favorevole, si applica il coefficiente del grado di provenienza.

A titolo esemplificativo si riportano i coefficienti calcolati sulla misura base dell'indennità di impiego operativo di base, vigenti nell'anno 2009:

gradi	indennità operativa di base (euro)	coefficienti C (da calcolo)	gradi	indennità di impiego operativo di base (euro)	coefficienti C (da calcolo)
gen. di magg. gen.	657,08	5,342	mag. ord.	180,76	1,506
gen. di magg. gen.	621,21	5,176	mag. sc. ord.	154,94	1,291
col.	533,31	4,435	serg. magg. capo	278,89	2,324
ten. col.	371,85	3,098	serg. magg.	180,76	1,506
magg.	343,44	2,862	sergente	160,80	1,343
cap.	333,11	2,775	1° le magg. sc.	229,82	1,913
ten.	299,55	2,496	2° le magg. capo	180,76	1,506
seren.	165,27	1,377	3° le magg. sc.	154,94	1,291
1° mai.	299,55	2,496	1° le magg.	126,01	1,000
2° mai.	278,89	2,324			

Il presente criterio di definizione dei coefficienti moltiplicatori si applica per l'attribuzione di eventuali aumenti convenzionali ferroviari, nonché al varare del rapporto tra le misure dell'indennità di impiego operativo di base stabilite per i vari gradi. I valori dei coefficienti sono arrotondati, con approssimazione alla terza cifra decimale.

Patto di cooperazione FAST-FerroVie-FGAAC

Il 17 febbraio scorso, nella sede di via Prenestina, 170 si sono incontrate le rappresentanze di Fast FerroVie e del sindacato francese FGAAC.

Motivo dell'incontro, oltre all'ormai consueto scambio di esperienze sulla politica sindacale delle due organizzazioni, è stata la necessità di fare il punto della situazione del settore del trasporto ferroviario europeo, con specifico riferimento alle condizioni di lavoro del Personale di Condotta, in relazione alle politiche di liberalizzazione del traffico continentale su rotaia.

Tale liberalizzazione, a nostro avviso, sta avvenendo senza un quadro normativo adeguato associato ad un efficiente ed efficace sistema indipendente di controllo. E' ormai consueta la creazione, da parte delle grandi Imprese Ferroviarie europee statali e parastatali, di società *Low Coast* che si muovono - spesso in maniera spregiudicata - tra le larghe maglie della legislazione Europea e Nazionale, con l'obiettivo unico dell'abbassamento del costo del lavoro mediante l'erosione di diritti e prerogative dei lavoratori, in special modo dei macchinisti. Le carenze normative e la scarsa attenzione delle istituzioni e degli organismi di controllo hanno consentito il proliferare di queste aziende, che si sono tuffate nel settore ponendosi sempre al limite delle norme (spesso anche quelle relative alla sicurezza del servizio) adottando, per l'inquadramento del personale, le più varie e variegate tipologie contrattuali.

Fast FerroVie e FGAAC, in linea con l'ormai consolidata sinergia tra le due Organizzazioni Sindacali, si danno atto della necessità di fare fronte comune, denunciando questo fenomeno all'opinione pubblica, alle istituzioni europee e agli organismi di controllo e garanzia e stimolando all'interno di ALE (Fast FerroVie) e di ETF (FGAAC) il dialogo riguardante queste importanti tematiche.

A tale proposito si danno reciproco impegno di attivarsi per promuovere gli **Stati Generali del Personale di Condotta**, il cui obiettivo principale sarà quello di unificare le rivendicazioni dei macchinisti europei, sensibilizzando politica e istituzioni continentali.

Fast FerroVie e FGAAC prendono atto che le politiche di liberalizzazione del trasporto ferroviario sono un fatto, ormai consolidato. Credono che una sana concorrenza possa portare comunque ad uno sviluppo per le aziende, con relativi incrementi occupazionali, e miglioramento della qualità della vita delle comunità interessate, anche dal punto di vista socio-ambientale.

Non è il caso.

FAST-FerroVie e FGAAC decidono di combattere insieme con forza il tentativo, spesso riuscito, di abbattimento dei diritti dei lavoratori e l'attuale situazione di *dumping sociale* cui sempre più spesso le imprese ricorrono, e ritengono necessario stabilire una normativa di base che regoli il lavoro dei ferrovieri e dei macchinisti europei. In special modo, è necessario normare uniformemente il **Riposo**, l'**Orario di Lavoro settimanale**, i **Limiti di Condotta** e la **Patente Europea del macchinista**.

E' necessaria, in sostanza, la creazione di una vera e propria **Clausola Sociale Europea**.

Roma 17 febbraio 2010

Il Segretario Nazionale Fast FerroVie
Pietro Serbassi

Il Segretario Generale FGAAC
Bruno Duchemin

Le scelte incomprensibili

di Saverio Mazzotta

Convenienze e sconvenienze di una trattativa turni: ovvero chi è coerente e chi no.



Durante l'ultima trattativa turni della D.P.R. in Friuli Venezia Giulia è accaduto un episodio che possiamo considerare lo specchio di quanto avviene dal 2003 in qua.

L'Azienda ci ha inviato i turni venerdì 4 dicembre; l'8 era festivo e il 9 c'era l'incontro per la discussione degli stessi e per la presentazione di eventuali proposte alternative.

In quella sede, non potendo per ragioni di tempo farlo prima, abbiamo portato una proposta (nessun altro lo ha fatto) che con grande sacrificio e impegno eravamo riusciti ad elaborare.

L'auspicio era quello di condividerla con le altre OOSS/RSU, magari migliorandola, viste le aperture del Direttore, quindi poterla rendere subito operativa in sostituzione della proposta Aziendale.

Purtroppo, nonostante l'assenza dell'Orsa, (che come è noto ha il tavolo separato, ma della quale conosciamo molto bene la posizione: hanno da sempre un problema politico, mai esplicitato, in virtù del quale dicono sempre di no alle flessibilità e non solo ad esse), e nonostante lo spirito propositivo di FILT e FIT, le cose non sono andate nella maniera da noi sperata.

Una sigla ha posto subito la pregiudiziale alle flessibilità barattabile solo con la concessione di un turno di zona di 6 giornate e senza chiedere il parere degli altri macchinisti.

Come si sa, il nostro modo di fare sindacato non è quello del baratto, quindi la mia proposta, (che conteneva 2 flex, ma in cambio inseriva 4 intervalli a fronte di zero e migliorava diversi allacciamenti) è rimasta in borsa; non hanno voluto neppure vederla.

A quel punto ho deciso di inviare la proposta via e-mail all'Azienda, alle OOSS e alle RSU e di esporla sul nostro sito e nelle nostre bacheche; infine, con l'aiuto dei miei collaboratori, ho fatto un sondaggio fra i macchinisti per misurarne il gradimento in funzione della successiva riunione fissata per l'8 gennaio. Nel frattempo, su proposta della FIT si è tenuto un tavolo tecnico per il PDM e uno per il PDB.

Per chiudere, il giorno 8 ci siamo presentati al tavolo con

questi numeri: su 136 macchinisti siamo riusciti a contattarne 116 di cui 96 hanno detto sì, 17 no e 3 si sono astenuti.

Sapete cosa ci hanno detto i rappresentanti di quella OS?

- avete utilizzato i telefoni di servizio per contattare i macchinisti
- avete disturbato le persone a casa
- a noi di queste firme non ci frega niente; se non firmate il turno di zona a noi va bene il turno Aziendale.

Per uscire da questa situazione a dir poco imbarazzante l'Azienda ha proposto un tavolo tecnico PDM/PDB con i suoi turnisti per il 21 e 22 gennaio.

Purtroppo il pomeriggio del 20 sempre la stessa OS ha chiesto il rinvio dei tavoli a data da destinarsi.

Nel frattempo il personale subisce i turni Aziendali e probabilmente, salvo miracoli, sarà costretto a farlo fino al cambio turni estivo e chiede a noi come è possibile che tutto ciò possa accadere, visto il largo consenso alla nostra proposta.

Sapete, noi avevamo un amico che una volta militava nella nostra Organizzazione Sindacale. Grande esperto di turni, era un sostenitore della bontà delle flessibilità come strumento - se saputo usare - per migliorare i turni del PdM, renderli più vivibili, facendo lavorare i macchinisti di meno guadagnando di più. Egli sosteneva - a ragione - che le flessibilità, per poter essere applicate, dovevano necessariamente essere concordate con le OOSS/RSU a livello territoriale.

Ora questo amico milita nell'Organizzazione Sindacale che normalmente, almeno in Friuli Venezia Giulia, osteggia le flessibilità o cerca di barattarle con qualunque altra cosa, magari nell'interesse di pochi, anzi di pochissimi.

E' sempre difficile capire certe scelte. Noi non ci riusciamo.

mazzotta@fastferrovie.it

Anno nuovo, vecchie abitudini

Alcune riflessioni e 5 domande per cercare di capire quello che facile da capire non è.

di Vincenzo Notarnicola

Anno nuovo ma vecchie abitudini o, quantomeno, nulla di diverso da quanto ci si aspettava e che, quindi, anche dalle pagine di questo giornale mi è stato facile presagire dopo la stipula dell'accordo del 15 maggio 2009.

In questi ultimi otto mesi di guerra santa, gli unici difensori della vera fede, (quella del doppio agente) anche se erano ben consci di perseguire un obiettivo dissoltosi già da anni (tanti quanto sono quelli in cui la categoria tutta è stata consapevole che l'agente solo era ormai solo procrastinabile ma, purtroppo, inevitabile), attraverso una perfida quanto strumentale disinformazione perpetrata a livello d'impianto, hanno cercato di

erodere il consenso delle altre OO. SS.

Lo hanno fatto provando a raccogliere disdette tra i dipendenti del Gruppo FS, utili solo a indebolire un fronte sindacale che, unito su tutti gli altri importanti scenari di confronto nell'ormai variegato panorama del trasporto su ferro e non solo, come la storia ci insegna, ben presto si riunirà anche nei tavoli di confronto con le Ferrovie dello Stato.

Una strana strategia secondo la quale il potenziamento delle capacità dell'intesa unitaria passa attraverso l'indebolimento degli alleati; un disegno che, fortunatamente, ha trovato poca attenzione da parte dei lavoratori, consci del grave momento di transizione di tutto il comparto e, perciò, particolarmente attenti.

Il percorso ormai iniziato, però, non si può più fermare ed ecco che, appena inizia il nuovo anno, chi non ha firmato l'accordo del 15 maggio 2009 ne sottoscrive, praticamente intonsa, la consequenziale applicazione riguardante la società RFI, in attesa di fare altrettanto con Trenitalia, un passo evidentemente valutato ancora un po' acerbo.

Che la coerenza non sia una peculiarità di costoro non è certo un mistero, però quanto accaduto negli ultimi otto mesi mi fa venir voglia, seguendo un po' quella che è l'ultima moda in termini di comunicazione, di porre loro cinque domande:

1) Perché avete permesso ad aziende che non sono del Gruppo FS - nel caso di specie alle Ferrovie Nord Milano - di utilizzare il CCNL degli autoferrotrenvieri per fare trasporto merci, favorendo così l'av-



vio del dumping sociale fra due contratti che, fino ad allora, erano delimitati in campi di applicazione differenti?

2) Perché vi ostinate a sparare su chi cerca di gestire un vitale processo di riorganizzazione del Gruppo FS, con tutte le difficoltà e le conflittualità che in questi casi si scatenano, senza usare gli stessi atteggiamenti nei confronti con le altre aziende?

3) Come mai la guerra senza frontiere in atto in Trenitalia non trova eguale corrispondenza nei riguardi di altre aziende nelle quali le peculiarità organizzative, certamente più gravose per i lavoratori, consentono alle stesse di erodere il mercato di Trenitalia e il lavoro dei suoi dipendenti?

4) Quanto firmato il 30 aprile 2009 con il Gruppo FS e non confermato il 15 maggio 2009, accettando così l'idea che Trenitalia potesse partire da sola nell'attuazione del progetto Agente Solo, è nella logica di quello che è accaduto nel mese di Dicembre 2009 con le Ferrovie Nord Milano?

Cioè, "tu azienda parti da sola (sulla base di quanto mi dettagli in un documento organizzativo che viene reso pubblico solo nel gennaio 2010) e io mi arrabbio poco!" Poi, solo successivamente, faremo accordi di mitigazione degli effetti che la fuga dell'Impresa Ferroviaria ha causato.

5) Perché non è stato programmato nessuno scio-

pero contro l'Agente Solo nelle Ferrovie Nord Milano per quanto riguarda il nuovo servizio passeggeri sulla tratta del Brennero, fatto in alleanza con le DB tedesche e le OBB Austriache?

Cattiverie, malignità, voglia di giustificare la firma della FAST FerroVie all'accordo del 15 maggio 2009? Assolutamente no, semplice volontà di capire.

Potrei continuare a elencare domande per cercare di dissipare i dubbi, ma forse poi rischierebbe di diventare solo inutile polemica con chi, da sempre, è un alleato nelle lotte contro le controparti datoriali, quindi la chiudo qui invitando i lettori a prendere visione, su queste pagine, sia della documentazione che le Ferrovie Nord Milano hanno inviato ai sindacati con cui hanno relazioni industriali il 21 dicembre 2009, sia dello stralcio dell'Accordo tra CER (Associazione delle Ferrovie Europee) ed ETF (Associazione Europea dei Sindacati dei Trasporti) in merito ai servizi di interoperabilità transfrontaliera, nella parte attinente l'utilizzazione del personale.

Quest'ultimo, purtroppo, rischia di essere il leit motiv dei successivi accordi nazionali oltreché la base di riflessione per il Parlamento Europeo sulle nuove direttive comunitarie, visto che è il frutto del dialogo sociale europeo di cui ETF, tentando di emarginare l'ALE di cui FAST FerroVie fa parte, vuole accreditarsi il monopolio negoziale.



FNM S.p.A.
Protocollo n. 0005084
del 21/12/2009

Spett.le Segreteria Regionale
FILT C.G.I.L.
FIT C.I.S.L.
UILT U.I.L.
FAISACISAL
OR.S.A. - Macchinisti Uniti

Spett.le COORDINATORI INTERAZIENDALI
RSU GRUPPO FNM

LORO SEDI

OGGETTO: Trasmissione Regolamento Aziendale LeNORD 1/2009.

A seguito di quanto emerso nel corso dell'incontro del 9 dicembre u.s., anche in relazione alla nota delle Segreterie Regionali del 15 dicembre u.s., si trasmette in allegato per conoscenza il Regolamento Aziendale n. 1/2009 della Società LeNORD S.r.l., che disciplina il trattamento economico del personale interessato all'effettuazione di servizi di lunga percorrenza. L'emanazione del Regolamento si è resa necessaria per normare la fase di avvio dei servizi effettuali sulla direttrice del Brennero, a seguito del mancato conseguimento di una specifica intesa con le OO.SS. in indirizzo, in attesa di articolare ulteriori momenti di confronto finalizzati al raggiungimento di un accordo a partire dalla seconda metà del mese di gennaio 2010.

Distinti saluti!

LeNORD S.r.l.
Il DIRETTORE
(Dot. Ing. Giorgio SPADINI)

FNM S.p.A.
Il DIRETTORE GENERALE
(Dot. Giuseppe RIESZ)



Milano, 11 Dicembre 2009

REGOLAMENTO AZIENDALE 1/2009

OGGETTO: MODALITA' DI SVOLGIMENTO DELLA PRESTAZIONE LAVORATIVA E RELATIVO TRATTAMENTO ECONOMICO PER L'EFFETTUAZIONE DI SERVIZI DI LUNGA PERCORRENZA SU TERRITORIO NAZIONALE - PERSONALE DI CONDOTTA, SCORTA E PERSONALE DI TERRA SOCIETA' LeNORD S.r.l. - PRODUZIONE

In merito alla necessità di regolare i criteri di gestione della produzione resa sulla rete RFI in relazione all'implementazione delle prestazioni di condotta e scorta di treni passeggeri internazionali sulla rete nazionale italiana, nonché delle attività di terra (verifica, manovra, ecc.) ad esse correlate, considerato tale ambito produttivo distinto da quello del TPL svolto in ambito regionale, come già illustrato alle OO.SS. e nel rispetto degli impegni contrattuali individuali sottoscritti dal personale specificamente assunto e/o dedicato allo svolgimento di tale tipologia di servizio, si provvede ad emanare la presente regolamentazione articolata secondo i contenuti di seguito riportati.

In particolare il trattamento retributivo e normativo recepisce come unica fonte di riferimento il combinato disposto della normativa di legge, con particolare riguardo al RD 148/1931 ed al RD 2328/1923, e del CCNL degli Autoferrotranvieri-Internavigatori.

1. TRATTE E RESIDENZE DI SERVIZIO

In questa fase il servizio di lunga percorrenza verrà svolto sulle seguenti direttrici:

- Tratta Brennero - Verona - Bologna
- Tratta Brennero - Verona
- Tratta Brennero - Milano
- Tratta Brennero - Bolzano

superiore rispetto a quello originariamente programmato con un massimo di 10 ore di impegno comprensive dei tempi accessori.)

Resta inteso che l'istituzione del monte ore denominato "Bonus Orario" e della "Variante Turno Lunga Percorrenza", così come definite dal presente regolamento, comportano l'abrogazione dell'indennità denominata "Compenso Disagio".

L'indennità denominata "Variante Turno Lunga Percorrenza" non rientra nel concetto di retribuzione normale e non è utile al fine della determinazione di alcun istituto diretto e/o indiretto di legge e/o di contratto, salvo TFR.

8. PERSONALE DI BORDO: ABILITAZIONI RICHIESTE – POLIFUNZIONALITA' – FLESSIBILITA' DELLA PRESTAZIONE LAVORATIVA

Il personale di bordo chiamato a svolgere servizio per l'effettuazione di treni di lunga percorrenza come definiti al precedente punto 3 dovrà risultare in possesso delle seguenti abilitazioni:

- Personale di Macchina: abilitazione denominata "Patente F" ed abilitazione alla condotta di mezzi di trazione elettrici e diesel;
- Personale di Scorta: abilitazione denominata "Modulo D completo".

9. PERSONALE DI TERRA: ABILITAZIONI RICHIESTE – POLIFUNZIONALITA' – FLESSIBILITA' DELLA PRESTAZIONE

Il personale di terra impegnato in attività legate all'effettuazione di treni a lunga percorrenza dovrà risultare in possesso delle abilitazioni legate alla specificità della prestazione lavorativa, che richiede competenze professionali che comporteranno l'acquisizione di abilitazioni e/o idoneità aggiuntive rispetto a quanto previsto da detta figura professionale, rendendo dunque necessari ulteriori periodi formativi e/o di aggiornamento.

I requisiti di qualificazione professionale da acquisire sono i seguenti:

- a) Abilitazione alla manovra "Modulo A", trazione elettrica e diesel;
- b) Abilitazione alla verifica (abilitazione "Modulo A" alla formazione dei treni e "Modulo C");
- c) Abilitazione alla condotta di rotabili per manovra negli impianti (Patente B).

Con l'acquisizione delle abilitazioni sopra descritte, in linea generale le competenze operative del personale di terra in possesso dell'abilitazione alla manovra ed all'attività di movimentazione rotabili concerneranno la composizione/scomposizione dei treni, nonché le operazioni ivi necessarie, anche con utilizzo promiscuo all'interno del turno di lavoro, se previsto da turno grafico.

Al conseguimento delle competenze e/o abilitazioni di cui al presente punto 9 (lettere a) e b), al personale di verifica, a decorrere dalle presenze del mese successivo, verrà riconosciuto per ogni giornata di effettiva prestazione un incremento dell'indennità denominata "Indennità Giornaliera Progetti Specifici" (IGPS) in misura pari a 1,50 euro.

Nel caso in cui venga assegnato un nuovo turno di lavoro che prevede un inizio anticipato od una fine posticipata rispetto al turno originariamente programmato, verrà corrisposta una quota dell'Indennità Maggior Impegno, in misura pari al 100% della quota di cui alla colonna 3 della tabella allegata all'accordo aziendale n° 8/98 e successive modificazioni.

Per le assunzioni a tempo indeterminato del personale di terra il profilo professionale di accesso è individuato in quello di Operatore Qualificato parametro 140.

In considerazione della tipologia della prestazione lavorativa richiesta e delle relative abilitazioni necessarie all'aspletamento della mansione, le parti convengono di riconoscere al personale di terra di LeNORD Produzione il trattamento retributivo proprio del personale MAES con profilo di operatore qualificato, ad esclusione della componente dell'ICV denominata "Quota Disagio". Resta inteso che, in caso di interventi effettuati al di fuori della residenza di servizio assegnata, verrà corrisposto il compenso denominato "Indennità di Diana" (intera o parziale) secondo i criteri definiti dall'articolo 20/A del CCNL del 23.7.1976.

Il percorso professionale del personale di terra di cui al presente punto è disciplinato dall'Accordo n° 8/2001 del 17 luglio 2001 e relativi allegati.

10. FORMAZIONE OBBLIGATORIA PER REQUISITI COGENTI E FORMAZIONE PER ADEGUAMENTO E AGGIORNAMENTO REGOLAMENTARE E NORMATIVO

Ai sensi della legislazione vigente in tema di sicurezza, la generalità del personale è obbligatoriamente soggetto ad ottemperare specifici percorsi formativi, fra cui si citano a titolo esemplificativo i corsi di formazione legati alla conoscenza di base del D.lgs. 81/2008 (ex D.lgs. 628/94) e successive modificazioni ed integrazioni, nonché alle procedure di primo soccorso ed antincendio. La formazione obbligatoria, i cui contenuti non attengono l'acquisizione di competenze e/o abilitazioni prettamente correlate allo svolgimento della mansione, è soggetta alla reciproca obbligarietà posta in capo sia al datore di lavoro, tenuto a garantire la necessaria formazione in termini di sicurezza, che al lavoratore. In relazione a tale caratteristica, alle attività formative verrà riservato sia dal punto di vista gestionale che retributivo, un trattamento differenziato rispetto alle effettive attività di formazione professionale come disciplinate dalla Disposizione Interaziendale FNM n. 1-2006 del 29 settembre 2006, integrata per il personale della Società LeNORD dalla successiva Disposizione del 2 ottobre 2006 anche in tema di adeguamento regolamentare e normativo.

Pertanto, a parziale deroga di quanto ivi contenuto, sarà possibile individuare già in sede di programmazione mensile le suddette attività di formazione obbligatoria e formazione per adeguamento e aggiornamento regolamentare e normativo anche in giornate coincidenti con la

Settimana Corta, sino al limite massimo di 10 giornate lavorative in settimana corta, computate su base annua.

Per l'effettiva assegnazione di una giornata di formazione in coincidenza con l'SC programmato verrà corrisposta un'indennità denominata "SC programmato per formazione", in misura pari al 100% dei valori di cui a col. 1 delle tabelle allegate all'accordo 8/98 e successive modificazioni, fatte salve le modalità di liquidazione in vigore nel caso in cui l'agente opti per il pagamento delle ore in SC.

Per quanto non espressamente modificato o normato dal presente regolamento, rimangono in vigore le norme, i contratti e le prassi aziendali, ivi comprese le retribuzioni in atto presso le Società del Gruppo FNM Ramo Milano e al regolamento vigente in termini di percorsi professionali così come disciplinato dal verbale di accordo n°6/2001 del 17/7/2001.

Il presente regolamento viene emanato a seguito del mancato perfezionamento di un'apposita intesa contrattuale finalizzata a definire specifiche norme di utilizzo del personale di LeNORD-Produzione dedicato ai servizi di lunga percorrenza che per la tipologia del servizio svolto non può vedere organizzata la propria prestazione lavorativa secondo quanto definito per il TPL regionale, tra l'altro ora strutturato in un altro ramo d'azienda conferito a TLN a decorrere dal 15/11/2009, fatto salvo quanto previsto dalla normativa generale con particolare riguardo a quanto individuato dal RD 2328/1923, dal RD 148/1931 e dal CCNL degli Autoferrotranvieri-Internavigatori.

LeNORD S.r.l.
IL DIRETTORE
(Ing. Giorgio SPADINI)

FNM S.p.A.
IL DIRETTORE GENERALE
(Dott. Giuseppe BIESUZ)

PER CONTARE DI PIU'
... PER TUTELARTI
... E CRESCERE INSIEME

**ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE**

The advertisement features a central image of a train with several locomotives and passenger cars, set against a background of a stylized sun and a blue sky. In the foreground, a group of railway workers in uniform are walking along a path that curves like a ribbon. The text is arranged in a bold, sans-serif font, with the main slogan at the top and the call to action at the bottom. The FAST-Ferrovie logo is prominently displayed in the upper right corner.

ACCORDO

su taluni aspetti delle condizioni di lavoro del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera concluso dalla Federazione europea dei lavoratori dei trasporti (ETF) e dalla Comunità delle ferrovie europee (CER)

CONSIDERANDO:

- lo sviluppo del trasporto ferroviario che esige l'ammodernamento del sistema e lo sviluppo del traffico transeuropeo e quindi dei servizi di interoperabilità,
- la necessità di sviluppare un traffico transfrontaliero sicuro e di proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera,
- l'importanza di evitare una concorrenza basata esclusivamente sulle differenze delle condizioni di lavoro,
- l'importanza di sviluppare i trasporti ferroviari all'interno dell'Unione europea,
- l'idea che questi obiettivi saranno raggiunti creando regole comuni relative alle condizioni minime di lavoro standard del personale mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera,
- la convinzione che il numero delle persone interessate aumenterà negli anni a venire,
- il trattato che istituisce la Comunità europea, in particolare gli articoli 138 e 139, paragrafo 2,
- la direttiva 93/104/CE (modificata dalla direttiva 2000/34/CE) e in particolare gli articoli 14 e 17,
- la convenzione sulla legge applicabile agli obblighi contrattuali (Roma, 19 giugno 1980),
- il fatto che l'articolo 139, paragrafo 2, del trattato dispone che gli accordi conclusi a livello comunitario sono attuati a richiesta congiunta delle parti firmatarie, in base ad una decisione del Consiglio su proposta della Commissione,
- il fatto che il presente documento rappresenta la richiesta congiunta delle parti firmatarie.

LE PARTI FIRMATARIE CONVENGONO QUANTO SEGUE:

Clausola 1

Campo d'applicazione

Il presente accordo si applica ai lavoratori mobili delle ferrovie addetti a servizi di interoperabilità transfrontaliera effettuati da imprese ferroviarie.

Per il traffico di passeggeri transfrontaliero locale e regionale e per il traffico merci transfrontaliero che non superi i 15 chilometri al di là della frontiera, nonché per il traffico tra stazioni di frontiera ufficiali la cui lista figura in allegato, l'applicazione del presente accordo è facoltativa.

Il presente accordo è altresì facoltativo per i treni sugli assi transfrontalieri che iniziano e finiscono sull'infrastruttura dello stesso Stato membro e utilizzano l'infrastruttura di un altro Stato membro senza effettuare fermate (operazioni che possono

peraltro essere considerate come operazioni di trasporto nazionale).

Per quanto riguarda i lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera, la direttiva 93/104/CE non si applicherà agli aspetti per i quali il presente accordo prevede disposizioni più specifiche.

Clausola 2

Definizioni

Ai fini del presente accordo, si intende per:

- 1) «servizi di interoperabilità transfrontaliera»: i servizi transfrontalieri per i quali le imprese ferroviarie necessitano di almeno due certificati di sicurezza, come disposto dalla direttiva 2001/14/CE;

- 2) «lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera»: ogni lavoratore membro dell'equipaggio di un treno, addetto a servizi di interoperabilità transfrontaliera per più di un'ora sulla base di una prestazione giornaliera;
- 3) «orario di lavoro»: qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni, conformemente alle legislazioni e/o prassi nazionali;
- 4) «periodo di riposo»: qualsiasi periodo che non rientra nell'orario di lavoro;
- 5) «periodo notturno»: qualsiasi periodo di almeno 7 ore, come definito dalla legislazione nazionale, e che comprenda in ogni caso l'intervallo fra le ore 24 e le ore 5;
- 6) «prestazione notturna»: qualsiasi prestazione di almeno 3 ore di lavoro durante il periodo notturno;
- 7) «riposo fuori residenza»: riposo giornaliero che non può essere effettuato nella normale sede di residenza del personale mobile;
- 8) «macchinista»: il lavoratore incaricato di guidare una macchina di trazione;
- 9) «tempo di guida»: la durata di un'attività programmata nel corso della quale il macchinista è responsabile della guida di una macchina di trazione, escluso il tempo previsto per la messa in servizio e per la messa fuori servizio della macchina, comprese le interruzioni programmate nel corso delle quali il macchinista resta responsabile della guida della macchina di trazione.

Clausola 3

Riposo giornaliero in residenza

Il riposo giornaliero in residenza ha una durata minima di 12 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore.

Può essere ridotto a un minimo di 9 ore consecutive una volta ogni 7 giorni. In tal caso, le ore corrispondenti alla differenza tra il riposo ridotto e le 12 ore saranno aggiunte al successivo riposo giornaliero in residenza.

Un riposo giornaliero ridotto in modo significativo non potrà essere fissato tra due riposi giornalieri fuori residenza.

Clausola 4

Riposo giornaliero fuori residenza

Il riposo giornaliero fuori residenza ha una durata minima di 8 ore consecutive nel corso di un periodo di 24 ore.

Un riposo giornaliero fuori residenza deve essere seguito da un riposo giornaliero in residenza ⁽¹⁾.

Si raccomanda di provvedere a che il lavoratore mobile in riposo fuori residenza sia ospitato in alloggi confortevoli.

Clausola 5

Pause

a) Macchinisti

Se la durata dell'orario di lavoro di un macchinista è superiore a 8 ore, sarà assicurata una pausa di almeno 45 minuti nel corso della giornata lavorativa;

oppure

qualora l'orario di lavoro sia compreso tra 6 e 8 ore, tale pausa sarà di almeno 30 minuti e sarà assicurata nel corso della giornata lavorativa.

La collocazione temporale e la durata della pausa dovranno consentire l'effettivo recupero da parte del lavoratore.

Le pause possono essere adattate nel corso della giornata lavorativa in caso di ritardo dei treni.

Una parte della pausa dovrà situarsi tra la 3^a e la 6^a ora di lavoro.

La clausola 5 a) non si applica nel caso in cui sia presente un secondo macchinista. In tal caso, le condizioni sono fissate a livello nazionale.

b) Personale di accompagnamento

Per il personale di accompagnamento, sarà assicurata una pausa di 30 minuti se l'orario di lavoro è superiore a 6 ore.

⁽¹⁾ Le parti convergono che negoziati su un secondo riposo fuori residenza consecutivo e per la compensazione del riposo fuori residenza possono aver luogo tra le parti sociali a livello dell'impresa ferroviaria o a livello nazionale, se più adeguato. A livello europeo, la questione del numero di riposi consecutivi fuori residenza e della compensazione dei riposi fuori residenza sarà rinegoziata due anni dopo la firma del presente accordo.

Clausola 6**Riposo settimanale**

Il lavoratore mobile che effettua servizi di interoperabilità transfrontaliera ha diritto, per ogni periodo di 7 giorni, ad un periodo minimo di riposo settimanale ininterrotto di 24 ore, alle quali si aggiungono le 12 ore di riposo giornaliero di cui alla clausola 3.

Ogni anno il lavoratore mobile dispone di 104 periodi di riposo di 24 ore, nei quali sono inclusi i periodi di 24 ore dei 52 riposi settimanali

comprendenti:

— 12 periodi di riposo doppi (di 48 ore più il riposo giornaliero di 12 ore) che includono il sabato e la domenica,

e

— 12 periodi di riposo doppi (di 48 ore più il riposo giornaliero di 12 ore) senza garanzia di inclusione di un sabato o di una domenica.

Clausola 7**Tempo di guida**

La durata del tempo di guida, come definito nella clausola 2, non può essere superiore a 9 ore per una prestazione diurna e a 8 ore per una prestazione notturna tra due riposi giornalieri.

La durata massima del tempo di guida per ogni periodo di 2 settimane è limitata a 80 ore.

Clausola 8**Controllo**

Al fine di consentire la verifica del rispetto delle disposizioni del presente accordo, deve essere custodita una scheda di servizio indicante le ore quotidiane di lavoro e i periodi di riposo del personale mobile. Devono essere disponibili informazioni relative alle ore effettive di lavoro. La scheda di servizio sarà conservata dall'impresa per almeno 1 anno.

Clausola 9**Clausola di non regressione**

L'applicazione del presente accordo non costituisce in alcun caso un valido motivo per ridurre il livello generale di protezione dei lavoratori mobili che effettuano servizi di interoperabilità transfrontaliera.

Clausola 10**Seguito dato all'accordo**

I firmatari del presente accordo seguiranno la sua attuazione e applicazione nel quadro del Comitato di dialogo settoriale «ferrovie» istituito in base alla decisione 98/500/CE della Commissione.

Clausola 11**Valutazione**

Le parti valutano le disposizioni del presente accordo due anni dopo la firma, alla luce delle prime esperienze di sviluppo del trasporto interoperabile transfrontaliero.

Clausola 12**Revisione**

Le parti riesamineranno le disposizioni di cui sopra due anni dopo la fine del periodo di attuazione fissato dalla decisione del Consiglio relativa all'accordo.

Bruxelles, 27 gennaio 2004.

Per il CER

Giancarlo CIMOLI
Presidente

Johannes LUDEWIG
Direttore esecutivo

Francesco FORLENZA
Presidente del gruppo dei direttori
delle risorse umane

Jean-Paul PREUMONT
Consigliere per gli affari sociali

Per l'EIF

Norbert HANSEN
Presidente della sezione Ferrovie

Jean-Louis BRASSEUR
Vicepresidente della sezione
Ferrovie

Doro ZINKE
Segretaria generale

Sabine TRIER
Segretaria politica

ALLEGATO

Elenco delle stazioni di frontiera ufficiali situate oltre il limite dei 15 km per le quali l'accordo è facoltativo

RZEPIN (PL)

TUPLICE (PL)

ZEBRZYDOWICE (PL)

DOMODOSSOLA (IT)

Cambi appalto pulizie materiale rotabile: cercasi Trenitalia disperatamente.

DAL TERRITORIO

Non accenna a placarsi la confusione creatasi nella gestione dei cambi di appalto della pulizia treni.

di Antonio Vitiello

L'attuale situazione gestionale del settore degli appalti ferroviari lascia facilmente dedurre la navigazione a vista con cui si sta gestendo tutta la problematica dei cambi appalto, ad oggi ancora alle prese con i primi venti lotti della cosiddetta Gara 1, interessante 5 regioni: Lazio, Campania - Molise, Puglia - Basilicata, Lombardia e Liguria.

In ognuna di queste regioni, vuoi per il continuo rallentamento del processo dovuto ai svariati ricorsi legali (Tar, Consiglio di Stato con sospensive a vario titolo e/o giudizi di merito), vuoi per la scarsa reattività delle direzioni regionali Trenitalia (e a tal proposito le OO.SS. nazionali tutte avevano preteso di avere un'interfaccia sul posto con cui dialogare, al fine di meglio

implementare gli accordi siglati a livello nazionale), vuoi ancora per i tanti paletti sindacali territoriali volti a tutelare questo o quel lavoratore, ancora non si è potuto mettere la parola fine al cambio appalto in toto.

Se la Puglia poteva e doveva essere la cartina di tornasole con la quale verificare sul campo quanto siglato negli accordi in sede nazionale tra la dirigenza Trenitalia e le OO.SS. nazionali in materia di cambio appalto, (il famigerato Protocollo d'intesa del 5 agosto 2009), si può apertamente parlare di un flop. Perché?

In sintesi cerchiamo di spiegarne le motivazioni:

1. vi sono ancora in essere subentri di società (vedi Kalos) poiché la società aggiudicataria del Lotto non ritiene congruo l'importo del lotto col numero dei lavoratori assegnati;

2. sono ancora fuori dai cambi appalto svariate figure professionali (impiegati e/o responsabile del servizio a vario titolo) che seppur richiesti da Trenitalia e specificamente formati dalle vecchie società appaltatrici, oggi rappresentano un "peso morto", sebbene abbiano manifestato apertamente con lettera scritta ed autografa la loro volontà ad una eventuale riconversione della precippua prestazione lavorativa precedente; su tali lavoratori incombe la spada di Damocle del licenziamento e/o della sospensione dell'attività lavorativa (quest'ultima procedura messa presumibilmente illecitamente in atto dalla gestione commissariale della SAES in Campania, non nuova a procedure che definire imprecise è un puro eufemismo (vedi richiesta CIGS);

3. ancora non sono state individuate le attività



accessorie e/o aggiuntive da assegnare, al fine di allocare tutte le risorse umane disponibili;

4. vi è una sperequazione economica tra un'azienda e l'altra in merito al costo del lavoratore (si va da circa 30.000 fino a quasi 45.000 euro di costo medio annuo);

5. non è stata erogata l'una tantum, che doveva essere pagata a 60 giorni dall'effettivo cambio appalto, trattenendo il corrispettivo dalle fatture delle società cedenti.

La situazione nelle altre regioni quali Lazio,

... un sistema di gestione delle pulizie dei materiali rotabili che sembra non migliorato di molto ...

Campania - Molise, Lombardia e Liguria è più o meno simile, con l'aggravante per la Campania della procedura di sospensione dell'attività lavorativa per circa 20 lavoratori; quest'ultima procedura, ribadiamo, messa presumibilmente illecitamente in atto dalla gestione commissariale della SAES in Campania, non nuova a simili imprecise procedure (vedi richiesta CIGS), con circa 40 persone nel contempo in cerca delle attività aggiuntive da effettuare.

Ci preme anche esprimere, dal nostro piccolo, un giudizio sulle nuove aziende appaltatrici (Dussmann in testa, seguite da Compass Group, Team service ecc.) fortemente "ridicolizzate" dai dati diffusi da Trenitalia con la Customer Satisfaction, estremamente negativi sui risultati percepiti e che rappresentano la cartina di tornasole di un sistema di gestione delle pulizie dei materiali rotabili che sembra non migliorato di molto, da un lato per motivi sopra citati, dall'altro per manifesta incapacità delle dirigenze aziendali alla gestione fattiva del servizio sul territorio (i treni non sono scuole, uffici ed ospedali, strutture statiche, ma strutture in movimento che "purtroppo" lavorano 24 ore su 24, festivi compresi) e non è possibile doversi confrontare con la segreteria telefonica dei cellulari di servizio (nei migliori casi) o telefoni muti (nei peggiori), oppure con e-mail mai lette o invase e così via.

Altra nota dolente sono i rapporti sindacali con le aziende, improntati allo scontro alla baionetta da trincea, con l'adozione di una sorta di moderno caporalato messo in atto sui territori, spinto fino alla negazione dei basilari diritti sanciti anche dal legislatore (diritto di associazione e di assemblea sindacale retribuita) fino alla mancata applicazione degli accordi sottoscritti.

C'è ancora tanto da lavorare.

vitiello@fastferrovie.it

C'era una volta il Treno. Le origini in Francia, dai primi dell'800 ai giorni nostri.

Una breve ricostruzione della storia del trasporto ferroviario francese, dai primordi ai giorni nostri.

di Graziano Badolato

Era l'epoca in cui uomo e cavallo condividevano la loro esistenza attraversando le distese pianure della Francia post-napoleonica.

Le distanze, allora, si misuravano in tempi di percorrenza lunghi e difficili e il sudore dell'uomo e del cavallo si mescolavano alla polvere delle strade in terra battuta.

Ma ecco che un giorno, all'orizzonte, una strana macchina su ruote di metallo, sbuffando si muove lungo le rotaie verso una piccola città. Lo sguardo dei contadini, nelle campagne circostanti, segue incredulo quella strana macchina, chiamata Treno.

Era il 24 agosto 1837, quando fu inaugurato il primo tratto di linea ferroviaria dalla regina Maria Amelia, che per l'occasione era accompagnata dai suoi figli; da allora, il treno diveniva il primo vero mezzo di trasporto di massa. Si trattava della prima linea di collegamento tra Parigi e Saint Germain in Laye.

I giornali celebravano l'evento parlando di idee di progresso, di notizie scientifiche e tecniche, con la pubblicazione di articoli dedicati alle qualità messe a confronto dei differenti mezzi di trasporto: strade, canali e ferrovie. Si sviluppava un'idea di ciò che poteva portare al progresso, grazie all'associazione di scienziati, ingegneri, uomini di affari e finanziari, sostenitori di un sistema ferroviario in grado di migliorare la sorte della nazione, quale potente leva all'espansionismo industriale francese.

Un'era di profonde trasformazioni, che conduceva l'economia francese a conoscere un periodo di grande sviluppo. La produzione d'acciaio veniva quintuplicata; il numero delle macchine a vapore passava da 7.000 nel 1851 a 15.000 nel 1869; la rete ferroviaria si estese nel 1860 per 18.000 km. E ancora, nel 1883, un treno chiamato Orient Express, che collegava Parigi ad Istanbul, entrò nella storia e nell'immaginario collettivo di intere generazioni sino ai giorni nostri.

Il lavoro e l'ingegno francese, ancora una volta ottennero il riconoscimento che gli spettava anche se, ad onor del vero, per il celebre Orient Express la storia fu scritta dal belga Georges Nagelmackers, giovane ingegnere minero di agiata famiglia di banchieri, vicina a re Leopoldo II.

E così a spasso nel tempo, attraverso il susseguirsi delle epoche, coinvolto nelle vicende del '900, il treno ha gareggiato per detenere il primato del mito della velocità, consolidando il suo ruolo determinate, accettando la sfida



lanciata successivamente da macchina e aereo.

Il mito della velocità, creato - come scordarlo - da Filippo Tommaso Marinetti, padre della poetica futurista, guardato con gli occhi di chi l'ha pensato, scritto e vissuto in continua accelerazione. In tutto questo, il treno possedeva un ruolo rilevante. Oggi, il nuovo record di velocità raggiunto su una rotaia tradizionale è detenuto dal treno francese "SNCF TGV POS Set No 4402" che il 3 aprile 2007 ha ottenuto, con 574,8 km/h. il primato relativo a una tratta commerciale.

Tuttavia tale record è stato conseguito, grazie ad apposite modifiche, da un convoglio sperimentale composto da sole 4 carrozze, mentre se si guarda, invece, alla velocità più alta mai raggiunta in condizioni operative e senza nessun tipo di modifica al treno o alla linea, il record appartiene al giapponese "Shinkansen Serie 500", che ha raggiunto i 443 km/h.

Il primato in Italia di un "rotabile" nazionale, di 362 km/h, è stato invece fissato il 3 febbraio 2009 da un ETR 500 Frecciarossa durante una delle corse-prova della nuova linea AV-AC Bologna - Firenze. Per quanto riguarda i treni in senso lato, il record mondiale assoluto di velocità ferroviaria, invece, è stato realizzato il 2 dicembre 2003 dal treno sperimentale giapponese che, viaggiando sospeso in aria su una rotaia grazie alla lievitazione magnetica, ha raggiunto la velocità di 581 km/h sulla linea di test Yamanashi.

La Francia, negli anni, ha sviluppato la rete più veloce e più estesa dell'alta velocità ferroviaria in Europa, costruendo circa 1.300 km di nuove linee. La rete LGV - en français "Lignes à Grande Vitesse", in italiano "Linee a grande velocità" - nasce nel settembre del 1983 con l'apertura della tratta Sathonay-Saint Florentin della linea tra Lione e Parigi (LN1). La rete adeguata alla circolazione di TGV si diffuse gradualmente nelle altre città con l'immissione nel 1988 del nuovo TGV "Atlantique", e nelle altre nazioni come la Svizzera.

I treni che attraversano i confini nazionali potrebbero necessitare di caratteristiche speciali come la possibilità di utilizzare un'alimentazione elettrica con caratteristiche diverse (politensione) o un differente sistema di segnali ferroviari. Questo significa che non tutti i TGV sono uguali perché occorre considerarne l'interoperabilità. Più tardi la rete LGV fu estesa in direzione di Bordeaux (LN2), Marsiglia (LN5), Valance (LN4) e Lilla (LN3) e furono introdotti dei treni più veloci.

Il TGV attualmente serve, con la denominazione Eurostar, anche l'Eurotunnel sotto la Manica e raggiunge Londra in due ore e trenta minuti. Dal giugno 2007 è in

servizio il TGV Est che collega Parigi a Strasburgo in due ore e venti minuti, nonché con i paesi limitrofi Lussemburgo, Germania e Svizzera.

Grazie a questa nuova relazione, i tempi di percorrenza sono stati notevolmente ridotti, spesso dimezzati, rispetto ai precedenti. Sulla LGV Est Européenne i treni viaggiano a 320 km/h, ossia 20 km/h in più rispetto alle altre linee ad alta velocità transalpine.

Una nuova generazione di TGV, denominata Automotrice à Grande Vitesse (AGV), che potrà raggiungere una velocità di 350-360 km/h, è attualmente in fase di sviluppo.

L'Automotrice à Grande Vitesse è un treno ad alta velocità a trazione distribuita progettato dalla Alstom, costruttrice del TGV. Il prototipo del treno è stato presentato il 5 febbraio 2008 a La Rochelle in presenza del presidente francese Nicolas Sarkozy e di altre autorità.

È previsto che il treno viaggerà sulla linea AV in corso di costruzione Torino - Lione. Il convoglio superveloce è stato acquistato da un gruppo di imprenditori italiani con l'intento di lanciare in Italia il trasporto privato ad alta velocità su rotaia su alcune direttrici della rete ferroviaria gestita da RFI, attraverso la società Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV).

Il treno, rivoluzionando l'impostazione classica francese, non ha le locomotive sistemate alle estremità del convoglio come nel caso dei TGV, bensì è a potenza distribuita su tutti gli elementi che lo compongono, seguendo il concetto italiano di elettrotreno, ed è stato progettato per raggiungere la velocità massima, in esercizio commerciale, di 360 km/h. L'architettura articolata è una soluzione che permette un elevato livello di sicurezza, che unita ad un sistema di motorizzazione ripartita (con i motori posti sotto il treno sul carrello), permette di incrementare considerevolmente il numero di posti a bordo, eliminando la necessità della locomotiva.

La nuova architettura, inoltre, secondo il costruttore, dà notevole flessibilità, che permettono di variare la lunghezza dei treni da 7 a 14 carrozze e da 250 a 650 l'offerta di posti, abbassando sostanzialmente i costi di esercizio.

AGV è inoltre implementato in maniera da presentare una riduzione di circa il 15 % dell'energia richiesta rispetto ai principali treni proposti dai concorrenti. Esso incorpora la più recente versione di segnalazione di sicurezza ERTMS standard in modo da poter circolare su tutte le linee ferroviarie europee.

Negli ultimi tre secoli il treno ha percorso, lo possiamo dire, "un lungo viaggio"; ai primi dell'ottocento, trainato da cavalli, oggi l'elettrotreno a potenza distribuita, oppure il treno a lievitazione magnetica, che viaggia sospeso in aria su una rotaia. Il cammino non è ancora concluso, al contrario, oggi il treno, più che in epoche passate, diviene "Lo Strumento" in grado di rispondere alla necessità diffusa di mobilità. Raccogliendo le future sfide, sarà in grado di rispondere alle richieste della nostra epoca.

badolato@fastferrovie

Il capotreno

Incasso e regolamento non possono essere gli unici parametri su cui impostare il servizio del Personale di Scorta

di Brigida Marro



Vorrei cominciare il discorso prendendolo da un'angolazione un po' più ampia. In tutti noi, a volte, si fa strada un interrogativo che in certi momenti ci invita a riflettere e che può essere riassunto nell'affascinante stato d'animo che ci fa domandare: siamo soli nell'universo? Forse non lo sapremo mai, ma la questione resta aperta e ognuno di noi è libero di pensarla come gli pare.

La stessa incertezza non si ripropone, purtroppo, se lasciamo le stelle e l'universo agli studiosi e agli appassionati del settore e scendiamo più in basso, più con i piedi per terra, calandoci nella nostra realtà quotidiana e lavorativa.

Parliamo di quel piccolo mondo, paragonabile ad un piccolo universo, che è il nostro ambiente lavorativo; nello specifico parliamo della mansione del capotreno così come si presenta al giorno d'oggi. Su questa realtà credo che a noi, addetti del settore, dubbi e incertezze non si presentino mai a turbare le veglie delle nostre eventuali notti insonni. Infatti, se su una cosa proprio non abbiamo più la minima incertezza è che sul treno siamo proprio soli.

Soli, noi con le nostre otto vetture così come solo è anche il macchinista, a fissare il binario che scorre davanti a sé. Quindi, in questo caso tranquilli, non c'è nessuno oltre a noi a dover fronteggiare le situazioni che invariabilmente si propongono tutti i giorni e tutti i momenti che, vi assicuro, non tutte sono così belle e facili come qualche profano può essere ritenuto a pensare. Questo perché se da un lato è comunque sempre una cosa bella lavorare a contatto con le persone piuttosto che ingrignare in qualche ufficio a spostare carte e ad aspettare l'orario di fine lavoro, dall'altro non dobbiamo dimenticare lo stato disastroso in cui versano le vetture dei treni, visto che già da qualche anno la manutenzione si è ridotta alle cose essenziali - a volte nemmeno a quelle - e tutto questo, come è facile

immaginare, non può avere una ricaduta positiva sul servizio offerto e sul rapporto che si ha con la clientela, ormai più che esasperata dai quotidiani e sempre riproposti disagi, riguardo ai quali tutto concorre a far pensare che non si intenda porre rimedio. A tutto questo va aggiunto il fatto che, nel corso degli anni, le mansioni affidate agli agenti del treno si sono moltiplicate; dalla prova dell'efficienza del freno alla compilazione dei documenti, alla constatazione, rilevazione e comunicazione dei guasti e dei malfunzionamenti di porte, riscaldamenti, condizionamenti e quant'altro, a cui, come dicevo, nessuno pare voler porre rimedio. A questa innegabile fonte di frustrazione si aggiunge anche l'orientamento generale che impone la necessità dell'incasso, questo spauracchio agitato davanti agli occhi del solitario e povero capotreno che, se da un lato deve garantire questo "incasso", dall'altro deve naturalmente guardarsi e tutelarsi dai pericoli che a tutt'oggi si possono presentare nei rapporti con un certo tipo di clientela, le cui spiacevoli conseguenze spesso costellano i servizi delle cronache dei giornali. Oltre alle eventuali aggressioni, aumentate in questi anni in maniera esponenziale, un'altra fonte di pressione è quella individuabile nel modo in cui, per così dire, viene preparato il personale alla realizzazione del mitico "incasso" che, come ho dovuto con tristezza leggere in alcuni articoli apparsi sulla stampa, hanno indotto alcuni di noi a comportamenti tali da prestare il fianco a considerazioni poco lusinghiere sul nostro comportamento con i clienti. La nostra categoria è stata presentata come composta da individui alieni da ogni forma di umanità, miranti unicamente al fine di applicare il "regolamento", altra entità a cui veniamo spesso invitati a sacrificare la nostra umanità e adattabilità alle varie situazioni.

Nei mesi scorsi il nostro sindacato si è attivato per dare risposta a chi viveva come un problema quale fosse il posto del capotreno sul treno. In proposito devo dire che io, che faccio questo lavoro da venti anni, non sentivo l'esigenza di avere risposte su questo, ritenendolo un problema di secondaria importanza, vista la realtà della quale ho cercato di dare un'idea appena prima, che noi viviamo quotidianamente. Ma un'organizzazione sindacale deve farsi carico anche di questo, oltre che dei disagi cui i capotreno si trovano a dover far fronte, avendo la spiacevole sensazione che tutti gli sforzi da loro fatti non porteranno a nessun risultato (vedi le nostre segnalazioni sui materiali). Ad appesantire ulteriormente il già gravoso fardello del capotreno non dobbiamo dimenticare l'atteggiamento che la nostra Azienda tiene spesso e volentieri nei nostri confronti, sempre accusatorio e colpevolizzante.

In sede di contrattazione per il rinnovo del nostro contratto di lavoro si dovrà definire con chiarezza qual è il nostro ruolo sul treno, così da migliorare tanto le nostre condizioni lavorative quanto, di conseguenza, il nostro rendimento sul lavoro.

Part-Time

di Vincenzo Inserra



Cos'è il Part-Time? Part-time significa lavoro a tempo parziale, rispetto a quello ordinario previsto dai contratti collettivi di lavoro. Il part-time può essere di tipo orizzontale quando il lavoro viene svolto per tutti i giorni della settimana ad orario ridotto oppure verticale quando il lavoro viene svolto per alcuni giorni della settimana, per alcune settimane o per alcuni mesi ad orario normale. I contratti collettivi nazionali di lavoro possono prevedere una terza forma di part-time, orizzontale e verticale nello stesso tempo, detto misto. Nel 2000, con il decreto legislativo 61/2000, è stata tradotta nella normativa italiana la direttiva europea sul part-time che essenzialmente mirava a incentivarne l'uso e ad assicurare l'applicazione ai lavoratori a tempo parziale del principio di non discriminazione rispetto ai lavoratori con normale orario contrattuale. E' possibile per legge utilizzare il contratto a tempo parziale in tutti i settori e con tutte le professionalità; recentemente con la vigente normativa si è estesa la possibilità di ricorrere al part-time nel settore agricolo, nei contratti a tempo determinato, nei contratti a contenuto formativo quali l'apprendistato e l'inserimento, purché l'articolazione dell'orario non sia di ostacolo alle finalità formative medesime. La nuova normativa del lavoro a tempo parziale non si applica al personale della pubblica amministrazione. Il vantaggio del rapporto di lavoro a tempo parziale, che per lo più è a tempo indeterminato, è riconducibile alla possibilità di poter offrire un lavoro a molte più persone o a categorie di persone e di consentire, in alcuni casi, di trasformare in un rapporto a tempo indeterminato forme di lavoro precarie o sommerse, cioè illegali, non denunciate.

Dettagli del contratto Part-Time

Il contratto deve essere redatto in forma scritta (unica garanzia per il lavoratore) e l'azienda ha l'obbligo di inviargli una copia al CPI di zona (Centro per l'impiego) entro 30 giorni dalla firma dello stesso. Devono essere indicati:

- La durata del contratto.
- L'orario di lavoro giornaliero, settimanale e mensile.
- Il termine del contratto nel caso in cui si venisse assunti con un part-time a tempo indeterminato.

La nuova legge non obbliga più l'indicazione delle ore massime supplementari effettuabili giornalmente, mensilmente e annualmente; per questi aspetti si fa riferimento al CCNL di categoria nel quale è indicata anche la retribuzione aggiuntiva nel caso in cui si accetti la flessibilità di orario. Nei contratti part-time sono presenti delle clausole che consentono al datore di lavoro di modificare l'orario dando normale preavviso al lavoratore. Le clausole flessibili si riferiscono ai contratti di tipo orizzontale, mentre quelle elastiche ai contratti di tipo verticale e misto. Per stipularne una è indispensabile il consenso del lavoratore, che può decidere di non accettare quella elastica senza che questo sia motivo di licenziamento. E' bene precisare che con le nuove modifiche introdotte dal decreto, il lavoratore non può più recedere dalla clausola elastica una volta accettata, come invece avveniva in passato e solo per alcuni motivi. Modificare il rapporto di lavoro da part-time o viceversa non è assolutamente obbligatorio per alcun lavoratore e il rifiuto non costituisce causa per il licenziamento. Altresì il datore di lavoro non è tenuto a motivare il rifiuto ad una richiesta di modifica del contratto da tempo pieno a part-time e non è obbligato a convertire i contratti part-time in tempo pieno prima di assumere nuovi lavoratori direttamente con un contratto a tempo pieno.

Cosa dice il contratto dei ferrovieri (art.16 CCNL: Contratto a Tempo Parziale)

Il personale di tutti i settori e profili professionali che abbia superato il periodo di prova e conseguite le abilitazioni obbligatorie, può chiedere la trasformazione del rapporto di lavoro da tempo pieno a tempo parziale.

L'impresa, compatibilmente con le esigenze aziendali e in funzione della possibile utilizzazione del lavoratore

interessato, potrà accogliere le domande per la trasformazione del rapporto di lavoro da tempo pieno a tempo parziale fino al raggiungimento del limite del 10% della forza lavoro dell'unità produttiva interessata.

Nella valutazione delle domande, l'azienda terrà conto dei seguenti criteri di preferenza:

- Dipendente che deve seguire terapie mediche a carattere continuativo oppure terapie di recupero per tossicodipendenza e/o etilismo;
- Dipendente che deve assistere il coniuge oppure il convivente nelle coppie di fatto oppure un ascendente o un discendente sino al 2° grado oppure altro familiare che sia portatore di handicap oppure tossicodipendente;
- Dipendente genitore con bambini di età non superiore ai 13 anni, con riferimento al numero dei figli compresi nella stessa fascia di età, dando priorità al genitore unico;
- Per la frequenza di corsi di studio regolari in scuole statali, parificate o legalmente riconosciute ovvero abilitate a rilasciare titoli di studio legali o di corsi di aggiornamento e riqualificazione professionale, attività di volontariato sociale, debitamente documentata.

In caso di parità di condizioni, ferma comunque la priorità delle esigenze aziendali e la fungibilità del lavoratore interessato, si farà riferimento all'anzianità di servizio. In casi di gravi necessità del lavoratore e compatibilmente con le esigenze aziendali, l'impresa valuterà la possibilità di trasformare il contratto a tempo pieno in contratto a tempo parziale per un periodo predeterminato, di durata non inferiore a 6 mesi e non superiore a 24 mesi. In tale caso è consentita, ai sensi dell'art 23 della legge 28/2/1987 n. 56, l'assunzione di personale con contratto a tempo determinato per completare il normale orario di lavoro giornaliero, settimanale, mensile o annuale fino a quando l'interessato osserverà il tempo di lavoro parziale. Il personale assunto con la causale di cui al presente punto non viene computato nella percentuale di limite complessivo di cui all'art. 19 (contratto a tempo determinato) del presente CCNL. A seguito di accordo scritto tra lavoratore ed azienda, a fronte di obiettive esigenze di servizio potrà essere concordato tra le parti lo svolgimento del rapporto di lavoro a tempo parziale secondo modalità elastiche che consentano la variazione della collocazione temporale della prestazione lavorativa inizialmente concordata. Il datore di lavoro comunicherà con un preavviso di almeno 10 giorni la variazione della collocazione temporale della prestazione. Il lavoratore che sia chiamato ad effettuare la propria prestazione in regime di flessibilità avrà diritto ad una indennità giornaliera pari a 10 euro.

Nei casi di trasformazione da full-time a part-time, che non possono superare il limite massimo del 10% della forza lavoro occupata nell'unità produttiva interessata e che devono avvenire senza alcun obbligo di accoglimento delle domande, la minore durata dell'orario di lavoro non può essere inferiore al 50% di quella prevista per il tempo pieno. La trasformazione in contratto part-time ha carattere di permanenza nel tempo e pertanto il rapporto non può essere nuovamente trasformato in full-time per volontà di una sola delle parti (come invece avveniva nel precedente contratto di Fs nel quale era previsto che il lavoratore fosse reintegrato a tempo pieno entro due mesi dalla data

di richiesta). E' comunque previsto in casi eccezionali che l'azienda valuti l'opportunità di procedere ad una trasformazione a termine, che comunque non deve essere inferiore a 6 mesi e non superiore a 24 mesi. Per il part-time verticale è prevista la possibilità di effettuare un secondo lavoro, in quanto nel part-time verticale la prestazione lavorativa è articolata sull'intera giornata.

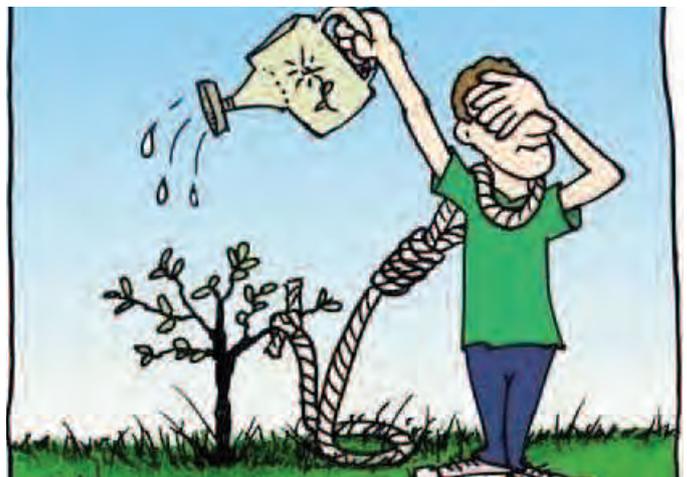
Il lavoro flessibile

Il lavoro flessibile è quello prestato in periodi di tempo diversi rispetto a quelli fissati nel contratto part-time orizzontale, verticale e misto a seguito di clausole flessibili. Infatti le parti possono sottoscrivere anche all'atto dell'assunzione un accordo, la "clausola flessibile" che consente al datore di lavoro di variare la collocazione oraria nel part-time, senza modificarne la qualità e mantenendo le condizioni contrattuali collettive. Nell'ipotesi

di lavoro flessibile il lavoratore conserva il diritto a specifiche compensazioni che saranno stabilite dalla contrattazione collettiva. Fino alla regolamentazione collettiva le parti possono accordarsi per lo svolgimento del lavoro flessibile, regolandone condizioni, modalità e forme di compensazione. L'eventuale rifiuto non può integrare gli estremi del giustificato motivo di licenziamento né per le clausole elastiche né per quelle flessibili e il lavoratore alla sottoscrizione del contratto può chiedere l'assistenza di un sindacalista componente della rappresentanza sindacale aziendale. La disponibilità del lavoratore a svolgere il lavoro elastico o quello flessibile deve essere formalizzata con atto scritto. Inoltre, salvi diversi accordi tra le parti, il datore di lavoro sia per la richiesta di variazione in aumento della durata della prestazione, sia per quanto concerne la modifica temporale della stessa, è tenuto ad un preavviso al lavoratore pari a 2 giorni lavorativi.

Part-time: a chi?

C'è chi vuole il part-time, lo chiede ma non lo ottiene. Ma c'è anche chi ce l'ha e non gli basta. Lavorerebbe a tempo pieno, ma in mancanza di altro è costretto ad accontentarsi. Da tempo argomento del contendere, l'orario di lavoro è oggetto di esigenze spesso opposte: quelle del lavoratore e quelle dell'azienda. E quasi sempre lavoro a tempo pieno o a tempo parziale non si presentano come vasi comunicanti. Piuttosto come comparti separati e rigidi, dove non è facile passare da una condizione all'altra. Può far comodo a uno studente per arrotondare, o per entrare nel mercato del lavoro. All'opposto, in fase di pre-



pensionamento, per uscirne gradualmente. O semplicemente per avere del tempo da dedicare ad altri interessi o attività. Mentre magari diventa necessario nel periodo di malattia di un parente. Più di frequente il part-time è considerato lo strumento per far quadrare i conti cronologici tra lavoro e famiglia, casa e ufficio. Ma spesso le richieste di riduzione dell'orario di lavoro non vengono accolte. In Italia il part-time è ancora decisamente meno diffuso che nel resto dell'Europa. Non c'è nessun obbligo per le aziende di concederlo a chi ne faccia richiesta, nemmeno solo per un periodo. "Alcune aziende non lo usano per scelta", osserva Emiliano Mandrone, ricercatore dell'Isfol, istituto per lo sviluppo della formazione professionale dei lavoratori, "lo considerano più costoso, senza tener presenti altri



aspetti, come la produttività oraria, che dopo un tot di ore tende a diminuire. In realtà i costi del part-time sono principalmente organizzativi". Retribuzione e contributi pensionistici sono proporzionali alle ore effettive di lavoro, mentre il numero dei giorni di ferie rimane fisso. Diversi studi hanno dimostrato che il part-time riduce l'assenteismo e aumenta la produttività; quindi è questione di politica aziendale e capacità organizzativa, ma anche di mentalità. Ci sono dei finanziamenti istituiti dal 2000 per le aziende che si organizzano in modo da facilitare la conciliazione lavoro-famiglia ma poi questi soldi non li utilizza nessuno. Un punto di incontro tra mentalità presenzialista e richieste di orario ridotto è il modello del part-time lungo, in modo da non penalizzare troppo lo stipendio. Nasce dall'idea che non per forza ad una persona a tempo pieno ne debbano corrispondere due a tempo parziale, quindi avere il doppio del personale da gestire. Alcuni modelli aziendali organizzano turni da sei ore senza la pausa pranzo e funzionano benissimo. In poche parole se un lavoratore viene organizzato bene, in modo da non dover fare salti mortali per gestire lavoro e tutto il resto,

rende moltissimo. Nei paesi scandinavi ma anche in altri europei la riduzione e la programmabilità delle ore lavorative è un diritto dei genitori che ne facciano richiesta fino a determinate età dei figli. In Spagna invece è di recente approvazione una norma che agevola la contrattazione dell'orario di lavoro per i neo genitori, ponendo limiti ai rifiuti da parte dell'azienda. Da noi il diritto al part-time c'è solo nel settore pubblico, ma forse ancora per poco, se il decreto 112 di giugno, il cosiddetto "Brunetta" sul lavoro per conto dello Stato verrà convertito in legge com'è. Sono tanti pure quelli che non trovano un impiego a tempo pieno e si devono accontentare. Secondo un recente sondaggio del CNEL - il Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro - nel 2007 erano il 41% del totale dei lavoratori part-time.

Un altro nodo da sempre irrisolto è la mancanza di meccanismi per tornare a lavorare a tempo pieno una volta che le esigenze di cura o di altro genere siano terminate. Il più delle volte il tempo parziale coincide con le esigenze di flessibilità dell'azienda e non del lavoratore. Il contratto part-time, regolamentato per la prima volta nel 1984, è stato ritoccato nel 2000 e completamente riformato tre anni dopo con la famosa "Legge Biagi" che l'ha reso molto appetibile per le aziende. L'anno scorso è stata affidata alla contrattazione collettiva la gestione delle clausole elastiche e flessibili introdotte dalla legge Biagi, che danno la possibilità all'azienda di aumentare o spostare i turni del lavoratore a seconda delle esigenze. Ora di nuovo si annuncia un cambio di rotta: si parla di riportare le clausole alla contrattazione individuale e nessun automatismo nella concessione dell'orario ridotto né nella reversibilità, cioè nella possibilità di tornare al tempo pieno su richiesta del lavoratore. Nemmeno nel settore pubblico.

Trasformazione da full-time a part-time

A decorrere dal 24/10/2003 non è più prevista la presenza e l'assistenza di un rappresentante sindacale per la stipula dell'accordo sulla trasformazione. E' richiesta solo la convalida dell'accordo presso la Direzione Provinciale del Lavoro competente per il territorio.

Vi è l'obbligo della trasformazione da full-time a part-time per i lavoratori affetti da patologie oncologiche per i quali residui una ridotta capacità lavorativa, anche a causa degli effetti invalidanti di terapie salvavita, accertata da una commissione medica istituita presso l'Azienda Sanitaria Locale territorialmente competente. A richiesta del lavoratore il rapporto di lavoro part-time deve essere di nuovo trasformato in full-time.

Il calcolo della pensione

In linea generale:

- ai fini del diritto alla pensione i periodi di lavoro part-time vengono calcolati in misura piena, sempre che la retribuzione media settimanale non sia inferiore ai minimi stabiliti ogni anno dalla legge;
- ai fini dell'importo della pensione il periodo a tempo parziale viene contratto in proporzione all'orario effettivamente lavorato.

Computo dei lavoratori

Secondo la nuova disciplina, in tutte le ipotesi in cui, per disposizione di legge o di contratto collettivo si renda necessario l'accertamento della consistenza dell'organico,

i lavoratori a tempo parziale sono computati nel complesso del numero dei lavoratori dipendenti in proporzione all'orario svolto. Come precisato anche nel passato dalla circolare n. 46/01 la somma dei singoli orari svolti dai lavoratori a tempo parziale va calcolata "pro rata temporis" all'orario complessivo svolto dai lavoratori a tempo pieno. A tal fine dunque occorre considerare anche l'eventuale lavoro supplementare o quello prestato in virtù di clausole elastiche.

Riferimenti economici

I lavoratori a tempo parziale hanno gli stessi diritti/doveri degli altri lavoratori a tempo pieno per quanto riguarda:

- Retribuzione oraria;
- Durata del periodo di prova;
- Ferie annuali;
- Congedo per maternità;
- Durata del periodo di conservazione del posto in caso di malattia e infortunio;
- Applicazione delle norme di tutela della salute e della sicurezza;
- Partecipazione ad iniziative di formazione professionale e servizi sociali aziendali;
- Criteri di calcolo delle competenze indirette e differite;
- Diritti sindacali.

Il trattamento economico sarà proporzionato alle ore di lavoro effettivamente svolte. Sarà riproporzionato in ragione della ridotta prestazione lavorativa in riferimento a:

- Retribuzione globale e delle singole componenti di essa;
- Importo della retribuzione feriale;
- Importo dei trattamenti economici per malattia, infortunio e maternità.

Resta ferma la facoltà per il contratto individuale di lavoro e per i contratti collettivi, di prevedere che la corresponsione ai lavoratori a tempo parziale di emolumenti retributivi, in particolare a carattere variabile, sia effettuata in misura più che proporzionale. Inoltre la cassazione con sentenza n. 12269 del 5 luglio 2004 ha specificato che, anche nell'ipotesi di contratti part-time nulli, la contribuzione previdenziale da parte del datore di lavoro deve



essere commisurata al minimale giornaliero sancito dalla legge n. 389/89 per i lavoratori a tempo pieno. Nell'ipotesi in cui la retribuzione così determinata sia maggiore rispetto al minimale di legge, tale importo deve essere preso a base imponibile per il calcolo della contribuzione previdenziale.

Riferimenti normativi

Il contratto di lavoro a tempo parziale è un contratto di lavoro subordinato in cui il lavoratore mette a disposizione per l'attività lavorativa un tempo limitato, inferiore rispetto a quello stabilito dalla legge o dai contratti collettivi per le ordinarie assunzioni, oppure per periodi predefiniti nel corso della settimana, del mese o dell'anno. La possibilità di effettuare un orario di lavoro inferiore a quello contrattuale, previsto per la generalità dei lavoratori dipendenti, era già stata introdotta dalla legge 19 dicembre 1984, n. 863.

Comunque, la disciplina del lavoro a tempo parziale risiedeva nel d.lgs. N 61/2000 e nel d.lgs. n. 100/2001, poi è stata modificata dall'art. 46 del d.lgs. n. 276/03. Le modifiche apportate da quest'ultimo provvedimento sono finalizzate ad incentivare l'utilizzo di questa tipologia contrattuale attraverso una maggiore flessibilità. Tali modifiche trovano applicazione esclusivamente per il settore privato (circolare ministeriale 9/04).

E' consentito l'utilizzo della flessibilità anche nel contratto a tempo determinato ed in tutti i settori di attività, agricolo compreso, come già previsto dall'art. 7 del D.L.vo n. 61/2000. Resta comunque fuori il comparto pubblico (art.3, comma 1 L.30/2003; art.1, comma 2 D.L.vo n. 276/2003).

Con la circolare n. 9 del 18 marzo 2004, il Ministero del Lavoro ha fornito i primi chiarimenti in materia. Il rapporto di lavoro a tempo parziale è normato dall'art. 1 del d.lgs. 25/2/2000, n. 61.

Tutti i numeri

- In Italia i lavoratori part-time sono il 13,6% sul totale dell'occupazione.

- In Europa i lavoratori part-time sono il 20,9%.

- Su tutte le donne occupate, il 26,9% sono part-time (36,7% in Europa e 40% nel nord Europa).

- L'82,9% dei lavoratori part-time in Italia sono donne.

- Circa il 30% delle domande presentate non vengono accolte.

- Tra i part-timers, il 41% si dichiara involontario cioè non ha trovato un lavoro a tempo pieno.

- Il 71% delle part-timers donne ha scelto questa modalità per la cura dei bambini.

Nel settore dell'occupazione dipendente sono part-timers:

- o 1-74,4% di centralinisti e addetti ai call center.

- o 2-50,5% di collaboratori domestici, baby sitter e badanti.

- o 3- 2,3% di direttori, dirigenti e amministratori d'azienda.

- o 4-8,3% tra le professioni di elevata specializzazione.

Il Crocifisso dalla parete al cassetto delle camere dei ferrohôtel.

E' da circa tre mesi che ho notato quanto sto per raccontarvi.

Accade che i ferrovieri, quando giungono stanchi, dopo ore ed ore di lavoro, nelle stanze dei ferrohôtel per godere di qualche ora di meritato riposo, riscontrino spesso la mancanza di asciugamani per il viso, saponette, scendi letto e tutti i generi necessari a un dignitoso soggiorno. Ed allora molti riportano queste cose ai responsabili di competenza.

Ma ho notato che negli ultimi tempi, nelle camere di alcune strutture il Crocifisso, il simbolo della cristianità non è più appeso al posto consueto, cioè sulla parete, in direzione della testiera del letto, ma viene posto in un cassetto.

Personalmente, oltre a porre immediatamente il Crocifisso sul comodino, ho segnalato per diverse volte la cosa, ma fino ad oggi non ho notato cambiamenti: questo simbolo religioso giace ancora nei cassetti indisturbato.

Con questa lettera voglio fare appello a tutti, a partire da chi ha concesso lo spostamento per finire a tutti quelli che non ne segnalando la mancanza.

I valori del cristianesimo vanno difesi quotidianamente e in tutte le forme, dalla promozione di politiche sociali a sostegno delle fasce più deboli della società al rifiuto di ogni forma di guerra.

E va in questo senso anche la difesa del Crocifisso, che deve ritornare ad essere al proprio posto; non è rispettoso chiuderlo in un cassetto, soprattutto in una nazione dalla forte tradizione cattolica come la nostra. Con questo spirito mi sono impegnato e, nei limiti delle mie possibilità, continuerò ad impegnarmi su questa vicenda.

Difendere il cattolicesimo sotto tutte le forme possibili è segno di grande credo nei confronti di un Dio che, da lassù, aiuta tutti.

Francesco Cundari
CT/CST DPV Cosenza

La Voce, per la sua natura di periodico di approfondimento politico - sindacale, non si occupa di questi temi, se non nella misura in cui essi incidano in qualche modo nella vita dei lavoratori.

Ma l'argomento è scottante quanto attuale; quindi, pur non prendendo in alcun modo posizione, abbiamo deciso di pubblicare la lettera del collega Cundari perché essa è scritta con termini civili, ma soprattutto perché può servire, a nostro parere, alla crescita culturale nostra e di chi ci legge.

E' persino superfluo dire che pubblicheremo eventuali posizioni diverse, se scritte con i medesimi toni di civiltà. (a.s.)

Le Lettere

Le lettere che pubblichiamo in questa pagina ci sono giunte dal portavoce di un comitato di pendolari, che periodicamente ci invia nota delle vicissitudini e delle riflessioni di una categoria di clienti di Trenitalia, quale appunto quella dei pendolari, che vive quotidianamente il rapporto con il servizio offerto dalla nostra più grande impresa di trasporto. Le pubblichiamo per ovvio dovere di cronaca, non avendo La Voce nulla da aggiungere in proposito, ma non riusciamo a non accostarle a certe avventate dichiarazioni di qualche settimana fa, quando qualcuno ha consigliato ai clienti di Trenitalia di portare con sé, per difendersi dai disservizi, una certa quantità e una specifica tipologia di generi di conforto. (a.s.)

15 gennaio

Innanzitutto, un grazie a Trenitalia per aver offerto l'ennesima occasione ai colleghi di lavoro per prendersi simpaticamente giuoco di me al momento del mio quotidiano arrivo ritardato in ufficio!

Per l'ennesima volta sono entrato in ufficio "a testa bassa" accolto da frasi sibilline, battute spiritose e dalle domande del caso: "Oggi si è sentito male il macchinista?", "Il locomotore se l'è fatta addosso?", "Il capotreno non è salito in tempo e avete dovuto aspettarlo?". "Sono gelati i cavi dell'alta tensione a Secugnago o Tavazzano?" (fenomeno peraltro tipico dei paesi caraibici ma non certo delle nostre latitudini!!!!!!)

Perché dobbiamo subire quotidianamente tutto ciò per colpe non nostre?

Reportage odierno:

stamattina ennesima performance vergognosa del treno R2274: è una cosa inaudita, inorridente, inaccettabile, sembrerebbe quasi diabolica!

Il treno parte abbastanza puntuale da Piacenza (e ci mancherebbe altro.... l'orario prevede una sosta di 17 minuti in stazione! ALLUCINANTE) e tutto ciò riempie di gioia i pendolari di Bologna che si alzano alle 4.30 per essere a Milano Rogoredo alle 9.00! (quando va bene....).

IL convoglio ha viaggiato praticamente col freno tirato fino a Lodi, impiegando "la bellezza" di 36 minuti per

percorrere ben 37 Km! Nel frattempo, durante le innumerevoli soste immotivate, abbiamo potuto ammirare i tristissimi panorami offerti dalle campagne che ci circondavano, tipici delle giornate nebbiose/pioverse del periodo: che gioia!

I 14 minuti di ritardo accumulati "faticosamente" tra Piacenza e Lodi sono diventati 15 a Rogoredo: dalla padella caschiamo sempre nella brace!

Grazie ancora FS.

Ringraziandovi per la pazienza, per la disponibilità e per la diffusione di queste segnalazioni, saluto cordialmente.

21 gennaio

Giovedì 21 gennaio il R2274 è arrivato a Piacenza con una sola carrozza di prima classe e almeno quattro di seconda letteralmente congelate! Naturalmente questo disservizio ha permesso ad alcuni di sedersi in prima anche se non ne avevano titolo.

A Piacenza però il treno si è riempito e alcune persone con abbonamento o biglietto di prima sono rimaste in piedi.

Alcuni utenti hanno segnalato i problemi al CST, il quale si è subito prodigato per riattivare il riscaldamento, sostenendo che a Bologna, al momento della partenza del treno, funzionava tutto.

Dopo pochi minuti nella carrozza (di prima classe) sulla quale stavo viaggiando, il CST ha diffuso un messaggio con altoparlante: "Questa è una carrozza di prima classe, le persone in possesso del biglietto di seconda sono pregate di spostarsi nelle carrozze di testa perché il riscaldamento è stato ripristinato".

Naturalmente non si è alzato nessuno, e molti pendolari con biglietto di prima classe si sono "arrangiati", oltre ad essersi incavolati notevolmente.

Il problema dell'unica carrozza di prima classe si sta verificando quotidianamente da quando è entrato in vigore il nuovo orario: se a ciò aggiungiamo che questo treno R2274 sostituisce anche il "vecchio" Eurostar City delle 8.08, per cui parte da Bologna e non più da Parma, è facile intuire (tranne che per Trenitalia) che questo convoglio da Piacenza in poi viaggia e viaggerà sempre stracolmo e con molte persone in piedi. Urge assolutamente l'aggiunta di altre carrozze prima che qualcuno metta le mani addosso o scaraventi giù dal treno il malcapitato CST.

E' necessario ricordare anche il quotidiano ritardo "accusato" da questo treno, variabile casualmente di 5 - 10 - 15 - 20 minuti: e pensare che sta fermo 17 minuti nella stazione di Piacenza!!

Organizzazione eccellente!

Massimiliano Davoli
Loc. Larzano
29029 Rivergaro (PC)

Pensione di vecchiaia: donne - Confermate le regole esistenti

L'equiparazione dell'età pensionabile tra uomini e donne nel pubblico impiego, introdotta con il Decreto anticrisi dal Governo non è applicabile alle dipendenti del Gruppo F.S. iscritte al Fondo Pensione Speciale F.S.

I chiarimenti in merito dell'INPS e del Ministero del lavoro.

Di Agostino Apadula

Com'è noto, con il comma del D.L. n. 78/2009, convertito con modificazioni con la legge n. 102/2009, il Governo ha disposto, per le dipendenti dei settori pubblici iscritte alle forme esclusive dell'Assicurazione Generale Obbligatoria, l'introduzione di nuovi requisiti anagrafici per la maturazione del diritto a pensione di vecchiaia, sia nel sistema retributivo che in quello contributivo.

Per conseguenza per l'anno 2010, il requisito anagrafico è diventato di 61 anni; successivamente verrà ulteriormente incrementato di un anno, a decorrere dal 1 gennaio 2012 e quindi di un ulteriore anno per ogni biennio successivo fino al raggiungimento dei 65 anni, per l'accesso al pensionamento delle lavoratrici iscritte alle forme esclusive dell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti per come riportato nella tabella seguente:



Anno	Età anagrafica
2010	61
2012	62
2014	63
2016	64
2018 e oltre	65

L'equivoco ed i timori in verità che questa progressiva potesse trovare applicazione anche per i dipendenti di sesso femminile iscritti al Fondo pensione F.S. era sorto perché sulla **Nota operativa INPDAP n. 50/2009** era stato riportato tra l'altro:

Il riferimento normativo alle forme esclusive potrebbe, a questo punto, non soltanto riguardare le dipendenti pubbliche ma anche il personale femminile di Poste Italiane Spa iscritte all'Ipost, nonché le dipendenti di Trenitalia SpA iscritte al Fondo FS, che pur essendo gestito dall'Inps, mantiene la natura giuridica di fondo esclusivo.

Anche le lavoratrici dipendenti di enti e amministrazioni che, a seguito di de pubblicizzazione, hanno mantenuto l'iscrizione all'Inpdap (ad esempio le lavoratrici delle ex municipalizzate) potrebbero essere interessate alla nuova disposizione...

... sulla stessa nota l'INPDAP precisava: Sia Ipost che Inps hanno interessato i Ministeri vigilanti circa l'applicazione della nuova disposizione. Si rimane quindi in attesa di chiarimenti.

DIREZIONE CENTRALE PENSIONI
AI DIRETTORI REGIONALI
AI DIRETTORI PROVINCIALI E SUBPROVINCIALI
AI DIRETTORI DELLE AGENZIE

Oggetto: applicazione dell'art. 22-ter, comma 1, del D.L. n. 78/2009, convertito con modificazioni in legge con la legge n 102/2009, nei confronti delle lavoratrici iscritte al Fondo speciale Ferrovie dello Stato.

Sono pervenute, da parte di alcune sedi periferiche, numerose richieste di chiarimenti in merito all'applicabilità, nei confronti delle iscritte al Fondo FS, dell'art. 22-ter, comma 1, del D.L. 1/7/2009, n. 78, convertito con modificazioni in legge con la legge 3 agosto n. 2009, n. 102, il quale dispone, a decorrere dal 1/1/2010, il graduale incremento del requisito dell'età anagrafica per l'accesso al pensionamento di vecchiaia delle lavoratrici iscritte alle forme esclusive dell'assicurazione generale obbligatoria per l'invalidità, la vecchiaia e i superstiti. Al riguardo, si fa presente che a seguito di apposito quesito posto da questa Direzione, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali - Direzione Generale per le Politiche Previdenziali - ha precisato, tra l'altro, che la norma in esame, "costituendo, come peraltro precisato nella sua formulazione, attuazione della sentenza della Corte di giustizia delle Comunità europee del 13 novembre 2008 (causa C/46/07) occorre, ai fini che qui interessano, tener conto dell'ambito di operatività di quest'ultima.

La menzionata sentenza, come è noto, circoscrive la platea dei destinatari alle sole dipendenti delle pubbliche amministrazioni iscritte all'INPDAP sull'assunto che le gestioni previdenziali dei dipendenti pubblici presso il predetto Istituto costituiscono un regime pensionistico professionale "in ragione delle caratteristiche peculiari che disciplinano il loro rapporto di lavoro con lo Stato, con altri enti o datori di lavoro pubblici".

Condizioni queste non rinvenibili nella fattispecie in esame trattandosi di lavoratrici che intrattengono con la parte datoriale, per effetto dei processi di privatizzazione della stessa, rapporti di lavoro di natura privatistica e la cui tutela previdenziale è stata demandata dall'art. 43 della legge n. 488 del 1999 al Fondo in oggetto, istituito presso codesto Istituto".

Tutto ciò premesso, si conferma che l'art. 22-ter, comma 1, del D.L. n. 78/2009, convertito con modificazioni in legge con la legge n. 102/2009, non trova applicazione nei confronti delle lavoratrici iscritte al Fondo speciale FS, le quali, come disposto dall'art. 2, comma 21, della legge n. 335/1995, continuano a conseguire a domanda, e purché abbiano raggiunto il limite di servizio previsto per il proprio profilo professionale, la pensione di vecchiaia dal compimento del 60° anno di età in poi.

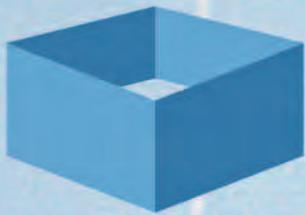
Il Direttore Centrale **Gabriele Uselli**

Per conseguenza dei chiarimenti intervenuti circa la mancata estendibilità delle norme di legge succitate per le dipendenti del Gruppo F.S. iscritte al Fondo Pensione Speciale F.S., continua quindi a trovare applicazione, per le lavoratrici appartenenti ai profili professionali del

Sulla base di questa posizione INPDAP si era creata quindi una difformità di posizioni che aveva finito per far aumentare la confusione, in questo caso tra le lavoratrici, che normalmente esiste sull'argomento della previdenza, che come tutti sanno è regolata da un groviglio di leggi di riforma dei sistemi previdenziali, che si succedono con cadenza sempre più ravvicinata e che ormai anche agli esperti, o perlomeno ai presunti tali, appaiono spesso come configgenti tra esse.

Con il **Messaggio INPS N. 030289 del 30/12/2009** sotto riportato, pervenutoci dalla Presidenza del Fondo Speciale F.S., che riprende una risposta data dal Ministero del lavoro a seguito quindi dello specifico quesito, l'INPS ha sgombrato ogni equivoco circa l'inapplicabilità alle donne lavoratrici iscritte al Fondo Pensione Speciale F.S., nel quale com'è noto sono in vigore le normative previdenziali pubblicistiche riconducibili al T.U. 1092/73, del l'art. 22-ter, comma 1, del D.L. n. 78/2009, convertito con modificazioni con la legge n. 102/2009:

Personale di Macchina, del Personale di Scorta Treni, del Personale Navigante, degli Operatori della Circolazione, anche il requisito di accesso alla quiescenza di vecchiaia al compimento **dei 58 anni d'età, con il possesso di almeno 25 anni di contributi previdenziali.**



Fondo FUTURO

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

4,51%

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

www.inlinea-hdi.it

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

N° Verde **800 082082**

I nostri consulenti saranno sempre a
disposizione per qualsiasi informazione.

Prima della adesione leggere il prospetto informativo



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.



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

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

artwork - Ideo Roma

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno