

LAVORO

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast FerroVie



Attacco al diritto di sciopero

Trenitalia: riorganizzazione o dismissione?

Al Paese serve il treno

1904 sciopero!

2009 sciopero virtuale?

FAST
FerroVie SMA

n° 1-2
Gennaio - Febbraio 2009

Con Finardi i conti tornano.

$$2 + 2 = 4$$

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



IN
CONVENZIONE
CON



CESSIONE DEL QUINTO

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

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

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

PRESTITO CON DELEGA

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

In osservanza della norma sulla trasparenza e sui servizi Bancari e Finanziari (legge n. 154 del 17/02/92 - TEG/OSC dall'9,378% al 9,767% su operazioni a 120 mesi)

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

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

Numero Verde
800-904042

Finardi
Via dei Castelli Romani 22
Pomezia (Roma)
Tel 069108326 Fax 0691604194
www.finardifinanziamenti.it

FastferroVie
Via Albona 1
Roma
Tel 0664829000 Fax 0647307556
www.fastferrovie.it

LA VOCE delle Attività Ferroviarie

SOMMARIO

Anno II - n. 1-2/2009

Mensile del Sindacato Autonomo FAST-FerroVie
Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-FerroVie

Redazione, Direzione e Amministrazione:

Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma

Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666

Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556

Email: sn@fastferrovie.it

Autorizzazione del Tribunale di Roma

n. 353 del 14 settembre 2006

Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.

D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)

Art. 1, comma 1 - DCB ROMA

Direttore Responsabile:

Pietro Serbassi

Coordinamento Editoriale:

Antonio Scalise, Luca Vitali

Segretario di Redazione:

Massimiliano Pantanella

Comitato di Redazione:

Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo

D'ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi,

Vincenzo Notarnicola

Imp. e grafica:

Paolo Piovesan, Giuliano Leone

Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:

Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello

Hanno collaborato a questo numero:

A. Apadula, Guido Cecchetti, M. Ilacqua,

Natale Italiano, Maurizio Pantanella, Luca

Porcarelli, Alessio Trecchiodi, Antonio Vitiello

Copia euro 2,00 - Abbonamento euro 18,00

Abbonamento sostenitore euro 250,00

Tutti i versamenti devono essere effettuati

sul C/C Bancario, n. 13 intestato a:

FAST-Ferrovie

presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini

Si prega indicare chiaramente il proprio nome

e indirizzo, nonché la causale del versamento

Stampa: Empograph

00010 Villa Adriana (Roma)

Chiuso in tipografia il 3/03/2009

Editoriale

2009 ... ricominciamo

di *Pietro Serbassi* pag. 4

D.d.I. sullo sciopero dei trasporti

di *Agostino Apadula* pag. 6

A.A.A. Dlgs. 81/2008:

politici volenterosi cercansi

di *Natale Italiano* pag. 8

L'ANSF (non) risponde a Fast FerroVie

di *Antonio Scalise* pag. 10

Il progetto riorganizzativo di Trenitalia:

"Triste, solitario y final"

di *Vincenzo Notarnicola* pag. 14

GIALLOFISSO

Ego te baptizo piscem

di *Antonio Scalise* pag. 17

Chiarezza sulla previdenza degli ex Genieri

di *Agostino Apadula* pag. 19

Servizi appaltati: pulizia e ... gare Trenitalia

di *Antonio Vitiello* pag. 22

Maturità civile e responsabilità

di *Guido Cecchetti* pag. 22

Il progetto tram - treno

di *Stefano Della Vedova* pag. 23

Proposta per la realizzazione di

una metropolitana leggera di superficie

di *Alessio Trecchiodi* pag. 24

Il momento di Trenitalia Lombardia

di *Maurizio Pantanella* pag. 26

Movimenti con segnali a via impedita (1ª parte)

di *Matteo Ilacqua* pag. 29

Sentimenti e Intelligenza Emotiva

di *Luca Porcarelli* pag. 34

Al Paese serve il Treno

di *Carlo Nevi* pag. 36

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

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

FIRENZE 055-2353870/486515

Piazza Baldinucci, 2/R - 50136 FIRENZE

FOGGIA 0881-703725/722160

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

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006

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

NAPOLI 081-5672317

Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

PESCARA 085-293354/4282364

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

REGGIO C. 0965-56658/863200

Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

TRIESTE 040-3794267

Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

VENEZIA 041-932558/784547

Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

2009... ricominciamo

L'editoriale di Pietro Serbassi

Oltre agli ormai annosi problemi, i lavoratori iniziano il 2009 con il tentativo di limitazione del diritto di sciopero

Il 2009 è cominciato proprio allo stesso modo di come era finito il 2008!

Avevamo salutato l'anno scorso nella ostinata ricerca di un percorso condiviso che portasse alla stipula del CCNL della mobilità, alla fusione dei due contratti che normano il lavoro nei trasporti terrestri.

Avevamo finito con ASSTRA e ANAV che "dettavano" le condizioni e i tempi del negoziato e con il Ministero dei Trasporti che, molto timidamente, cercava di perseguire la speranza agognata di una posizione condivisa tra tutte le parti, anche se proprio con ASSTRA e ANAV la condivisione è apparsa da subito una chimera.

Di contro, dal fronte di Federtrasporto - soprattutto da quella parte cui faceva capo AGENS, visto che anche ANAV aderisce a Federtrasporto - è emersa molto chiara la decisa volontà di giungere alla stipula di un unico CCNL della mobilità, visto come punto fondamentale per garantire una tenuta del mercato da parte di Trenitalia.

Il fronte sindacale, apparentemente compatto, manteneva la posizione unitaria mascherando ogni sbavatura dietro alle "Linee Guida" presentate a febbraio 2008.

Con queste posizioni, più o meno evidenti, sono trascorsi i primi due mesi del 2009.

Non voglio ora ritornare su analisi e valutazioni già ampiamente trattate, come i verbali condivisi nel 2007 con il Governo.

Verbali che assicuravano un percorso condiviso ma che grazie alla poca e malcelata volontà del nuovo governo di mantenere gli impegni presi dal precedente, unita alla destrezza dimostrata da ASSTRA nello sfruttare a proprio favore la

possibilità di modificare quanto condiviso "ob torto collo" un anno prima, non sono stati sufficienti per aprire un tavolo negoziale fra parti sociali sul contratto unico, fattore emblematico della scarsa volontà del Governo di garantire la mobilità del Paese con il mezzo più sicuro ed ecologico: **il treno**.

Pur non condividendola, comprendiamo l'indisponibilità di ASSTRA; dividere una situazione di sostanziale monopolio nella rappresentanza delle aziende del trasporto pubblico locale con Federtrasporto/Confindustria, visto che ANAV rappresenta essenzialmente aziende più piccole e spesso vincolate ad aziende più grandi rappresentate da ASSTRA, non deve essere una cosa molto ben "digeribile".

Condividiamo molto meno, invece, quelle frange sindacali che fra l'altro non possono neanche avere l'alibi del noviziato, che sembrano molto più attente a risolvere problematiche immediate piuttosto che fare progetti a lungo respiro.

Discordiamo con la "timidezza" del governo nell'amministrare questo processo, per cui, forti dell'intima sicurezza che il Ministro dei Trasporti sia convinto della bontà e della necessità di un CCNL della Mobilità, temiamo che almeno due ministeri, tra l'altro molto decisivi sull'argomento, non condividano la posizione del Ministro Matteoli.

Tutto ciò ci appare francamente incomprensibile, soprattutto in virtù del periodo di grave crisi economica che stiamo attraversando, dove si parla sempre con maggiore frequenza di una possibile "nazionalizzazione" delle banche, mentre si è, di fatto, già "distrutta" la compagnia di bandiera aerea, soprattutto a causa di politiche provincialistiche.



Oggi, anziché ricercare soluzioni che garantiscano la mobilità di persone e merci in tutte le aree del Paese, sventolando la bandiera della lotta agli sprechi si sta distruggendo l'unica società di trasporto ferroviario, o meglio quella parte di società che permette un trasporto universale al Paese.

Con questo clima è evidente che la ricerca di "conquista" di fette di mercato da parte di nuove Imprese ferroviarie e delle ex ferrovie concesse, ha creato una lobby d'interessi che mette Trenitalia nella stessa condizione di una "diligenza assaltata".

Come FAST FerroVie, non vogliamo essere interpretati come quelli che difendono posizioni preconcepite, ma riteniamo che la costruzione di un sistema di regole che eviti il Dumping Sociale, che permetta di omogeneizzare le leggi che regolano lo stesso vettore, sia essenziale per salvaguardare **non Trenitalia, ma la mobilità ferroviaria Italiana**.

Non può sfuggire a nessuno che nel TPL, insieme a società come Trenitalia, giustamente ossequiosa a tutte le moderne leggi emanate negli ultimi quarant'anni, vi sono le ex ferrovie concesse, che rispondono ancora a leggi con la seguente dicitura: "**VITTORIO EMANUELE III per Grazia di Dio e per volontà della Nazione RE D'ITALIA ...**"; forse la

necessità di un CCNL unico del settore e una legislatura di supporto sono oggi un adeguamento storico dovuto.

Quindi, l'azione che stiamo portando avanti è contro la politica di abbandono delle ferrovie, che invece devono essere un volano dell'economia nazionale, favorendo la mobilità e la logistica, in uno scenario di trasporto integrato del paese; perché questo serve all'Italia, ma purtroppo in molti forse pensano il contrario.

Convinti come siamo della correttezza delle nostre posizioni sindacali, condivise unitariamente con le altre sigle, intendiamo percorrere questa strada fino in fondo soprattutto perché allo stato è l'unica soluzione percorribile.

La vertenza del contratto della Mobilità non ha distolto l'attenzione del sindacato dai problemi del Gruppo FS, tanto che abbiamo richiesto un confronto per verificare quel Piano d'Impresa che nel mese di agosto 2007 avevamo politicamente condiviso. Ricordo - soprattutto a me stesso - che la valutazione positiva del Piano d'Impresa presentato dall'Ing. Moretti era frutto delle prospettive di sviluppo in esso programmate, nonostante la drammatica situazione economica di Trenitalia. Del resto anche il Governo di allora, per espressa dichiarazione del Ministro Padoa Schioppa, aveva dato il suo "ok tecnico" (terminologia a nostro avviso molto singolare per un Governo) assicurando le risorse economiche necessarie, ma le vicissitudini politiche prima e il cambio di legislatura poi non hanno permesso che all'*ok tecnico* si potesse fare seguito anche con le necessarie risorse economiche, come poteva avvenire con la ricapitalizzazione della Direzione Cargo. Nel 2008, vista l'impossibilità di una ricapitalizzazione della cargo, a seguito di una riduzione del capitale a poco più di un miliardo di euro, l'ing. Moretti ha comunicato al Sindacato che il 2008 sarebbe stato un anno di "pattinamento" e non avremmo potuto avere lo sviluppo

previsto nel suo Piano d'Impresa. Pertanto, visto che le prospettive per il 2009 non ci sembravano migliori, ci è corso l'obbligo di chiedere all'AD del Gruppo FS qual è il nuovo Piano d'Impresa o quali modifiche ritiene di fare a quello vecchio. Si sono avviati una serie d'incontri sul tema specifico che hanno evidenziato la drammatica situazione di crisi per il Gruppo FS. La discrasia fra quanto veniva annunciato alla stampa e quanto detto al sindacato, soprattutto in merito alla drammatica situazione finanziaria del gruppo, ha creato diverse perplessità sulle reali intenzioni del management FS. Le due più grandi società, RFI e Trenitalia, hanno un indebitamento pregresso di ben 9 miliardi di euro così ripartiti: RFI ha debiti pregressi per ben 3 miliardi mentre Trenitalia per 6 miliardi di euro. Situazione che se dalla prospettiva di RFI - che ha un ingente capitale sociale e di fatto opera in un regime di monopolio - è sostenibile, diventa insostenibile dalla prospettiva di Trenitalia, che ha un capitale sociale di 1,033 miliardi di euro ed opera in un mercato di concorrenza senza regole e con una forte pressione di lobbies economiche che, nel silenzio della politica e - noi sospettiamo, visto il suo modo di fare a dir poco opinabile - con il tacito assenso dell'Ing. Moretti, speculano cercando di aggredire le parti redditizie del mercato ferroviario. Negli incontri tenuti a livello di Gruppo FS si è evidenziato che la fonte di tutti i problemi è la mancanza degli stanziamenti economici, che si aggirerebbero intorno ai 600 milioni di euro. È evidente che ogni vettore in questi tempi si sente di "piangere miseria" per battere cassa a "Pantalone", ma fra chi come FS deve far a meno di ingenti somme e chi continua a chiedere tanto da riuscire a pretendere risparmi sui premi INAIL strutturali come l'autotrasporto, certamente rende evidente l'indirizzo politico che il nostro Paese dà al trasporto.

Per non lasciarmi prendere da tali argomenti, ma soprattutto per motivi editoriali, vorrei concludere

con una rapida riflessione in merito al "Diritto di Sciopero". Benché all'interno del giornale presentiamo un ampio servizio, mi sembra opportuno evidenziare che "aggredire" un settore per volta, ponendolo alla pubblica gogna se protesta senza tenere conto del merito delle vertenze, senza tenere conto della reale rappresentatività nella categoria e nel settore interessati, non è un gran sintomo di democrazia matura, ma forse di violenza sulle categorie più professionali ma poco numerose. Riteniamo che sia davvero giunto il momento di affrontare seriamente il tema della rappresentatività sindacale, ma non può essere affrontato e superato solo se trovano l'accordo CGIL-CISL-UIL e UGL. Una materia così delicata deve trovare soluzione solo con una legge che nasca da un confronto serio con tutte le parti sociali interessate.

Chiuderei ricordando ai partiti politici che loro vivono grazie a finanziamenti pubblici che arrivano se superano un coefficiente minimo di rappresentanza, circa l'1%, (ma l'Italia ha votato un referendum che abrogava il finanziamento pubblico ai partiti?) ed entrano in parlamento con livelli di rappresentatività molto più bassi del 20% che viene chiesto al sindacato. Inoltre è davvero singolare colpire il settore dei trasporti, quando nel trasporto ferroviario esiste già un'autoregolamentazione che ha dato dei buoni risultati; se qualche modifica andava fatta era nel sistema di prevenzione dei conflitti. In pratica servirebbe mettere in risalto i comportamenti scorretti delle aziende che spesso hanno portato ad azioni di grande impatto sociale perché i lavoratori non percepivano stipendi e ... "capita che la gente si arrabbi se non viene pagata!"; ma non ci risultano azioni mirate ad evitare tali atteggiamenti datoriali.

Comprendiamo che un sindacato che fa il suo mestiere "disturba", ma noi cercheremo di disturbare comunque anche se viene limitata ulteriormente l'arma dello sciopero.

D.d.l. sullo sciopero dei trasporti... sostanziale compromissione del diritto!

“ Il diritto di sciopero si esercita nell’ambito delle leggi che lo regolano”, così recita l’art. 40 della Costituzione, dopo aver stabilito nell’art. 39 che “l’organizzazione sindacale è libera”.

di Agostino Apadula

In questa ottica ed in adempimento, dopo una fase di stesura di codici di autoregolamentazione, la legge 146/90 e la legge 83/2000 hanno introdotto dei vincoli nell’esercizio del diritto di sciopero, ponendosi il problema di contemperarlo al diritto alla mobilità dei cittadini. Un equilibrio difficile da realizzare che nel variegato mondo dei trasporti si è potuto raggiungere, almeno fino ad oggi, partendo dalla considerazione che la salvaguardia di due diritti per logica di cose contrapposti, deve tenere conto della distribuzione equa anche dei disagi, limitando quindi parzialmente gli interessi di entrambe le parti.

In ragione di ciò, per dare garanzie al diritto alla mobilità, dalle leggi e con il ruolo della Commissione di Garanzia di attuazione delle stesse sono state introdotte procedure e limitazioni sostanziali nell’esercizio del diritto a manifestare, per il tramite delle loro O.S., da parte dei lavoratori:

- ▶ procedure di raffreddamento obbligatorie in apertura delle vertenze sindacali e congrui tempi per le dichiarazioni;
- ▶ numerose franchigie dagli scioperi per i periodi di grossi spostamenti quali ferie, festività ed in occasione di eventi quali le competizioni elettorali;
- ▶ congrue limitazioni nelle azioni di scioperi insistenti nei medesimi bacini di utenza;
- ▶ regole di rarefazione oggettiva e soggettiva tra diverse azioni di sciopero a seconda dei soggetti che le proclamano;
- ▶ divieto di concomitanza tra i conflitti sindacali per diversi vettori di trasporto;
- ▶ garanzia di servizi essenziali minimi, definiti tra le parti per fasce orarie e per relazioni, durante l’effettuazione dello sciopero.

Oltre a ciò vige la possibilità del ricorso all’istituto della precettazione, previsto dall’articolo 8 della legge 146/90 al quale, spesso senza oggettiva motivazione, i Ministri dei trasporti succedutisi negli anni hanno fatto ricorso per procrastinare, molte volte *sine die*, la realizzazione degli annunciati conflitti sindacali.

Un insieme di regole quindi a bene-



ficio del diritto alla mobilità dei cittadini sulle quali, per la loro applicazione, ha vigilato con grande severità la Commissione di Garanzia che è intervenuta spesso sia in via preventiva impedendo, magari con rilievi procedurali, l’effettuazione dei conflitti, o a posteriori sanzionando pesantemente le Organizzazioni sindacali che, nell’attuazione dell’azione di protesta, non avessero rispettato pedissequamente le regole procedurali o garantito il livello dei servizi essenziali.

Nonostante le garanzie reali rese quindi al diritto costituzionale della mobilità dei cittadini, il Ministro Sacconi appronta, ottenendo successivamente

l’approvazione in Consiglio dei Ministri, un disegno di legge che, dietro la retorica (di nuovo) “dell’equo contemperamento del diritto alla mobilità e del diritto di sciopero”, punta esplicitamente a “far venir meno in prima battuta, dal settore dei trasporti, la presenza dei sindacati autonomi” e lasciare conseguentemente i lavoratori senza difesa ed in balia delle imprese. Il tutto in coincidenza perlomeno strana con una fase di profonda ristrutturazione e di liberalizzazione del settore, in una condizione quindi nella quale le imprese, guidate abilmente dal nuovo Presidente di Confindustria Marcegaglia - che tra l’altro ha dimostrato un indecente interessamento al TFR dei lavoratori - cercheranno di mettere in discussione le tutele del lavoro.

Per sostenere ed ottenere consenso nella società civile sul Ddl i cui termini sono ormai ampiamente noti il Governo, in specie il Ministro Sacconi, ha messo in piedi una intensa campagna sui mass media falsando senza ritengo i dati sulle azioni di sciopero, per gli anni 2007/2008, riportati nella relazione presentata ai Presidenti delle Camere, il 26 febbraio u.s., dal prof. Martone nella qualità di Presidente della Commissione di attuazione della legge sugli scioperi nei servizi pubblici essenziali.

Si stanno infatti pubblicizzando a *spron battuto* i dati relativi ad una ipotetica effettuazione di 4.000 (quattromila) scioperi nei trasporti per il 2007 ed il 2008 che il prof. Martone non ha mai elencato. Per onestà di informazione è bene puntualizzare che i 4000 scioperi sono quelli dichiarati nei 50 (cinquanta) settori lavorativi regolamentati, compresi quindi Ministeri, Enti locali, Poste, Farmacie ecc.ecc., dei quali circa 2500 non sono stati realizzati grazie anche al ruolo di equilibrio svolto preventivamente dalla Commissione di Garanzia.

Le astensioni dal lavoro che hanno interessato il mondo dei trasporti, nei due anni, sono state invece circa 780 che non costituisce un dato rilevante se si considera che ben 300 hanno interessato il trasporto aereo destinatario di un profondo processo di ridimensionamento occupazionale, mentre 280 azioni di sciopero sono da ricondurre al trasporto pubblico locale interessanti per la massima parte realtà territoriali ridotte ed infine circa 170 hanno invece coinvolto il trasporto ferroviario. Numeri consistenti per i quali però è da considerare che nei settori del trasporto pubblico locale e in quello ferroviario, in fase di un difficile rinnovo contrattuale tra l'altro, c'è ribadiamo, durante la fase degli scioperi, la previsione di un sistema di garanzia di servizi minimi essenziali che assicurano mobilità ai cittadini.

Pertanto, in relazione ai contenuti del DDL è appena il caso di considerare l'inutilità delle nuove regole (sciopero bianco, referendum, dichiarazione preventiva di partecipazione) programmate nel DDL, dietro la giustificazione di garantire un quadro di "equo contemperamento" dei due diritti costituzionalmente garantiti, sciopero e mobilità; mentre si ribadisce che dette nuove regole liberticide sono invece da relazionare ad un tentativo indecente di colpire, come già detto, il sindacato autonomo e/o le organizzazioni sindacali che non intendono rinunciare al proprio ruolo.

In ragione di ciò, è necessario che il mondo del lavoro ritrovi la sua unità d'azione, attivandosi nei confronti del Governo e soprattutto del Parlamento che non può svolgere in questa occasione, così come spesso accade, un mero ruolo notarile.

In questa ottica si inquadra la nota inviata dalla FAST Confsal, di seguito riportata, alla quale seguiranno ulteriori e sostanziali iniziative politiche, finalizzata a sollecitare il dibattito tra i parlamentari, tra i lavoratori ed a far riflettere il Governo sulla inutilità dello stravolgimento del quadro delle regole democratiche oggi esistenti.



Roma, li 02 marzo 2009
Prot. n° SG/01/1

On. Silvio Berlusconi
Presidente del Consiglio dei Ministri
Roma

p.n. On. Maurizio Sacconi
Ministro del Lavoro, della Salute e delle politiche Sociali
Roma

p.n. Gruppi Parlamentari
p.n. Segreteria Generale Confsal
p.c. Segretari Generali
CGIL - CISL - UIL - UGL
loro sedi

oggetto: regolamentazione degli scioperi nel settore trasporti

Diamo riscontro alla Sua decisione di approntamento del disegno di legge di regolamentazione inolutiva degli scioperi nel settore dei trasporti, per evidenziarne le incongruità e lo squilibrio che esso verrebbe a creare tra l'esercizio del diritto dei lavoratori ad astenersi dal lavoro per sostenere le loro vertenze e quello dei cittadini per esercitare il loro diritto alla mobilità. Di fatto, con l'approvazione delle nuove ipotizzate regole sui conflitti sindacali, in ragione delle esigenze di garantire gli spostamenti, verrebbe compromessa la possibilità di manifestare il proprio dissenso per gli addetti ai cicli produttivi delle aziende di trasporto, facendo così venir meno il concetto di equo contemperamento tra due diritti costituzionalmente garantiti. Al di là di ogni altra considerazione di merito e di assenza di liceità sui contenuti del d.d.l. di cui trattasi, già resa dalla Scrivente FAST Confsal tramite i suoi comunicati ufficiali ripresi da più organi di stampa, quello che vogliamo evidenziare con la presente nota, è la falsata e strumentale informazione resa alla società civile sulle motivazioni che "avrebbero costretto" il Governo ad assumere un atteggiamento liberticida su un tema, quello appunto dei conflitti sindacali nei trasporti, che invece meriterebbe di essere trattato, anche in termini di riforma, in modo più professionale e corretto, partendo dalle giuste dimensioni del problema, che pur esiste. Ci rifacciamo alle notizie diffuse ripetutamente dal Ministro Sacconi per giustificare l'approntamento del DDL sui 4000 scioperi che avrebbero caratterizzato e negato il diritto alla mobilità per gli anni 2007/2008. In realtà questi sono stati circa 780, una cifra indubbiamente rilevante, ma che assume un'altra dimensione se si considera che quasi 300 sono da ricondurre al trasporto aereo, interessato da un complesso processo di ristrutturazione nel quale i lavoratori hanno manifestato per il mantenimento della loro realtà occupazionale, mentre le astensioni dal lavoro nel trasporto pubblico locale attuate sono state circa 280, che per buona parte hanno interessato realtà territoriali poco estese. Infine rileviamo che il trasporto ferroviario è stato invece oggetto di circa 170 azioni di sciopero. In merito riteniamo importante sottolineare che, per quanto attiene il trasporto ferroviario e quello pubblico locale, il coacervo delle regole sui conflitti, approvate dalla stessa Commissione di Garanzia, prevede, oltre ad un congruo numero di franchigie dai conflitti sindacali in concomitanza con i periodi di spostamenti più intensi, anche un sistema di servizi indispensabili, sia per fasce orarie, sia per relazioni tra le città, che garantiscono il rispetto delle esigenze essenziali di mobilità dei cittadini, in due settori nevralgici tra l'altro interessati da un negato rinnovo contrattuale. Rispetto poi alle altre questioni sollevate, è appena il caso di ricordare che esistono già regolamentazioni sul cosiddetto "effetto annuncio" che probabilmente vengono vanificate, nei casi di revoca degli scioperi dichiarati, dall'inerzia dei datori di lavoro che hanno invece obblighi ben precisi di pubblicizzazione e dai mass media, in genere molto più attenti a fare da cassa di risonanza alle dichiarazioni degli scioperi piuttosto che a dare il giusto e opportuno risalto alla loro mancata effettuazione. Sulle altre problematiche di merito, sollevate con il DDL, La rimandiamo al quadro d'insieme di sostanziale inutilità, espresso dal Prof. Martone in occasione della relazione sull'attività della Commissione di Garanzia presentata a Palazzo Montecitorio il 26 febbraio u.s..

In particolare sulla introduzione, prevista dal Ministro Sacconi, dell'istituto del referendum prima dell'attuazione degli scioperi e della dichiarazione di partecipazione al conflitto sindacale che i lavoratori dovrebbero rendere prima dell'effettuazione di ogni astensione dal lavoro. Ritenendo quindi che l'azione del Governo, così come è stata programmata, appaia più un tentativo palese di mortificare in modo sostanziale il diritto di sciopero costituzionalmente garantito, che di rendere garanzie di mobilità ai cittadini, La invitiamo a rivedere gli obiettivi oscurantisti contenuti nel DDL e ad aprire un sereno e pacato confronto con le O.S. presenti ai tavoli di concertazione, come la FAST Confsal.

Un passaggio essenziale, a nostro avviso, per intervenire opportunamente, anche con nuove regole, sui comportamenti di tutti: organizzazioni sindacali, datori di lavoro ed Enti pubblici, spesso responsabili di ritardi nelle assegnazioni delle risorse economiche alle aziende di trasporto e per migliorare l'azione di prevenzione dei conflitti. In questa ottica la scrivente FAST Confsal, fa propria la proposta del prof. Martone, esplicitata nella sua relazione resa il 26 febbraio ai Presidenti delle Camere, di prevedere per la Commissione di Garanzia una effettiva funzione di conciliazione ed arbitro sui conflitti sindacali che le permetta, nel rispetto delle prerogative delle parti, di constatare l'esistenza di una reale volontà di composizione delle vertenze in occasione delle controversie sindacali.

In attesa di riscontro si inviano distinti saluti.

Il Segretario Generale
Pietro Serbassi

A.A.A. Dlgs. 81/2008: *politici volenterosi cercansi.*

di Natale Italiano

Il Dlgs. 626/94 prima ed il Dlgs. 81/2008 dopo hanno come caratteristica principale il cosiddetto principio di effettività, inteso come la concreta reale assegnazione di compiti a ciascun soggetto; ne deriva il metro su cui fondare l'imputazione dell'obbligo di sicurezza e l'estensione contenutistica.

Il Datore di Lavoro od un suo delegato hanno in capo, oltre alla responsabilità soggettiva sull'applicazione delle norme, anche la gestione delle risorse economiche necessarie ad attuare le azioni di garanzia della sicurezza in azienda.

Il medico competente, nel sistema sicurezza, rappresenta la figura necessaria al datore di lavoro per garantire l'idoneità dei lavoratori e, ove necessario, la corretta sorveglianza sanitaria, nonché gli accertamenti sulla salubrità dei luoghi di lavoro.

Tale figura professionale è nominata dal datore di lavoro, o da un suo delegato.

Il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza è quel soggetto che si pone come tramite tra il Lavoratore ed il Datore di Lavoro; inoltre collabora con il servizio di prevenzione ed in sostanza è il portavoce dei Lavoratori (da cui è eletto) per tutte le esigenze in tema di sicurezza.

In ultima analisi, il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione rappresenta quella figura professionale cui sono richieste molteplici competenze, da quelle propriamente tecnico-scientifiche in materia di salute e sicurezza sul lavoro a quelle metodologiche e progettuali, sia per quanto riguarda la valutazione ed il governo dei rischi che la proget-

tazione e la realizzazione di interventi di formazione ed informazione dei lavoratori, nonché competenze relazionali, quali tecniche di comunicazione, di gestione dei gruppi, di negoziazione e di *problem solving*, per una partecipazione attiva di tutte le componenti aziendali.

Il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione è nominato direttamente dal Datore di Lavoro ed i suoi compiti dovranno integrarsi con



quelli del datore di lavoro stesso e del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, oltre che del medico competente, al fine di ridurre o eliminare i rischi di infortuni o di danni per la salute, di migliorare le condizioni di lavoro nell'azienda, di proteggere la salute dei lavoratori, promovendone il benessere fisico, psichico e sociale.

Tanto premesso è necessario per individuare un problema nell'assetto normativo.

Infatti, il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione risulta una figura professionale a Staff del Datore di Lavoro, quindi in una posizione consultiva e non propositiva.

La dimostrazione di quanto affermato deriva dal fatto che il potere di spesa rimane saldamente in capo al datore di lavoro.

La prima carenza del Dlgs. 626/94 prima e del Dlgs. 81/2008 dopo è: *come quantificare le risorse necessarie allo scopo di mantenere e/o migliorare le condizioni di sicurezza?*

Ed ancora: *risulta corretta la scelta di lasciare in capo al datore di lavoro il potere di spesa?*

La risposta a tali quesiti passa dall'analisi della figura del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione.

Precisamente tale figura, se interna, non dovrebbe essere a STAFF del Datore di Lavoro, bensì dovrebbe rappresentare una FUNZIONE AZIENDALE.

L'elemento chiave del nuovo ruolo da affidare al Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione è la necessità che egli scriva un Piano Operativo di Azione ovvero una progettazione della sicurezza.

Tale strumento dovrà essere utilizzato per individuare sia i

problemi, sia le necessità, sia le urgenze allo scopo di risolvere in maniera chiara le problematiche della sicurezza nel territorio in cui insiste la realtà produttiva.

A tale Piano Operativo di Azione, che potrà avere natura annuale o triennale, dovrà essere associato un Computo Estimativo di Spesa che, una volta presentato ed accettato, dovrà essere finanziato dal datore di lavoro e le risorse poste in essere gestite dal Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione che, mensilmente, darà conto dell'andamento dell'applicazione del piano al Datore di lavoro e/o delegato.

Pertanto, al datore di lavoro dovrebbe rimanere in capo non il potere di spesa bensì la capacità di disporre delle risorse necessarie alla concreta attuazione del piano.

Tanto esposto conduce ad una nuova collocazione della figura del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione con l'accrescimento di responsabilità e con la possibilità di governare e controllare, in prima persona, il processo di sviluppo delle condizioni di sicurezza.

La possibilità da parte delle aziende di affidare a terzi il ruolo del Responsabile del



Servizio di Prevenzione e Protezione non riduce le considerazioni sopra esposte.

Anche in questo caso, attraverso percorsi virtuosi, sarà possibile rendere fluida ed omogenea l'applicazione delle norme di sicurezza.

Per quanto riguarda la nomina del Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione, l'idea portante è quella che il datore di lavoro presenti una terna di candidati e dopo la consultazione con il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza ne formalizzi la nomina.

Nondimeno i candidati, oltre al possesso dei requisiti previsti dalla legge, dovranno preventivamente visionare i luoghi nei quali

andranno ad operare e presentare il proprio Piano Operativo di Azione. Dopo attenta valutazione da parte sia del Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza, sia del medico competente, sia del Datore di Lavoro, quest'ultimo ratifica la nomina ed approva il piano.

Una volta nominato, il Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione propone formalmente al datore di lavoro, ove necessario, i nominativi degli Addetti al Servizio di Prevenzione e Protezione indispensabili per realizzare il Servizio di Prevenzione e Protezione.

Quanto sopra esposto è, per lo scrivente e per la Fast FerroVie, punto di partenza necessario per modificare in maniera migliorativa il Decreto Legge 81/2008.

E' ovvio che in queste poche righe sia stata rappresentata una sintesi di una proposta più ampia che potrà essere concretizzata dopo una discussione con coloro i quali hanno realmente a cuore le sorti di chi, con il proprio contributo, opera quotidianamente nelle varie realtà produttive.

Cercansi, pertanto, politici disposti a sostenere queste modifiche migliorative all'assetto di legge e rimaniamo in attesa di qualsiasi confronto.

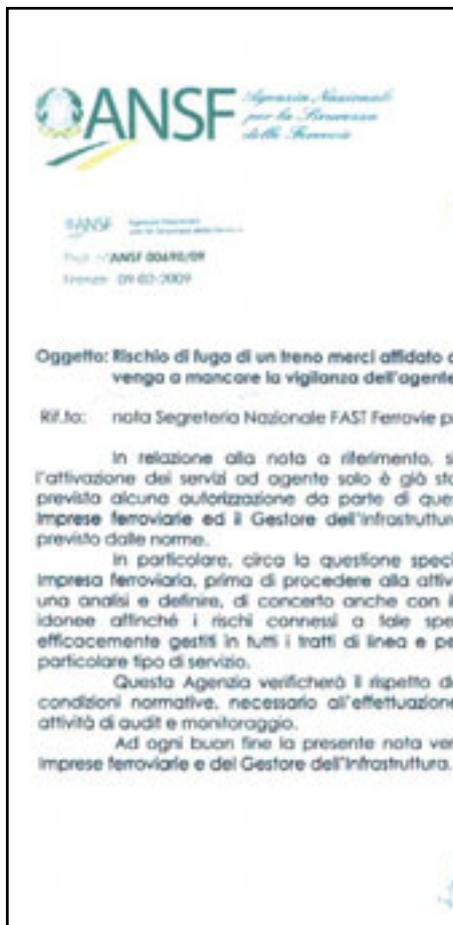


L'Agencia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (non) risponde a Fast FerroVie

di Antonio Scalise

Tutte le Imprese Ferroviarie circolanti sulla rete italiana parlano da tempo di nuovo equipaggio di macchina, qualcuna addirittura dandolo per scontato ed augurando, per le feste natalizie, "Buon Agente Solo" ai propri dipendenti (vedi *La Voce* di dicembre 2008).

Noi di Fast FerroVie, come è nostro costume, non intraprendiamo battaglie ideologiche; quindi, pur essendo seriamente perplessi sulla reale fattibilità di un equipaggio di macchina più *snello*, abbiamo cercato e cerchiamo ancora di capire se esistano realmente tutte le condizioni di sicurezza che le Imprese Ferroviarie



danno da tempo per acquisite.

Su molte cose abbiamo già le idee chiare ma per alcune altre, avendo notato un singolare silenzio delle Imprese stesse, abbiamo chiesto dei chiarimenti a chi a queste cose è preposto, e cioè all'Agencia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria.

In queste pagine vi rendiamo edotti di due quesiti da noi posti all'Agencia in questi primi mesi del 2009.

- ✓ Che rapporto c'è tra la percentuale di peso frenato, la pendenza della linea e i 30 minuti d'immobilizzazione?
- ✓ Essendo l'immobilità del convoglio garantita dall'azione frenante esercitata dagli organismi preposti, combinata, in maniera direttamente proporzionale, all'attività della linea, come e di quanto si riducono i 30 minuti in presenza di tratti di linea non pianeggianti?
- ✓ I 30' garantiti per lo stazionamento del materiale con il freno continuo, ammesso e non concesso che non siano di meno, bisognerebbe rapportarli con quelli necessari alla realizzazione dello stazionamento di un convoglio, ivi compresi i tempi previsti dalle modalità operative per il suo raggiungimento a seguito di un soccorso così come previsto dal punto 3 della Prescrizione n°3227/2006 di RFI, noi abbiamo fatto scarsi infruttuosi tentativi, secondo l'ANSF come potrebbe essere compilata la tabella riportata di seguito in modo che la prescrizione sia attuabile nei tempi previsti per garantire l'immobilità del convoglio?

N	Soggetti preposti	Operazione	Tempi virtuali	Tempi reali
1	DM/DCO	Elimina attraverso le ripetizioni disponibili al Posto Centrale o sul QL del Posto di servizio una "Lenta corsa" od un presuntibile arresto del treno che abbia determinato un ritardo o incremento superiore a 10' in assenza di comunicazione con il guidatore		
2	DM/DCO	Si attiva tempestivamente per mettersi in contatto con il guidatore e se non riceve risposta o non riesce a comunicare		
3	DM/DCO	Attiverò le procedure per il raggiungimento e l'immobilizzazione del convoglio		
4	DCCM/CEI Referente Accreditato dell'IF	Modalità operative CO-64RF1 Si comincia a valutare la situazione della circolazione per capire se è meglio mandare in soccorso un treno o altro mezzo		
5	DM/DCO	Notifica prescrizioni al mezzo soccorritore		
6	PME Agenti della manutenzione	Incontro del mezzo soccorritore verso il treno da soccorrere con limitazioni di velocità relative al rispetto delle eventuali marcia a vista specifiche sul PL, incontri e cautele necessarie per superare eventuali località di servizio imprezionate presenti nella tratta		
7	PME Agenti della Manutenzione	Arrivo al treno valutazione della composizione		
8	PME Agenti della Manutenzione	Apposizione staffe per l'immobilizzazione		
Totale tempi			30	

Dati in saluti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - FERRO VIE
Via Albana n°1 - 00177 - ROMA
Tel. 06 64829000 - 47307666 Fax. 06 47307556
Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail so@festerrovie.it



massimo di tenuta delle capacità del freno continuo, in caso di inefficienza delle apparecchiature di produzione dell'aria.

Abbiamo chiesto all'Agenzia, innanzitutto, di pronunciarsi sulla congruità dei 30 minuti suddetti, anche in considerazione del fatto che l'IPCL li valuta a condotta del freno intercettata, mentre nel nostro caso essa è sicuramente aperta; inoltre chiediamo di pronunciarsi sulla stessa congruità in caso di tratti di linea non in piano.

Il primo, come potete vedere, riguarda l'assenza di una normativa di degrado in caso di inefficienza dei collegamenti Terra/Treno e Bordo/Bordo.

Abbiamo chiesto all'ANSF quale debba essere - e in base a quale norma - il comportamento dell'eventuale Unico Agente alla guida del treno al verificarsi dell'inefficienza di tali collegamenti.

La risposta, come potete vedere, è talmente poco pertinente da risultare impertinente!

Il secondo quesito riguarda l'intervento dei soccorsi per un eventuale malore al macchinista entro i 30 minuti che l'IPCL reputa quale limite

www.festerrovie.it

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Direttore della Direzione Tecnica
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

ANSF - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Sig. Direttore
via Luigi Alamanni 4
50123 Firenze

MINISTERO DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Casati 36
00137 Roma

Oggetto: Richiesta denuncia in merito alla normativa inerte: i convogli affidati ad un solo agente di condotta.

L'articolo 6 bis dell'IPCL, all'ultimo capoverso del punto 4, sancisce che "l'immobilizzazione dei treni può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale), tenendo presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità per un tempo non superiore a 30 minuti".

Nello specifico, in caso di convogli affidati ad un solo agente di condotta, può accadere che, durante la marcia del treno, si verifichi un imprevisto malore del guidatore e l'apparecchiatura di sicurezza che comanda la frenatura del convoglio intervenga.

Tale situazione determinerà lo scario della condotta generale con l'attivazione della frenatura di emergenza; pertanto il convoglio si arresterà, con il rubinetto del freno in posizione di marcia, il rubinetto di intercettazione aperto e lo scario della condotta aperto ad opera dell'apparecchiatura di sicurezza.

Fino al riarmo freno della stessa, il serbatoio principale della locomotiva riverserà aria nei circuiti del freno scaricandosi progressivamente, provocando in breve tempo l'apertura dell'IR e la tolta in opera degli

FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - FERRO VIE
Via Albana n°1 - 00177 - ROMA
Tel. 06 64829000 - 47307666 Fax. 06 47307556
Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail so@festerrovie.it



organi di presa corrente; fino a quel momento i compressori saranno sempre in funzione per cercare di reintegrare le perdite al serbatoio principale, con il concreto rischio di surriscaldamento.

Nel concretizzarsi di una simile condizione d'emergenza, si chiede:

- Fermo restando che la tenuta delle capacità del freno è l'elemento che garantisce i 30' d'immobilità previsti dall'IPCL, ed è un fattore basilare della condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, visto che quest'ultima è garantita dai piani di manutenzione dei carrelli elaborati dalle imprese di trasporto, quale organismo e con quale frequenza controllo e verifica la corretta situazione dei piani affinché i 30' in questione possano continuare ad essere garantiti e che spazio di verifica ed intervento hanno le RLS?
- I 30' d'immobilità previsti dall'IPCL con la condotta generale isolata, di quanto si riducono, invece, quando la condotta rimane aperta con tutto ciò che ne consegue?
- Essendo l'immobilità del convoglio garantita dall'azione frenante esercitata in maniera direttamente proporzionale all'acclività della linea, come e quanto si riducono i 30' in presenza di tratti di linea non pianeggianti?

Inoltre, sempre nell'avverarsi della situazione esplicita in premessa, per le successive operazioni di soccorso si fa riferimento alla Prescrizione n°3227/2006 di RFI (punto 3 "Provvedimenti normativi ed organizzativi nel caso in cui venga a mancare la vigilanza del Personale di Condotto"), dove, l'attivazione delle operazioni medesime, si svolge adottando quelle previste dalla CO 64/RFI e relativa Disposizione 18/2001.

Ne consegue che, l'adozione dei provvedimenti organizzativi e normativi previsti comporterebbe, almeno nella quasi totalità dei casi, che il soccorso venga prestato ben oltre il termine dei 30' durante il quale il convoglio da soccorrere è da ritenersi immobilizzato.

Per tale motivo dobbiamo prendere atto che, ad in tale prescrizione, ed in alcuna altra norma, regolamento o disposizione, vengono fissati i tempi e i modi d'intervento atti a garantire realmente l'immobilizzazione del convoglio nel manifestarsi di una casistica simile a quella summenzionata.

Infatti, i 30' garantiti per lo stazionamento del materiale con il freno continuo bisognerebbe rapportarli con quelli necessari alla realizzazione dello stazionamento di un convoglio, ivi compresi i tempi previsti dalle modalità operative per il suo raggiungimento a seguito di un soccorso così come previsto dal punto 3 della Prescrizione n°3227/2006 di RFI.

Il GI e la IF, con la loro organizzazione attuale, sono in grado di garantire entro i 30' il soccorso ad un eventuale treno fermo in linea ed il suo stazionamento?

In attesa di un sollecito riscontro alla presente, che chiarisca se a seguito di un malore del guidatore, treni sfrenati siano liberi di muoversi, avanti o indietro, sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, a seconda della pendenza della linea, auspichiamo, per le motivazioni sopra menzionate, che al momento nessun servizio, affidato ad un solo agente di condotta, sia autorizzato ad alcuna Impresa Ferroviaria.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbani)

FEDERAZIONE AUTONOMA DEI SINDACATI DEI TRASPORTI - FERRO VIE
Via Albana n°1 - 00177 - ROMA
Tel. 06 64829000 - 47307666 Fax. 06 47307556
Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail: info@autferrovie.it



www.autferrovie.it

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Direttore della Direzione Tecnica
Piazza della Croce Rossa 1
00141 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa 1
00141 Roma

ANSF - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Sig. Direttore
via Luigi Alamanni 4
50123 Firenze

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

Oggetto: Richiesta denuncia in merito alla normativa inerente i convogli affidati ad un solo agente di condotta.

Con la presente si intende porre alla vostra attenzione che, tutte le norme emanate dal gestore infrastrutturale in merito all'effettuazione di servizi caratterizzati da un solo agente addetto alla condotta, evidenziano due condizioni imprescindibili:

- **Efficienza del sistema di controllo marcia treno SCMT e SSC;**
- **Efficienza del collegamento Terra/Treno e Bordo/Bordo.**

Ciò detto, siamo costretti a constatare che, mentre nel caso di quanto che mini in parte o in toto l'efficienza del sistema di controllo marcia treno è stata stilata, da parte degli organismi competenti, tutta una procedura di degrado che norma il comportamento da tenere, da parte del Macchinista, per affrontare l'emergenza senza mettere a rischio la sicurezza dell'esercizio, nulla di tutto ciò è stato previsto per far fronte a un'eventuale inefficienza del sistema di comunicazione.

Inoltre, sulla di concretamente efficace e funzionale è stato previsto e reso obbligatorio da adottare per le imprese di trasporto, al fine di avvisare il macchinista dell'assenza (improvvisa, temporanea, definitiva o come si vuole) del collegamento GSM, per cui si deve dichiarare che si dia per scontata la possibilità che il macchinista, possa trovarsi a viaggiare da solo, magari inconsapevolmente, privo di uno dei due requisiti imprescindibili per svolgere il servizio in condizioni di sicurezza d'esercizio per quanto concerne i convogli affidati ad un solo agente di condotta.

Tutto ciò per quanto attiene entrambi i collegamenti previsti; in merito, invece, al collegamento Bordo/Bordo, in considerazione del fatto che in diverse occasioni d'incontro sindacale, i rappresentanti sia della Direzione Tecnica di RFI, sia di Trenitalia, hanno tenuto a formalizzare che l'apparato di telefonia mobile in dotazione agli agenti treno, a causa della schermatura delle carrozze, ha una capacità di collegamento alle cellule ridotta e discontinua, senza l'ausilio di un'antenna fissa, si chiede quale sia lo strumento d'adozione per garantire l'efficienza del collegamento.

In attesa di un sollecito riscontro alla presente che garantisca quell'indispensabile chiarezza necessaria alla sicurezza dell'esercizio, auspichiamo che nessun servizio caratterizzato da convogli affidati ad un solo agente di condotta, sia permesso a Società alcuna.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbani)

FEDERAZIONE AUTONOMA DEI SINDACATI DEI TRASPORTI - FERRO VIE
Via Albana n°1 - 00177 - ROMA
Tel. 06 64829000 - 47307666 Fax. 06 47307556
Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail: info@autferrovie.it



ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
 Prot. n° ANSF 992/9/09
 Firenze, 05.01.2009

Segreteria Nazionale FAST Ferrovie
 Via Albana, 1 00177 ROMA

RETE Ferroviaria Italiana
 p.c. Al Amministratore Delegato
 Piazza della Croce Rossa, 1 00161 ROMA

Al Direttore Tecnico
 Piazza della Croce Rossa, 1 00161 ROMA

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
 Dipartimento per i Trasporti Terrestri ed il Trasporto Intermodale
 p.c. Al Direttore Generale del Trasporto Ferroviario
 Via Caracci, 36 00157 ROMA

Oggetto: Guasto del collegamento radio terra-treno e bordo-bordo.
 Rif. loc. Nota Segreteria Nazionale FAST prot. 922/9 del 15 gennaio 2009

In merito alla nota di riferimento si fa presente che, nell'ambito della sicurezza della circolazione ferroviaria, assicurata tramite i sistemi di segnalamento e sicurezza di treno e di bordo e le normative di esercizio, il guasto del GSM, in quanto sistema per le telecomunicazioni, è disciplinato dall'articolo 21, comma 2, del Regolamento per la Circoscrizione dei Treni (RCT) e dal corrispondente articolo 37, comma 6, dell'Istruzione per il Personale di Condotta delle Locomotive (IPLC).

IL DIRETTORE
 (dott. ing. Alberto Chiavelli)
Alberto Chiavelli

Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
 Via Albana n°1, 00123, FIRENZE
 Tel. +39 055 236420 - +39 055 4130274 Fax +39 055 236447



www.fastferrovie.it

ANSF - Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
 Sig. Direttore
 via Luigi Alamanni 4
 50123 Firenze

RETE FERROVIARIA ITALIANA
 Sig. Amministratore Delegato
 Sig. Direttore della Direzione Tecnica
 Piazza della Croce Rossa 1
 00161 Roma

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

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

News | Link | Contatti

Oggetto: Richiesta di delucidazione in merito alla nota in riferimento.

In data odierna ci è giunta la nota in riferimento con la quale l'Agenzia ha inteso rispondere alla nostra del 15 gennaio u.s. prot. n°922/9.

Dall'esame dei contenuti della missiva, abbiamo dovuto constatare, con enorme stupore e contrarietà, come ad una interpellanza posta su temi inerenti le norme a tutela della sicurezza dell'esercizio per i convogli affidati ad un unico agente di condotta (come evidenziato già dall'oggetto della lettera), ci abbiate risposto con un richiamo alla normativa inerente il degrado delle comunicazioni in riferimento al distanziamento treno, due argomenti completamente estranei tra di loro.

Siamo certi che a dar vita ad una simile incomprensiva incomprensione non siano stati, né la superficialità, né l'intenzione di sfuggire ad un tema particolarmente insidioso, in ogni caso, con la presente, è nostra volontà chiarire ancor di più i temi posti alla vostra attenzione con la precedente lettera allegata, affinché nessuna difficoltà interpretativa possa ostacolare quell'indispensabile necessità di chiarezza che costituisce la base per la corretta applicazione delle norme e delle regole attinenti la sicurezza dell'esercizio.

Visto e considerato che, tutte le norme ed i regolamenti emanati dal gestore infrastrutture in merito all'effettuazione di servizi caratterizzati da un solo agente addetto alla condotta, dalla disposizione 15 del 22 novembre 2002 in poi, evidenziano come condizione improvvisabile la dotazione dei mezzi di trazione di un'apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento terra-treno-bordo-bordo, che la logica e il pudore impongono efficienti, le domande a cui attendiamo risposta sono le seguenti:

- ✓ Quale comportamento è tenuto ad osservare il P.d.M. in caso di degrado del collegamento Terra/Treno, quando cioè viene a mancare una condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato ad un unico agente di condotta?
- ✓ Quale comportamento è tenuto ad osservare il P.d.S. in caso di degrado del collegamento Bordo/Bordo, quando cioè viene a mancare una condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato ad un unico agente di condotta?
- ✓ Quale comportamento è tenuto ad osservare il P.d.M. in caso di degrado del collegamento Bordo/Bordo, quando, cioè, viene a mancare una condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato ad un unico agente di condotta?
- ✓ Quale comportamento è tenuto ad osservare il P.d.S. in caso di degrado del collegamento Bordo/Bordo, quando, cioè, viene a mancare una condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato ad un unico agente di condotta?
- ✓ In quale modo il P.d.M. può rendersi conto dell'assenza (improvvisa, temporanea, definitiva o come si vuole) del collegamento terra-treno e/o bordo-bordo cioè, che viene a mancare una condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato ad un unico agente di condotta?
- ✓ In quale modo il P.d.S. può rendersi conto dell'assenza (improvvisa, temporanea, definitiva o come si vuole) del collegamento terra-treno e/o bordo-bordo cioè, che viene a mancare una condizione indispensabile affinché il treno possa essere affidato ad un unico agente di condotta?
- ✓ In considerazione del fatto che in diverse occasioni d'incontro sindacale, i rappresentanti sia della Direzione Tecnica di RFI, sia di Trenitalia, hanno tenuto a formalizzare con insistenza e con il supporto di specifiche note tecniche che, l'apparato di telefonia mobile in dotazione agli agenti treno, senza l'ausilio di un'antenna fissa, a causa della schermatura delle carrozze, ha una capacità di collegamento alle cellule ridotta e discontinua, chiediamo quale è lo strumento tecnico d'adoperare per garantire l'efficienza del collegamento Bordo/Bordo?

In attesa di un sollecito riscontro alla presente che garantisca quell'indispensabile chiarezza necessaria alla sicurezza dell'esercizio, auspichiamo che nessun servizio caratterizzato da convogli affidati ad un solo agente di condotta, sia permesso a Società alcuna.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
 (Piero Serbasi)

Piero Serbasi



FEDERAZIONE AUTONOMA DEI SINDACATI DEI TRASPORTI - FERRO VIE
 Via Albana n°1 - 00177 - ROMA
 Tel. 06 64829000 - 47307666 Fax. 06 47307356
 Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67356 E-Mail un@fastferrovie.it



Il progetto riorganizzativo di Trenitalia: “Triste solitario y final”

di Vincenzo Notarnicola

Siamo ormai giunti a un punto in cui rispondere con cognizione di causa alla domanda posta nel titolo, è diventato un compito davvero arduo.

Dopo l'ultima tornata d'incontri in cui, solo due divisioni su tre, hanno avuto il coraggio di mostrare, a tutto tondo, il proprio progetto di riorganizzazione, completo sia dello scenario economico di riferimento, sia del piano commerciale e di produzione, l'immagine che via via è andata formandosi è quella di un'Impresa di trasporto in significativa contrazione sul mercato.

Una contrazione che non vuol dire solo contenimento del costo e riduzione della forza lavoro ma anche un progetto di demolizione di locomotive, carrozze e carri, ripianato solo in parte dall'acquisto di nuovo materiale fornito di una lunga garanzia e di un impegno d'assistenza tecnica da parte del costruttore; elementi normali in contratto d'acquisto ma che, coniugati con i programmi di disfacimento suddetti, costituiscono un fattore d'enorme inquietudine sul futuro di tutto il settore manutentivo e che, coniugato con la dismissione, la vendita o l'affitto d'importanti aree da sempre adibite al traffico ferroviario, allunga i tempi e aumenta i costi di un'auspicabile ma sempre meno credibile rilancio della Società.

Comunque sia, iniziamo spendendo due parole sulla grande assente: la Divisione Trasporto Passeggeri Regionale.

Coerente con il più volte manifestato menefreghismo nei riguardi dei lavoratori e dei propri rappresentanti, forte di uno stanziamento da parte del governo che, quantunque sia appena inferiore a quanto richiesto le garantisce, anche per il 2009, i contratti di servizio con gli enti locali, la “Regionale”, dopo essere stata l'unica che, in spregio ai dettati contrattuali, non ha nemmeno illustrato la ripartizione dei servizi del perso-

nale di macchina e di scorta, è stata la sola divisione che ha mantenuto riservato qualunque progetto organizzativo, almeno a livello centrale.

A livello periferico, invece, ha già espletato vari e infruttuosi tentativi di concordare turni, flessibilità o una nuova organizzazione regionale.

Insomma, dopo aver turlupinato le OOSS con libere interpretazioni di norme contrattuali e regolamenti (quando non li ha bellamente rigirati o ignorati), recuperando illegittimamente una produttività pari a centinaia di agenti treno, la Divisione Trasporto Regionale non è più in condizione di trattare nulla con i sindacati.



Trenitalia, comunque, per quanto concerne questa divisione, ci ha esposto un'ipotesi di offerta che, qualora l'Impresa riuscisse ad ottenere la rimodulazione della durata dei nuovi contratti di servizio e un positivo andamento delle tariffe e del traffico, farebbe maturare, nel 2009, un incremento dell'offerta intorno al 5% su base annua e, nel frattempo, permettere di intraprendere investimenti per circa 2.500 milioni di euro nel prossimo triennio.

Un'ipotesi d'offerta oggettivamente molto alta e sicuramente maggiore all'attuale capacità produttiva e industriale della Divisione, anche in considerazione delle valutazioni

appena esposte in merito alla consistenza attuale del materiale rotabile e dei tempi necessari per trovarlo sul mercato.

In ogni caso non possiamo fare a meno di mettere in evidenza come, in una supposizione economica come quella appena descritta, l'antecedente bilanciamento esistente tra i trasferimenti da Stato, oggi in calo, e trasferimenti da Regioni, in crescita, necessiti di un opportuno quanto improcrastinabile adeguamento per impedire l'ipotesi che il trasporto ferroviario, specialmente nel sud del Paese, subisca un ulteriore, fatale,

contrazione e scadimento.

Esaurite le uniche note liete del quadro societario, parliamo ora di quella che è la situazione, presente e futura, illustrata in ambito Divisione Cargo.

In un quadro economico di grossa crisi, PIL -2%, la produzione industriale è in calo, per il 2008, di circa il 4%, con la previsione di un'ulteriore diminuzione per l'anno in corso, comportando una significativa diminuzione dell'attività relativa a quasi tutti i comparti industriali; alcuni esempi:

Settore auto -35%

Settore siderurgico -45%

Elettrodomestici -60%

Settore edilizia -25%

Combinato Nazionale -30%

Combinato Internazionale -25%

In questo quadro è opportuno porre l'accento su come tutte le maggiori Aziende hanno decisamente diminuito la loro capacità di produzione, chiudendo impianti e, laddove risulti percorribile, attivando cicli di Cassa Integrazione Guadagni, mentre, le principali ferrovie europee, hanno già preventivato, per il 2009, tagli alla produzione per valori compresi tra il 15 e il 25%.

In forza del Contratto di Servizio Pubblico, Trenitalia ha ricevuto nel 2008 trasferimenti da Stato per 168 milioni di euro e prodotto 32,6 milioni di dr km/anno mentre, per l'anno 2009, gli stanziamenti ammontano a 112 milioni di euro che, conseguentemente, determinano una riduzione di 56 milioni di euro rispetto all'erogato 2008 (pari a un terzo) e di un differenziale di 70 milioni di euro rispetto al fabbisogno 2009, quantificato da Trenitalia in 182 milioni di euro, equivalente a una riduzione di oltre il 38%.

Tenendo presente che Trenitalia, considera "servizio universale" il trasporto merci prodotto, indistintamente, sulle tratte Torino-Genova-Roma, La Spezia-Parma, Bologna-Venezia, Roma-Ancona, nonché su tutte le tratte, Sicilia compresa, a sud di Ancona e di Napoli, è facile immaginare dove si accaniranno le forbici dell'efficientamento.

Inoltre è bene tenere presente come sia il Combinato Terrestre, sia il Tradizionale, nel sud del Paese soffrano una riduzione degli specifici contributi statali, dell'incidenza rilevante dei costi di traghettamento e manovra da e per la Sicilia e della concorrenza camionale, sempre più agguerrita e sorretta da agevolazioni fiscali e da diverse forme di sovvenzionamento pubblico.

Una concorrenza che fa sentire il suo peso anche nel combinato marittimo che, gravato dall'assenza di specifici incentivi da parte del Governo e penalizzato dalla limitatezza chilometrica delle relazioni

interessate, lascia preventivare una contrazione pari a circa 2,3 Mln di Tr/Km.

In buona sostanza possiamo dire che la riduzione dei finanziamenti pubblici per il "servizio universale", coniugata con la crisi economica in atto nel Pese determini, da parte di Trenitalia, un adeguamento della produzione pari a una riduzione di circa 10 Mln di Tr/KM dal 2008 al '09, pari, più o meno, al 27%.

Una riduzione veramente rilevante che andrà a interessare, dopo aver cancellato il trasporto merci dalla Sardegna, le principali piattaforme portuali e logistiche italiane, nonché la quasi totalità del servizio in Sicilia e nel resto dell'Italia meridionale.

Inoltre la Divisione Cargo, nell'ambito del settore esercizio, ha esplicitato un progetto di rivisitazione dei processi operativi sia di condotta che a terra, aventi come obiettivi la revisione del modulo di condotta, la polifunzionalità degli agenti a terra e di bordo, nonché la revisione della geografia di tutti gli impianti.

Un processo di risanamento che, confortato da una cessione di servizi poco vantaggiosi ad altre società del Gruppo, aventi costi inferiori, dovrebbe portare a un salvataggio Aziendale avente un costo stimato in circa 3000 esuberi: 1800 uscite da Cargo e 1200 dalla scissione della manovra.

3000 esuberi, un numero veramente espressivo anche per un'Impresa



come la nostra, sufficiente a far suonare la sirena dell'allarme sociale e a togliere serenità a tutti i lavoratori del comparto, in particolar modo coloro che hanno la propria sede lavorativa nelle regioni meridionali o insulari.

D'altro canto si prevede il passaggio di circa 700 dipendenti da Cargo a Regionale, qualche altro centinaio andranno in quiescenza ma su tutti gli altri, almeno finora, le prospettive sul futuro immediato appaiono molto incerte, interne a un ventaglio di possibilità che non trova ancora definizione e quindi oltremodo inquietanti.

Ma se Sparta piange, Atene non ride, pertanto andiamo ora a parlare dei 200 esuberi della Divisione Trasporto Passeggeri N/I.

In questa Divisione è iniziato quel processo di distinzione tra "servizio di mercato" e "servizio universale" che, a detta dell'Amministratore Delegato del Gruppo, porterà in breve tempo a una scissione divisionale interna.

Volendo fare un po' di chiarezza, potremmo dire che, il "servizio universale", è quello regolamentato dal Contratto di Servizio Pubblico definito fra Trenitalia e il Ministero Infrastrutture e Trasporti, il "servizio di mercato", tutto quello che procura un utile a bilancio ovvero tutto il resto.

I treni che ricadono all'interno del "servizio universale" sono, in genere, quelli classificati IC, IC Plus, ICN, EXPN, TAA, TH, in particolar modo, almeno secondo quello che ci ha illustrato la Divisione, quelli relativi alle tratte Ventimiglia/Torino-Roma, Verona-Bolzano, Venezia-Udine/Trieste, Ancona-Lecce/Taranto, Roma-Ancona, Caserta-Foggia, Bari-Catanzaro, Salerno-Reggio C., Salerno-Taranto, nonché i collegamenti tra la Sicilia e il continente e le tratte Messina/Palermo/Agrigento/Siracusa.

Al momento, tutti questi servizi costituiscono più del 46% dell'offerta complessiva della Passeggeri a lunga percorrenza, un numero molto vicino alla metà del prodotto programmato in orario la maggior parte del quale, circa il 60%, concerne gli allacciamenti da e per le regioni meridionali e insulari.

Lo stanziamento presunto per trasferimenti da Stato relativo al 2009 dovrebbe essere di circa 116 milioni di euro, che confrontati ai 250 dello scorso anno, lasciano prevedere una contrazione del finanziamento pubblico connesso al "servizio universale", pari a quasi il 54%, un vuoto indicativo e preoccupante, che sale, decisamente allarmante, a oltre il 58%, allorché il termine di paragone diventa il fabbisogno dichiarato da Trenitalia nel piano industriale attinente al 2009.

Vediamo ora quale si presume essere lo scenario di evoluzione della domanda e dell'offerta per la Divisione Trasporto Passeggeri N/I.

Per quanto concerne il "servizio di mercato", si prevede un cospicuo accrescimento del servizio ad Alta Velocità sulle dorsali Milano/Venezia e Milano/Napoli, una contrazione della quota Euro Star ma solo per

effetto della migrazione del servizio verso l'AV e la trasformazione di tutti gli IC e degli IC Plus della tratta Torino/Venezia e di buona parte di quelli della linea "Adriatica", in ES City.

Andando a vedere il "servizio universale", dobbiamo invece constatare, oltre la presunzione di riduzione del servizio causata dalla migrazione sia verso ES City, sia verso altre fette del segmento "mercato", anche una diminuzione dell'offerta scaturita dai processi di ottimizzazione messi in opera dalla Divisione, dal taglio dei servizi di "Artesia" e dalla riduzione dei trasferimenti da Stato.

Inoltre, la Divisione Trasporto Passeggeri N/I, nell'ambito del settore esercizio, ha esplicitato un progetto di rivisitazione dei processi



operativi di condotta e di scorta, aventi come obiettivi la revisione del modulo di condotta e della squadra di scorta, nonché la trasformazione della geografia di tutti gli impianti.

Una riorganizzazione, quest'ultima, rivolta verso l'aggregazione delle due linee di produzione equipaggi dell'Impianto, quella della condotta e quella della scorta, verso la conversione in Presidi degli Impianti Associati e, nello stesso tempo, in virtù di una diversa ubicazione della produzione conseguente alla trasformazione dell'offerta commerciale, un cospicuo decremento dei Presidi.

Riassumendo tutto ciò, abbiamo come risultato una proposta riorga-

nizzativa che presenta ben 20 impianti in meno rispetto all'attuale geografia.

Per fortuna che il rapporto Istruttori/Tutor/Agenti assegnati non pare debba essere modificato.

Un articolo a parte meriterebbe la nuova procedura di assegnazione ai turni del PdM e del PdB, messa in atto in modo proditorio e unilaterale dalla dirigenza della Divisione PAX, in spregio a tutte le norme in vigore, concordate e non, concretizzando una logica antica e d'impossibile comprensione che lascia facilmente presagire scenari di ricadute, sia nei rapporti azienda/dipendente e dipendente/dipendente, sia sull'organizzazione del lavoro, che non tarderanno a essere disastrose per tutti.

Riassumendo, sulla base di quanto esposto finora, la Divisione Trasporto Passeggeri N/I, oltre a prevenire un esubero di personale pari a circa 200 unità, ha rappresentato una presunzione di effettiva conservazione dell'attuale quota di offerta commerciale anche per il 2009, anche se si passa, dati alla mano, dai 35,6 milioni di tr km/anno del 2008 ai 34,8 tr km/anno per il 2009, con un decremento pari al -2,2%, un dato piccolo, in questo scenario desolante, ma non certo insignificante.

In ogni caso, quanto illustratoci dalla Divisione in merito al programma produttivo, appare sempre di più come un'ipotesi molto poco convincente.

Più plausibile sembra essere l'eventualità che l'Impresa, sempre che rimanga immutato, almeno come tendenza, l'attuale quadro finanziario voglia prevedere, per l'anno in corso, un rilevante rinnovamento del servizio, contraddistinto da una sostanziosa contrazione dell'offerta compresa tra i 10 e i 12 milioni di tr km/anno, pari, cioè, a oltre un 30% dei 35,6 milioni di tr km/anno prodotti nel 2008, per la quasi totalità interessanti il Mezzogiorno del paese (Sicilia, Calabria e Puglia).

Una diminuzione dell'offerta che avrà ricadute soprattutto sui clienti che chiedono, inascoltati, maggiori e

più qualificati servizi, e sui termini di raffronto occupazionali, diretti e indiretti, come possono essere quelli relativi alla ristorazione e all'accompagnamento notte.

Anche l'unico settore che avrebbe dovuto garantire, a fronte di un cospicuo aumento di produttività delle maestranze, un importante numero di nuove assunzioni, la manutenzione, a causa della crisi delle altre divisioni di trasporto e delle motivazioni esposte in premessa sull'articolo, ha visto contrarsi la propria espansione a poche decine di possibili immissioni dall'esterno, nonostante gli efficientamenti messi in atto, l'aumento di produttività e la

nuova geografia degli impianti.

Un quadro veramente desolante che coniugato con le ultime esternalizzazioni dell'Amministratore Delegato del gruppo, da vita a un'ipotesi societaria frastagliata e decadente dove la parte Regionale rischia di sfrangiarsi e dissolversi nelle ventilate "eventuali società con le regioni", la Pax di vedere sfuggire la maggioranza del servizio oggi svolto per racchiudersi in una piccola società di trasporto veloce di alta qualità, cargo e manutenzione avvolte nella nebbia di un triste tramonto in controluce.

Speriamo che sia solo pessimismo.

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

Ego te baptizo piscem

Racconta la leggenda che i prelati del Medio Evo, quando desideravano mangiare carne nei giorni di digiuno, la "battezzavano" pesce. In questo modo, *trasformata* la carne in pesce, ottenevano il duplice obiettivo di mettere a tacere i morsi della fame e quelli, si presume assai più crudi, della coscienza. Da qui la formula che ricordiamo nel titolo di questa puntata di *Giallofisso*. Questa, da un po' di tempo, ci sembra essere la filosofia a cui si ispira la dirigenza del Gruppo Ferrovie dello Stato. Ci spieghiamo. Ricordate i vecchi treni Espresso? Viaggiavano di notte, con le vetture un po' malandate, leggermente lerce, un afrore da-treno-espresso, l'orario più o meno libero.

Costavano comunque abbastanza, rispetto al servizio che fornivano.

A un certo punto, però, la dirigenza aziendale realizzò che quel prezzo non fosse adeguato, e quindi "ribattezzò" i vecchi treni con il pretenzioso nome di *Inter City Notte!* La differenza, chiedete?

Nessuna, se si esclude ovviamente il supplemento *Inter City*.

Recentemente è accaduto qualcosa di analogo riguardo ai treni *Inter City*, quei pochi rimasti dopo la diffusione degli Eurostar. Anche loro sono stati battezzati *piscem*: Eurostar City. Utilizzano le vetture degli *Inter City*, alla velocità degli *Inter City*, quindi con gli stessi orari, ma costano come gli Eurostar.

Degli Eurostar non hanno nulla se si esclude, appunto, il Supplemento per Treni Eurostar.

Geniale, no?

Alla luce di questo, si spiegano alcuni dei *misteri gloriosi* degli ultimi anni.

Il lettore ricorderà sicuramente il continuo susseguirsi di manager, alla guida del Gruppo FS a cui, nel momento del *congedo* dall'azienda, non solo non veniva chiesto conto dei loro fallimenti, ma gli venivano elargite delle sontuose liquidazioni.

Ma come è possibile, ci si chiedeva, che questi vengano gratificati per i loro fallimenti?

La risposta è semplice: probabilmente qualcuno, un giorno, ha impartito loro la formula di rito: ti battezzo grande manager!

CONVENZIONI ASSO CRAL ITALIA

TERRITORIALITA' NAZIONALE

VIAGGIARE



Sconti sulle LINEE AEREE LOW COST
www.assocral.org/home/volagratis.asp



Sconti su TRAGHETTI in tutte le tratte del Mediterraneo
www.assocral.org/home/navionline.asp



City SIGHTSEEING Italy
Sconti sui Tour turistici nelle maggiori città d'arte italiane - Sconto 10-15%
www.assocral.org/home/pp_citysightseeing_italy.asp



CARTAVIAGGIO TRENITALIA
1.000 puntiviaggio in regalo
www.assocral.org/home/cartaviaggio_trenitalia.asp



AUTO GRILL FINIGRILL
Sconto 10% in autostrada a presentazione Asso Card
www.assocral.org/home/fini_grill.asp



Autonoleggio HERTZ
In tutto il MONDO
www.assocral.org/hertz.asp

CULTURA E TEMPO LIBERO



Prenotazione MUSEI
In Italia
<http://it.assocral.waf.it/museo.html>



Sconti su TEATRI e Biglietteria
Spettacoli nelle maggiori città italiane
www.assocral.org/home/teatri_spettacoli.asp



Ingresso Agevolato su
PARCHI GIOCHI e attrazioni
www.assocral.org/home/parchi_attrazioni.asp



Gruppo Editoriale Espresso-Somedia
Sconti fino al 65%
www.assocral.org/home/pp_somedia.asp



TOP SELECTION
Sconti fino al 78% sui maggiori periodici e quotidiani
www.assocral.org/home/ics_top_selection.asp



WALL STREET INSTITUTE
Sconti su tassa iscrizione (50%) e corsi (25%)
www.assocral.org/home/pp_wallstreet_institute.asp



Il Logo Asso Cral riconosciuto dalle attività in Convenzione

ACCOGLIENZA



HOTELS, B&B e Villaggi Turistici
Sconti fino al 50%
www.assocral.org/home/hotels.asp



Ostelli della Gioventù
Ingresso senza tessera
www.assocral.org/home/eig_ostelli_gioventu.asp



TOURING CLUB - Tariffe agevolate su Tesseramento e assistenza stradale
www.assocral.org/home/pp_touring_club_2007.asp

SHOPPING



Salmoiraghi & Viganò - Foto Ottica
250 Negozi in Italia - Sconto 10-15%
www.assocral.org/home/ottica_salmoiraghi_vigano.asp



PRINK
Sconti su cartucce e consumabili
www.assocral.org/home/prink.asp



EURONICS - Sconto 5%
Campania - Lazio - Umbria - Calabria
www.assocral.org/home/prink.asp



TOYS CENTER
Sconti sui giocattoli in tutta Italia
www.assocral.org/home/toys_center.asp



SHOP on LINE - Stampa foto digitali a prezzi scontati
www.digitalpix.com/Page.aspx?id=24



Tessera FNAC CARD - Gratuita
Un Mondo di Vantaggi
www.assocral.org/home/fnac.asp



Ristoranti e Pizzerie
Sconti da 10 al 20%
www.assocral.org/home/ristoranti_pizzerie.asp

SERVIZI VARI



ASSICURAZIONE RC AUTO - MOTO
Sconti dal 30 al 40% sul costo medio di mercato
www.assocral.org/home/polize_auto_moto_assicurazioni_navale.asp



CODACONS
Sconto 80% sulla tessera
www.codacons.it/convenzioni/assocral/



AICS - Ass.ne Italiana Cultura e Sport
Agevolazioni sul tesseramento
www.assocral.org/home/aics.asp

Chiarezza sulla previdenza degli ex Genieri

Errori e possibili omissioni sulle posizioni previdenziali dei Ferrovieri provenienti dal Reggimento Genio. Cosa fare

di Agostino Apadula

I riscontri fatti dai nostri attivisti non lasciano dubbi: c'era e continua a persistere una grande confusione nella gestione della previdenza dei Ferrovieri che dopo aver prestato servizio nel Genio Ferrovieri hanno continuato la loro attività lavorativa alle dipendenze delle Società del Gruppo F.S.

Alle domande di regolarizzazione proposte, per l'assenza o la parziale presenza dei contributi previdenziali riscontrata sulle posizioni assicurative individuali, fa seguito infatti un palleggiamento di responsabilità e di compiti da parte del Ministero della Difesa e strutture decentrate dell'INPS che finiscono con l'aumentare la confusione tra gli interessati, come se ce ne fosse stato bisogno.

Diversi i problemi che si presentano, a seconda della anzianità degli ex-genieri:

- assenza totale o parziale dei contributi rilevata dagli estratti contributivi o risultante dalle verifiche online;
- mancato riconoscimento degli aumenti di valutazione per i Genieri più anziani, per una difforme interpretazione delle norme di legge da parte di diverse strutture dell'INPS;
- mancato riconoscimento degli anni di servizio reso al Reggimento Genio Ferrovieri ai fini della buonuscita/TFR.

Una condizione di incertezza dalla quale è opportuno uscire al più presto per non corre il pericolo della caducazione del diritto agli stessi contributi. Un evento molto realistico, considerato che la Legge 335/95, per motivazioni sicuramente non condivisibili e, riteniamo, perlomeno indecenti, ha ridotto le tutele sui termini prescrizionali dei contributi previdenziali, nel più breve termine dei cinque anni.

Per ovviare a ciò e ripristinare i diritti negati la Segreteria Nazionale FAST FerroVie, per quanto attiene il personale in servizio e la Segreteria Nazionale FAST Pensionati per il personale già in quiescenza, hanno aperto una vertenza mediante la nota di seguito riportata per chiedere all'INPS, al Gruppo F.S. ed al Ministero della difesa - ognuno per le sue competenze - di provvedere alla regolarizzazione di quanto nelle aspettative degli ex Genieri.

In ragione delle risposte che avranno in riscontro, verranno attivate le procedure legali di merito, dove risulteranno necessarie, per il riconoscimento dei diritti negati.

Nel frattempo è indispensabile che i Ferrovieri ex Genio, in servizio od in quiescenza, che attivino le procedure di ricorso amministrativo compilando gli appositi moduli, che potranno essere inviati tramite le strutture territoriali della nostra O.S.

FAST
Segreteria Nazionale
Roma 13/02/2009.
prot.928/1

Ministero della Difesa
Direzione Generale delle pensioni Militari
del collocamento al lavoro dei volontari
congedati e della leva
Il reparto 6° divisione
Viale dell'esercito, 186
00143 Roma

Reggimento Genio Ferrovieri
Servizio amministrativo
40013 Castelnuovo (BO)

Gruppo F.S.
Direttore Centrale Risorse Umane
00161 Roma

INPS
Direzione centrale delle prestazioni
Via Ciro il Grande n°21
00144 Roma

Oggetto: posizione assicurativa/previdenziale dei ferrovieri ex Genio in attività di servizio ed in quiescenza

Sono pervenute alle scriventi Segreterie Nazionali FAST FerroVie e FAST Pensionati numerose segnalazioni circa l'assenza o parziale presenza dei contributi previdenziali dalle posizioni assicurative dei Ferrovieri in attività di servizio, provenienti dal Genio Ferrovieri e sul valore degli assegni pensionistici liquidati ai Ferrovieri in quiescenza, che avevano prestato la loro attività, prima dell'assunzione nell'Azienda F.S., nello stesso Reggimento.

Da quello che ci è stato dato modo di capire e da verificare in alcuni casi infatti, negli estratti contributivi rilasciati su richiesta dai lavoratori tuttora in servizio, non risulta infatti traccia o nella migliore delle ipotesi sono presenti solo in parte, dei versamenti contributivi per il periodo temporale reso come volontario al servizio del Reggimento Genio Ferrovieri.

Alle istanze avanzate dai Ferrovieri, finalizzate alla regolarizzazione delle loro posizioni previdenziali, sono seguite una serie di dinieghi o di rinvii di responsabilità da parte dell'INPS e dal Ministero della Difesa, che hanno finito con il creare ulteriore confusione ed aumentare i timori anche sul riconoscimento dei periodi di aumenti di valutazione del servizio reso, giusta applicazione dell'art. 17 della legge 5 maggio 1976, n° 187, sia ai fini previdenziali che della buonuscita, sia per il personale in servizio che per quello già in quiescenza.

In particolare si rende necessario chiarire pertanto in via definitiva, considerata la difformità di posizioni e d'interpretazione delle norme di legge che, nel tempo sono emerse anche dalle circolari emesse da parte di Uffici periferici dell'INPS, quanto di seguito riportato:

- se per il periodo di lavoro prestato, dai Genieri, antecedentemente all'entrata in vigore della richiamata legge 176/76 siano stati conteggiati sulle posizioni previdenziali/assicurative del personale ancora in servizio o in quiescenza, gli aumenti di valutazione ai fini previdenziali, della buonuscita/TFR e quanto previsto dalle specifiche norme di legge;
- come ed in quali termini si intende regolarizzare le singole posizioni assicurative degli ex genieri, provvedendo anche alla redazione della cosiddetta "scheda operativa" con l'indicazione analitica dei servizi resi e dei parametri degli aumenti di valutazione applicati;
- se sono stati stati computati ai fini della indennità di buonuscita, conseguentemente in quote di accantonamento TFR, gli anni di servizio resi al servizio del Reggimento Genio Ferrovieri, considerato che le somme percepite dagli ex Genieri all'atto della collocazione in congedo illimitato ha natura "di premio di congedamento" e quindi non è assimilabile certamente all'istituto della buonuscita, né tanto meno del TFR;
- come si intende procedere per regolarizzare i trattamenti previdenziali dei Ferrovieri posti in quiescenza che hanno prestato servizio al servizio del Reggimento Genio Ferrovieri ed ai quali non sono state applicate eventualmente le maggiorazioni previste o le quote di buonuscita/TFR nei termini sopra indicati;
- in quali termini conseguentemente si dovranno/potranno sottoporre a verifica le posizioni dei Ferrovieri che eventualmente siano transitati presso altre amministrazioni dello Stato.

In attesa di riscontro si inviano i saluti più distinti

Il Segretario Nazionale FAST FerroVie
(Dott. Ferruzzi)

Il Segretario Nazionale FAST Pensionati
(Agostino Apadula)

FEDERAZIONE AUTONOMA DEI SINDACATI DEI TRASPORTI - FERROVIE
Via Albano 6/3 - 00177 - ROMA
Tel. 06 44829006 - 47397666 - Fax. 06 47307316
Tel. FS 976 47666 - Fax. FS 976 47316 - E-Mail: os@fastferrovie.it

CESI

SPECIALE PREVIDENZA



www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE

Ferrovieri ex genio ... omissioni nella previdenza?

Palleggiamento di responsabilità tra il Ministero della Difesa e le strutture periferiche dell'INPS. Intanto negli estratti contributivi dei Ferrovieri provenienti dal Reggimento Genio Ferrovieri, non si ha riscontro dei contributi previdenziali o lo si ha in forma ridotta.

Oggettivo pericolo di prescrizione del diritto! Da sciogliere anche il nodo della buonuscita/tfr!

... **“per l'accredito dei contributi previdenziali”** dovrà quindi rivolgersi al competente Ministero della Difesa, **così risponde l'INPS**, per il tramite delle Direzioni provinciali, ai numerosi e disorientati Ferrovieri che, dopo aver prestato quattro anni di servizio nel Reggimento Genio ferrovieri, non trovano traccia o ne trovano solo parzialmente, dei loro contributi previdenziali negli estratti rilasciati dai competenti Uffici dell'INPS stesso.

Ovviamente il Ministero della Difesa con altrettanto agnosticismo, rimanda alle **“Ferrovie dello Stato” il compito ... di provvedere a quanto di competenza**”.

Il mistero conseguentemente si infittisce con il risultato che i Ferrovieri, che intanto restano senza contribuzione, rischiano **“di perdere in valore i loro contributi previdenziali”** definitivamente, considerato i **“termini prescrizionali di tale diritto”** introdotti dalla legge 335/95”.

Una problematica pertanto molto seria, sulla quale la Segreteria Nazionale FAST FerroVie vuole fare estrema chiarezza considerata gli interessi previdenziali molto forti che vengono messi in discussione per migliaia di Ferrovieri provenienti dal Reggimento Genio Ferrovieri.

Un identico mistero è costituito poi dalla **mancata comparizione della quantificazione della buonuscita/tfr** maturata dai Ferrovieri, per il servizio reso nel Reggimento Genio ferrovieri, atteso che le somme loro liquidate alla fine del servizio di ferma volontaria erano a titolo di **“premio di congedamento”**

I dinieghi e i palleggiamenti di responsabilità intercorsi tra l'INPS e il Ministero della Difesa, in riscontro alle istanze avanzate dai Ferrovieri, per la regolarizzazione delle loro posizioni previdenziali, hanno creato confusione tra i lavoratori facendo aumentare i timori anche

Ferrovieri, per la regolarizzare delle loro posizioni previdenziali, hanno creato commissione tra i lavoratori, facendo amministrare i termini anche sul riconoscimento degli aumenti di valutazione del servizio reso, giusta applicazione dell'art. 17 della legge 5 maggio 1976, n° 187, sia ai fini previdenziali che della buonuscita, per il personale in servizio e per quello già in quiescenza.

La Segreteria Nazionale FAST FerroVie, sollecitata da numerosi Ferrovieri interessati, ha aperto una vertenza, scrivendo al Ministero della difesa, alla Direzione Generale dell'INP ed al Gruppo F.S., per far chiarire in via definitiva, considerata la difformità di posizioni e d'interpretazione delle norme di legge che, nel tempo sono emerse anche dalle circolari emesse da parte di Uffici periferici dell'INPS, quanto di seguito riportato:

- ▶ se per il periodo di lavoro prestato, dai Genieri, antecedentemente all'entrata in vigore della richiamata legge 176/76 siano stati conteggiati sulle posizioni previdenziali/assicurative del personale ancora in servizio o in quiescenza, gli aumenti di valutazione ai fini previdenziali e quanto previsto dalle specifiche norme di legge;
- ▶ come ed in quali termini si intende regolarizzare le singole posizioni assicurative degli ex genieri, provvedendo anche alla redazione della cosiddetta “**scheda operativa**” con l'indicazione analitica dei servizi resi e dei parametri degli aumenti di valutazione applicati;
- ▶ se sono stati computati ai fini della indennità di buonuscita, conseguentemente in quote di accantonamento TFR, gli anni di servizio resi al servizio del Reggimento Genio Ferrovieri, considerato che le somme percepite dagli ex Genieri all'atto della collocazione in congedo illimitato hanno natura “**di premio di congedamento**” e non è quindi assimilabile certamente all'istituto della buonuscita, né tanto meno del tfr;
- ▶ come si intende procedere per regolarizzare i trattamenti previdenziali dei Ferrovieri posti in quiescenza che hanno prestato servizio al servizio del Reggimento Genio Ferrovieri ed ai quali non sono state applicate eventualmente le maggiorazioni previste o le quote di buonuscita/tfr nei termini sopra indicati;
- ▶ in quali termini si dovranno/potranno sottoporre a verifica le posizioni dei Ferrovieri che sono transitati presso altre amministrazioni dello Stato.

Adesso però è quanto mai necessario, per la risoluzione delle problematiche sollevate dalla Segreteria Nazionale FAST FerroVie, l'impegno ed il coinvolgimento di tutti i ferrovieri interessati che devono verificare, la loro condizione retributiva presso l'istituto previdenziale ed l'entità della buonuscita/TFR accantonata presso la Società del Gruppo F.S. di appartenenza.

Tutti i Ferrovieri ex Genio possono pertanto rivolgersi alle Segreterie Territoriali FAST FerroVie che cureranno la presentazione degli atti, così come previsto dal codice civile, idonei a far rideterminare i termini prescrizionali, che dovranno essere posti dall'INPS, che rimane titolare del diritto di credito.

La Segreteria Nazionale FAST FerroVie



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI – FERRO VIE

Via Albona n°1 – 00177 – ROMA

Tel. 06 64829000 – 47307666 Fax. 06 47307556

Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail sn@fastferrovie.it



Servizi appaltati: Pulizie e ... Gare Trenitalia.

Sono state aperte le buste delle gare di appalto per i servizi di pulizia

di Antonio Vitiello

All'indomani dell'apertura delle buste per le gare di appalto si possono già tirare un po' le somme e fare una prima secca considerazione: si è trattato di un flop.

Cerchiamo di spiegare il perché.

Se si volevano eliminare le "solite e vecchie" realtà imprenditoriali che per decenni hanno monopolizzato il settore, con l'avallo delle diverse gestioni F.S., sicuramente non ci si è riusciti, poiché al nastro di partenza dei primi 20 lotti in gara si sono presentati i soliti noti e si sono riaffacciate vecchie realtà; hanno preso - almeno nella fase di presentazione delle offerte - più coraggio le realtà cooperative andate avanti negli ultimi anni a suon di ammortizzatori e di artifici fiscali (si è provveduto a mettere in liquidazione vecchie realtà cooperative per crearne ad hoc di nuove che assumevano i lavoratori dalle liste di mobilità), e finanche a vedere realtà imprenditoriali che col mondo ferroviario (e soprattutto con il CCNL delle attività ferroviarie) non hanno nulla a che vedere.

Se l'obiettivo era invece la riduzione dei costi, anche qui è tutto da

discutere. E' significativo notare che tutte le aziende partecipanti alle gare, in una sorta di cartello di idee, abbiano disertato 3 dei 20 lotti messi in gara (i lotti del trasporto regionale) e che si continui a travasare lavoratori inquadrati nei servizi accessori, figure e servizi regolarizzati e stabilizzati con gli accordi ministeriali del 2002. E' illogico pensare che da un lato si voglia aumentare il numero degli addetti alle pulizie creando i presupposti per gli ammortizzatori sociali (con conseguente riduzione del costo del lavoro, come candidamente qualche azienda afferma in note ufficiali) e dall'altro, con il pretesto dell'internalizzazione delle attività, creare una nicchia in cui catapultare parte degli inidonei F.S. e al contempo provvedere a qualche "necessaria assunzione" di nuovo personale (come sta succedendo per le attività di micromanutenzione passate in gestione verso partecipate F.S. e/o a microrealtà imprenditoriali politico sindacali create ad hoc).

Se invece l'obiettivo era quello di stabilizzare il settore, signori scusate ma questa è una ignobile bufala.

Con l'azienda Trenitalia che si lamenta del servizio delle aziende e con le aziende che si lamentano dell'operato dei lavoratori (a loro dire fortemente sindacalizzati con la clausola sociale) è il lavoratore che sta subendo il peggio: non gli viene pagato lo stipendio, non vengono versati i contributi previdenziali, non gli viene fornito il vestiario e i DPI (con grave rischio anche per i suoi familiari), non gli vengono versate le rate dei debiti contratti con banche e finanziarie, trattenute in busta paga, di cessione del V° di stipendio, non vengono versati - seppur trattenuti - i contributi sindacali e allora va licenziato (come afferma qualche dirigente di Trenitalia).

E dell'utenza: chi si interessa dell'utenza che ogni mattina prende il treno per andare al lavoro ed è costretto a subire tutto ciò?

Riteniamo che in questo settore i lavoratori abbiano bisogno di serenità, le aziende (committenti e appaltatrici) di un "giusto rapporto tra costi e ricavi", e l'utenza di un servizio per non sentirsi tutti considerati il popolo delle banane.

Maturità civile e responsabilità

di Guido Cecchetti

Anche per i popoli, come per gli individui si può parlare di maturità. Non si tratta solamente della stabilità di un governo o di un regime, ma di come si svolge la vita sociale.

Pagare le tasse senza cercare di imbrogliare il fisco, guidare la macchina con senso di responsabilità, rispettando i regolamenti, onorare gli impegni ed i contratti sottoscritti, dare il giusto riconoscimento

al rischio sulla salute e sull'integrità fisica individuale e collettiva derivante dallo svolgimento della professione: ecco alcuni atti di maturità civile.

Responsabilità è la coscienza di quello che si è tanto da poter rispondere di sé, da poter giustificare il proprio comportamento ed il proprio operato.

Maturità è il raggiungimento

dell'optimum, della perfezione del proprio stato.

"Nosce te ipsum" dicevano gli antichi.

Ogni individuo ha, relativamente alla sua educazione, alla sua intelligenza e alla sua condizione sociale un suo particolare grado di responsabilità e di maturità, che dovrebbe sempre incondizionatamente dimostrare.

Il progetto TRAM-TRENO... una idea da perseguire

di Stefano Della Vedova



Dopo un periodo in cui la corsa ai consumi sembrava non dovesse avere mai fine, è arrivato inevitabilmente il momento in cui si deve prendere atto che la recessione che è sotto gli occhi di tutti impone la modifica sostanziale del nostro stile di vita, che dovrà essere caratterizzato dalla parsimonia e dal diniego del superfluo.

La crisi, che ha dimensioni internazionali, rende necessari evidentemente anche cambiamenti strutturali sulle ipotesi di sviluppo delle attività produttive del paese e dei trasporti, che devono svolgere in ciò un ruolo fondante.

Necessita certamente una maggiore oculatezza negli investimenti privati e nella destinazione del denaro pubblico, che deve essere impiegato in opere che portino benefici reali alla comunità, evitando inutile dissipamento di energie e di risorse.

La parola d'ordine deve diventare **ottimizzare**.

Si, bisogna essere innovativi ma, allo stesso tempo evitare sprechi.

Il progetto che vi illustriamo vi potrà sembrare irrealistico, ma si muove in questa logica, già riscontrata in alcuni altri Stati.

Vogliamo infatti partire da un esempio reale: **una nuova concezione di linea ferroviaria**, destinata a modificare il sistema dei trasporti nelle nostre regioni per realizzare la riduzione del traffico stradale e dei suoi effetti negativi, compreso un

abbattimento sostanziale dei consumi per le casse dello Stato, per gli Enti locali e quindi per le famiglie.

Parliamo del progetto **TRAM-TRENO**, che comporterebbe benefici sotto tutti gli aspetti; evidentemente, la sua realizzazione avrebbe bisogno di una legislazione di sostegno, realizzata da una classe politica illuminata in tal senso e da risorse economiche non eccessive.

Di seguito quindi vi presentiamo il lavoro elaborato dal nostro amico Alessio Trecchiodi, che ringraziamo, sugli aspetti tecnici e pratici di questa innovazione da introdurre nel sistema integrato dei trasporti.

Sarà nostra cura ovviamente ritornare in futuro sull'argomento per illustrare meglio i vari aspetti e descriverne i contenuti in modo più accurato e compiuto.

Proposta per la realizzazione di una metropolitana leggera di superficie con tecnologia TramTreno nella Regione Umbria

a cura di Alessio Trecchioli

Cos'è il TramTreno?

L'idea del TramTreno è stata per la prima volta applicata nella città tedesca di Karlsruhe, con l'intento di integrare reti ferroviarie che collegano aree popolate con le infrastrutture tranviarie al servizio dei territori urbani.

Questo richiede che i mezzi abbiano caratteristiche speciali; prima fra tutte lo scartamento medesimo, le dimensioni per circolare anche sulle vie cittadine come richiede il codice stradale, le apparecchiature per il riconoscimento dei segnali ferroviari e la capacità di funzionare sia sotto l'alimentazione tranviaria (750 V.c.c.) che sotto l'alimentazione ferroviaria (3000 V.c.c.).

Insomma questo innovativo mezzo permette di trasportare utenza nel cuore delle città eliminando il più possibile il fastidio di cambiare più volte mezzo di trasporto; sulla ferrovia ha la stessa velocità del treno, in città può marciare in sede protetta ma anche in condivisione con i mezzi gommati.

L'uso del tram generalmente non è consigliato in città al di sotto dei 200.000 abitanti; fa eccezione il



Il TramTreno un ottimo esempio di percorso urbano ferroviario.

TramTreno perché avendo la capacità di sfruttare le ferrovie lavora su un territorio più ampio e popoloso.

Proposta.

Questa proposta fa leva sulla consapevole realtà che il sistema treno, in alcune regioni, per l'alto costo di esercizio, avrà un forzato ridimensionamento; nello specifico anche la realtà umbra poco si adatta al vecchio e costoso sistema treno.

La globalizzazione impone una forte competitività tra gli stati, perciò le risorse finanziarie per la sanità, per i trasporti, per la previdenza, per l'istruzione, non possono più essere sperperate con la solita giustificazione che sono costi sociali.

Trasportare su ferro ha delle qualità insuperabili, è più sicuro, è più veloce, è più rispettoso dell'ambiente, a patto che il servizio sia fatto nel rispetto più assoluto dell'economicità.

Quali sono le cose per rendere questo sistema economico e competitivo?

Utilizzare mezzi che hanno un numero di posti adeguato all'effettiva domanda;

usare mezzi che possono marciare in composizione multipla per essere più flessibili alle richie-

ste di traffico;

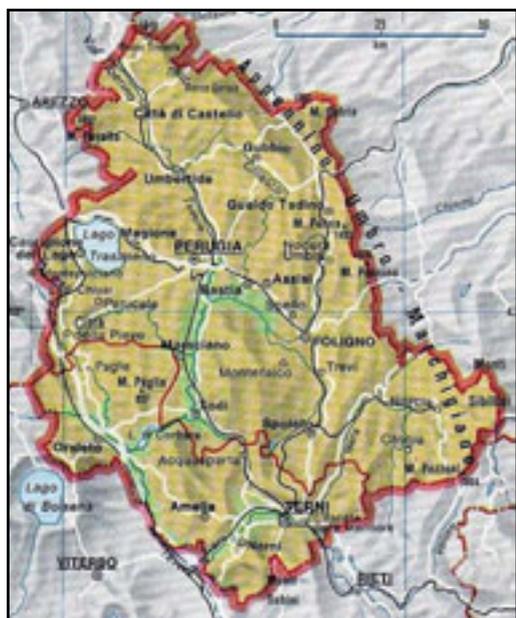
eliminare la rigidità del treno realizzando linee metro-tranviarie nelle città più popolate della regione e nel capoluogo per permettere a questi speciali convogli ferro-tranviari di proseguire il lavoro nell'infrastruttura ferroviaria;

- utilizzare mezzi che hanno ottime accelerazioni; che siano costruiti con materiale riciclabile e con il recupero di energia;



Il TramTreno di Kassel in sede.

- aumentare la frequenza di servizio e delle fermate;
- adottare dei sistemi di sicurezza adeguati per permettere la marcia dei convogli ad agente unico;
- richiesta di fermata a bordo dei convogli o presso le fermate come avviene nei TramTreni tedeschi;
- adottare materiale rotabile con peso assiale non superiore alle 8 tonnellate;
- realizzare nuovi posti di incrocio sulle linee ferroviarie, per aumentare la frequenza dei convogli metropolitani tra i 10 e i 20 minuti;



vincia; è un impegno finanziario necessario per rendere il sistema ferroviario pagante o almeno meno oneroso dell'attuale.

La realizzazione delle linee metro-tranviarie ha il pregio di migliorare l'arredo urbano della città e di creare nuovi spazi alle attività socio economiche che attualmente sono soffocati dall'automobile.

La linea metro-tranviaria su Perugia ha il pregio di realizzare un **PASSANTE METROPOLITANO** che quintuplica l'offerta ferroviaria tra Ponte San Giovanni e Perugia "Fontivegge" riducendo altresì il percorso ferroviario di almeno due chilometri.

Un treno metropolitano da P.S.G.

a Fontivegge, con il sistema attuale non gode di utenza, pur percorrendo 11,3 km; mentre con il **PASSANTE** si avranno in città almeno 15 fermate.

Insomma anche il più sprovveduto può capire che non c'è paragone tra i due sistemi.

La linea ferroviaria attuale da Ponte a Fontivegge sarà a disposizione dei treni Interregionali per Firenze e Roma, per i treni merci e per i viaggiatori a lunga percorrenza.

Questa proposta rivoluziona il trasporto pubblico, in quanto la ferrovia diventa l'asse portante, che riceve utenza dagli altri sistemi, mentre oggi avviene il contrario. Quest'asse metropolitano ha percorrenze simili al mezzo privato che, associato all'alta frequenza, sarà bene accolto dalle popolazioni locali.

- modificare la rete F.C.u. in linea L.T.R. (Linea Tranviaria Rapida) ad uso esclusivo dei convogli della metropolitana di superficie per ottimizzare i costi di gestione; senza escludere il transito di tradotte merci nelle ore notturne;

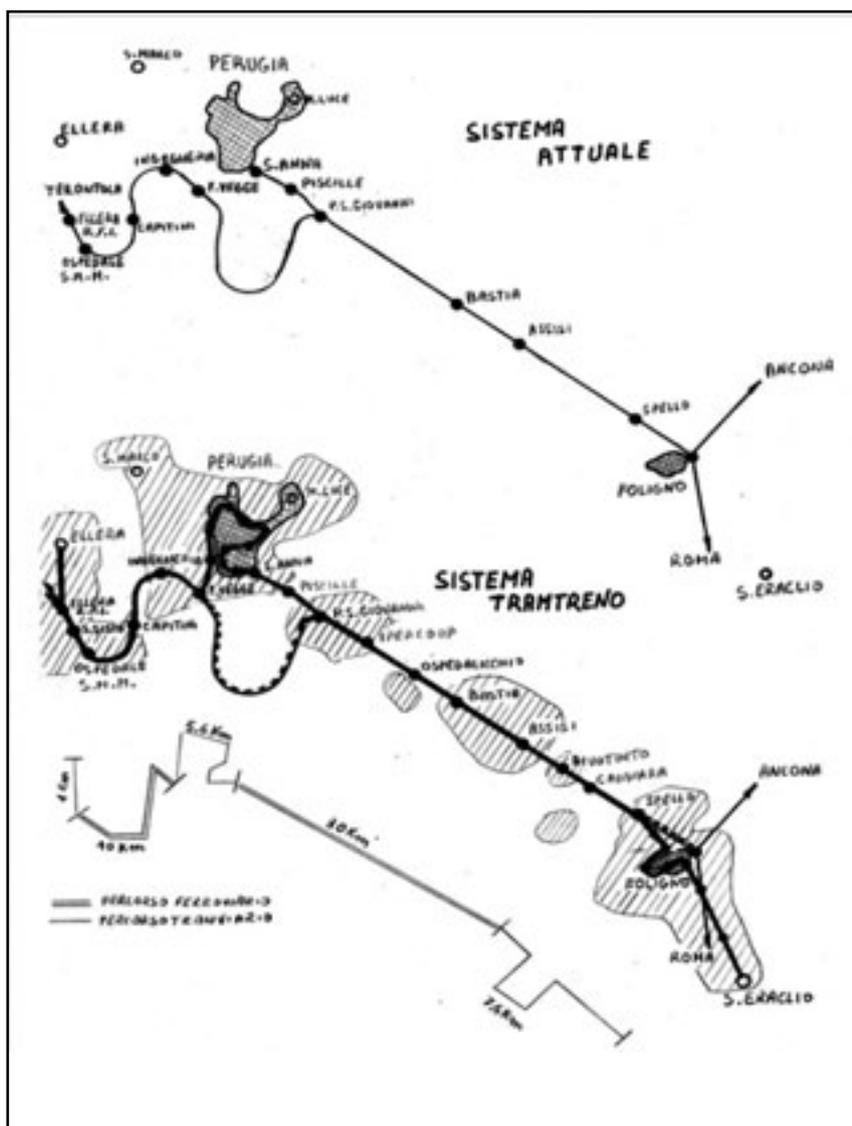
- adottare nuove normative ferroviarie per permettere a questi mezzi ferrotranviari di essere autorizzati a marciare nelle normali ferrovie, come già avviene in gran parte d'Europa.

Quali saranno i risultati?

- Si realizza un sistema di linee metropolitane senza rotture di carico;
- si rende l'infrastruttura ferroviaria di gran lunga più produttiva dell'attuale;
- si creano posti di lavoro;
- si migliora la mobilità dei cittadini di ogni età e condizione sociale;
- si riducono o si azzerano i debiti dovuti ad un sistema ferroviario non adatto alla regione Umbria.

Schema di una linea metropolitana regionale con il sistema TramTreno

Questa proposta, per essere resa operativa, necessita della realizzazione di linee metro-tranviarie nelle due maggiori città della pro-



Il momento difficile di Trenitalia visto dalla Lombardia

I lavoratori lombardi sono molto preoccupati per l'andamento delle tre Divisioni di Trenitalia

di Maurizio Pantanella

Trenitalia sta passando un periodo difficile, è innegabile. Soprattutto difficile è il momento di chi in Trenitalia lavora e vive realtà come quelle della Lombardia.

La Divisione che se la passa peggio è la Cargo, che paga una politica poco attenta a questo genere di trasporto.

Fino a ieri comunque i dipendenti non si erano trovati di fronte una prospettiva preoccupante e si riusciva a guardare avanti con diffidenza sì, ma con la speranza che il momento difficile sarebbe passato senza creare troppi danni.

Oggi non è più così, il futuro è diventato seriamente preoccupante e centinaia di famiglie si trovano a fare i conti con una pessima realtà, che si aggrava ancor di più, se si pensa alle conseguenze della crisi economica dei giorni d'oggi.

La Cargo si accinge a ridimensionarsi drasticamente e cede il passo ad altre imprese di trasporto al nord, dove potrebbe invece imporsi come polo di riferimento in ambito addirittura europeo, favorito da una posizione geografica privilegiata e dall'invidiabile attività industriale.

Innumerevoli sono state le considerazioni già espresse sull'argomento. Oggi possiamo solo constatare la crisi profonda di questa Divisione; paradossale, se si tiene conto della posizione geografica, che dovrebbe essere il suo punto di forza ma che invece viene considerata addirittura penalizzante,

in quanto molto appetibile alla concorrenza.

Non si spiegherebbe come mai infatti, molte sono diventate le Imprese Ferroviarie che si interessano ad entrare in Italia e in Lombardia (o che si stanno sviluppando considerevolmente) nel trasporto merci, se non ve ne fosse convenienza.

Mentre Cargo si accinge a trasferimenti interdivisionali, i concorrenti crescono.

tanti d'Europa per mole di traffico e clientela, e potenzialmente anche questi tra i più ghiotti per le Imprese Ferroviarie.

E' di poco tempo fa una notizia, uscita sul "Sole 24 Ore", secondo cui sarebbe possibile una sinergia-collaborazione tra Trenitalia, Ferrovie Nord e ATM Milano, che permetterebbe di aggredire il mercato, contro le minacce provenienti dalla concorrenza.



Addirittura ad alcuni Macchinisti oggi di Cargo, per continuare a lavorare, viene chiesto domani di andare a fare il Capo Treno. E dopodomani come si chiamerà, cassa integrazione?

Un Contratto Nazionale che regolasse equamente il trasporto e la concorrenza in Italia, avrebbe sicuramente evitato lo stato delle cose attuali e avrebbe fornito garanzie essenziali, per i dipendenti interessati.

Nella Divisione Passeggeri Regionale è in corso una rivoluzione non di poco conto in Lombardia, con un Trasporto Pubblico Locale tra i più impor-

E' sempre bene accolta qualsiasi iniziativa che porti uno sviluppo del lavoro e offra le necessarie garanzie ai lavoratori, ma ultimamente, quando si parla a Trenitalia, questa capisce solo la prima parte, mentre della seconda si mostra poco interessata.

Ad oggi la mancanza di un contratto di servizio per tale trasporto infatti, lascia troppi preoccupanti dubbi sul futuro dei dipendenti. Un domani questi potrebbero trovarsi costretti a cambiare Società di appartenenza, senza certezze sulle nuove condizioni di lavoro; mentre nella peggiore delle ipotesi potrebbero addirittura trovarsi



senza lavoro, per la perdita di treni, da parte della loro attuale Società.

In nome delle leggi di mercato e della concorrenza, Trenitalia oggi sta esercitando una dura pressione sul personale ed assume delle iniziative non condivisibili in quanto, a nostro parere, non veramente e pienamente produttive. Ne consegue anche qui un disagio per i dipendenti, che troppo spesso sono gli unici a pagare l'esigenza societaria di far quadrare i bilanci.

Anche per loro un Contratto Unico Nazionale fornirebbe già oggi, senza sapere come sarà il futuro del TPL, sufficienti garanzie e speranze concrete sul domani.

Nella Divisione Passeggeri N/I Lombardia, il processo di cambiamento che investe l'organizzazione del lavoro è il più rapido e il più drastico.

Su Milano ci sono occhi puntati da tutto il continente, dalla politica, dalla grande economia e questo Impianto ha la possibilità di diventare un centro del trasporto viaggiatori tra i più importanti d'Europa.

L'Alta Velocità è la grande occasione per

questa Azienda, che sta investendo tutto il possibile e anche di più per non farsi trovare impreparata al momento cruciale dell'apertura del mercato. Ma quanta sofferenza anche qui.

Chi fa sindacato, ma soprattutto chi lavora in questa Divisione, ha interesse più di tutti affinché la Società abbia un grande successo e si affermi come leader del settore.

Ma non si può non denunciare la realtà che è venuta a crearsi in Passeggeri N/I Lombardia.

Non si può permettere che vengano calpestati ignominiosamente i più importanti e basilari diritti dei lavoratori, anche in un momento come questo. Non è

possibile accettare l'arroganza di questa dirigenza aziendale, che alla vigilia di un sacrosanto sciopero unitario e dichiarato contemporaneamente da quasi tutti i settori della Divisione, accusi il sindacato di non volere il bene della Società e di portarla verso il fallimento.

Da troppo tempo si assiste ad un rimbalzo delle responsabilità e delle mancanze aziendali: si prenda ad esempio l'eterna disputa tra le strutture di Produzione e di Organizzazione, che invece di unirsi in sinergia, si ostacolano vicendevolmente, scaricando sul personale scelte politiche che ci sembrano più mirate ad una affermazione interna che allo scopo di una buona organizzazione del lavoro.

Non c'è un programma né un'organizzazione seria, e attualmente non è chiaro l'obiettivo che questa Divisione sta cercando di perseguire in tutti i suoi settori.

Settori che sono travolti, anche 2 o 3 volte in un mese, da rivoluzioni insensate e da ripensamenti repentini completamente privi di senso e logica.

Attendere sviluppi dalla "Sede Centrale" non può essere una scusa valida quando ci si dovrebbe sedere per definire le garanzie e il futuro della gente. Come non si può assolutamente accettare di essere respinti al mittente quando si chiede di discutere degli argo-



menti di competenza territoriale, con l'incomprensibile motivazione che "se dalla Sede Centrale non mi danno l'ok, da qui non posso toccare nulla".

Il sindacato non vuole il bene di questa Divisione, o questa Società è in un momento di difficoltà?

In un quadro del genere, solo appena accennato, l'azienda anziché cercare di avvalersi delle capacità e dell'esperienza dei sindacati e chiedere la loro preziosa collaborazione, si trincerava dietro un "faccio tutto io e lo faccio come mi pare".

Scelta che già da subito è assolutamente esecrabile, perché se ne possono facilmente prevedere i limiti.

Anziché puntare sulla tecnologia, sulla manutenzione e sugli investimenti, realizza un preoccupante regresso in termini di affidabilità dei treni, della loro manutenzione, della sicurezza del lavoro e della tutela della salute dei lavoratori.

Anziché puntare sulla professionalità dei propri dipendenti - e in primis si pensi ai macchinisti - li si colpisce da tutte le parti, cominciando con una repressione disciplinare che si può definire folle, immotivata e controproducente.

Non dimostra coerenza, quando in un primo momento imposta la selezione dei macchinisti da abilitare all'AV in modo rigido ed esigente, anche se poco chiaro e poco comprensibile, per poi cambiare improvvisamente ed abilitare in fretta e furia, prima dell'ultimo cambio orario, ragazzi con pochissima esperienza di ETR 500 alle spalle. Scelta dettata solamente da una ripartizione incombente e che denunciava semplicemente carenza di abilitati, mentre all'inizio la CCS 11 sembrava dover essere imprescindibile per la Società, un paletto non abbattibile per nessuna ragione.

Per non parlare delle ultime settimane, nelle quali sulla linea AV si stanno utilizzando risorse provenienti dal Reggimento Genio

Ferrovieri, che quanto a professionalità ed esperienza, possiamo ben dire che non sono migliori dei macchinisti di cui Trenitalia già dispone da molti anni.

A Milano non si vuole rimandare a scuola quegli agenti che hanno avuto la sfortuna di non superare il corso AV al primo tentativo, ma si decide di preferire altro personale, per non meglio motivate ragioni.

E' recente un documento di illustrazione aziendale consegnato alle OOSS a Roma, che chiarisce un po' l'idea che la Divisione si è fatta sulla selezione del personale da inviare ai corsi ES ed ES AV. Chiarisce per modo di dire: l'unica cosa che si capisce è che vuole l'assoluta discrezionalità su qual-

siasi scelta.

Qui, ancor più che nelle altre tipologie di trasporto, sarebbe fondamentale un Contratto Unico con regole condivise e valide per tutti.

La Divisione Passeggeri e l'Alta Velocità avrebbero bisogno di regole serie e ben precise, non di deregolamentazione totale e di autoritarismo scellerato.

Questo sarebbe un grave errore, che porterebbe quasi certamente al fallimento di un'idea, piuttosto che all'affermazione sul mercato.

Ci pensi Trenitalia, finché è in tempo.



IL Comitato Magnolia ONLUS

propone: "IL VIAGGIO DELLA SPERANZA"

Veronica e Carla non vogliono essere prese in braccio ma correre mano nella mano.

Per fare questo hanno bisogno di una cura nota come ossigeno-terapia in camera iperbarica abbinata ad una fisioterapia intensiva chiamata TheraSuit Method effettuabile solo negli Stati Uniti. Per ogni bambina il costo di questa terapia è di 250.000 euro all'anno.

DONARE È FACILE

CONTO CORRENTE BANCARIO:
BANCO DI SARDEGNA AG. ITTIRI
COORDINATE BANCARIE:
IBAN IT70Q0101584951000070180420

COORDINATE BANCARIE DALL'ESTERO:
BIC/SWIFT: SARDIT3SXXX

INTESTATO A:
COMITATO DI BENEFICENZA MAGNOLIA O.N.L.U.S.
CAUSALE: offerta pro Veronica e Carla

Visitaci: www.comitatomagnolia.com - Info@comitatomagnolia.com
Telefono: 338.869.9790

Le O.N.L.U.S. sono organizzazioni non lucrative di utilità sociale che intervengono elaborando progetti di cooperazione in Italia realizzando campagne di informazione comunicazione e raccolta fondi

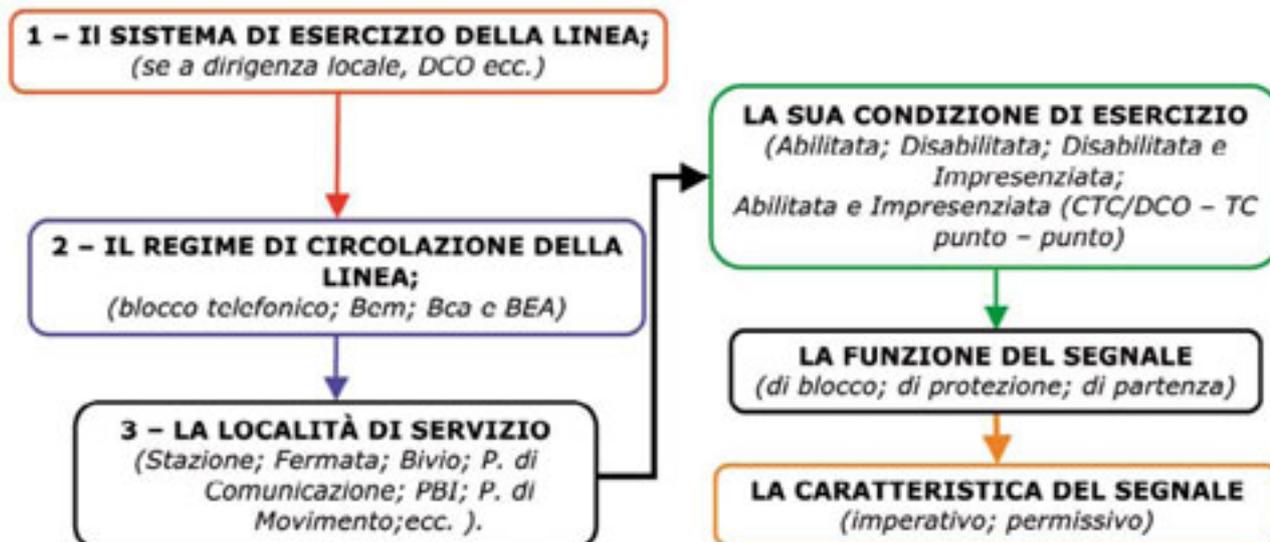
MOVIMENTI CON SEGNALI A VIA IMPEDITA

su linea gestita a dirigenza locale,

di Matteo Ilacqua

L'articolo di oggi tratterà di come avviene la movimentazione di un treno fermo ad un segnale di 1ª categoria di PROTEZIONE/PARTENZA DI UNA STAZIONE presenziata da DM e quale sarà il comportamento a cui deve ottemperare il personale di stazione e il Personale di macchina in caso di superamento degli stessi disposti a via impedita per guasto o altre cause.

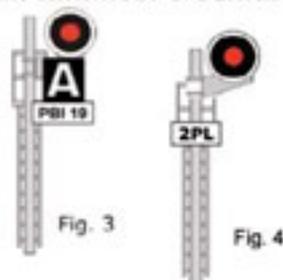
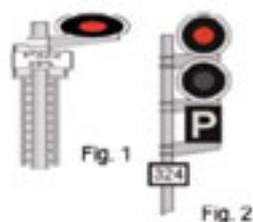
Per muoversi con i segnali a via impedita è fondamentale agire con metodo per individuare:



Premessa

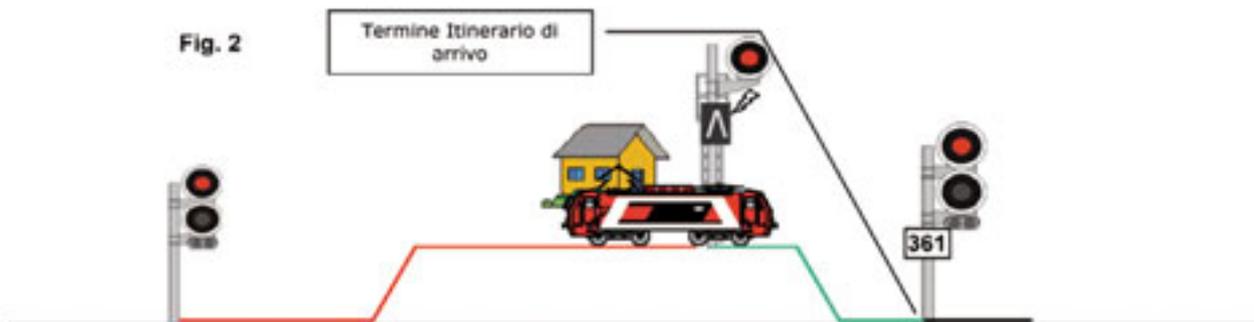
Con la disposizione 38/2007 che ha modificato l' art. 49 del regolamento segnali, al comma 3 si fa **distinzione tra "esonero" (linea con BEA) ed "autorizzazione alla ripresa della marcia" (linea con Bem, Btel, e Bca) da un segnale fisso di 1ª categoria disposto a via impedita**, di conseguenza sulle linee esercitate con Blocco Elettrico Automatico un treno **può essere ESONERATO** con prescrizione dalla precedente stazione, solo per i segnali di blocco intermedi (PBI), in sostanza i Permissivi con la "P" di latta anche se proteggono PL (fig. 1) e Permissivi con la "P" luminosa a protezione dei raccordi (fig. 2).

Mentre sulle linee esercitate con B.c.a./Bem/B.tel., un treno **può essere AUTORIZZATO** con prescrizione dalla precedente stazione a **riprendere la corsa** dai segnali dei P.B.I. che **non proteggano punti singoli della linea** (raccordi, zone soggette a caduta massi, ecc.) vedi fig. 3, e dai segnali di **protezione propria dei PL** (fig. 4), essenzialmente vale solo per i segnali P.B.I. "puri" (solo avviso e segnale) e Segnali luminosi o semaforici di 1ª ctg che proteggono solo PL.



Anche per i segnali di taluni **BIVI TELECOMANDATI** da stazione, stabiliti dall'Unità centrale competente ed Indicati in O.S. è consentita la consegna della prescrizione per la ripresa della corsa da parte della stazione stessa

Fig. 2



b) arrivo su binario di ricevitore privo di segnale di partenza o con segnale di partenza comune ad altri binari;

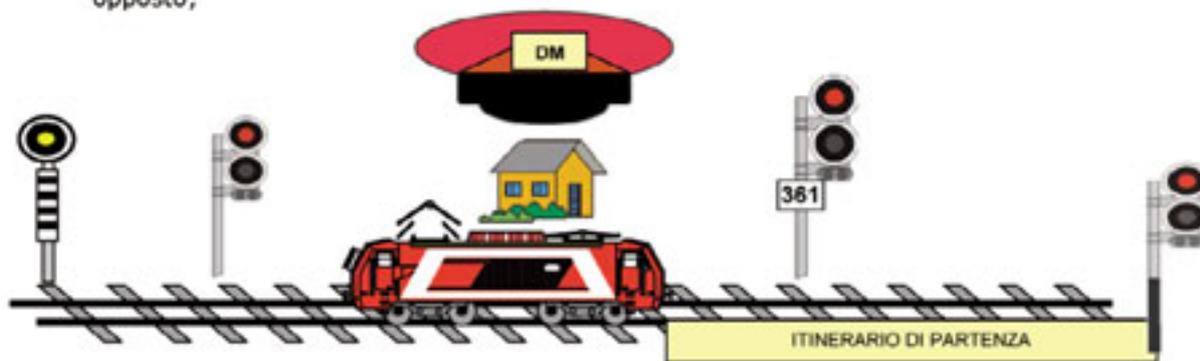


l'itinerario si estende dal segnale di 1ª cat. di protezione fino al primo ente (traversa limite, punta di deviatoio, paraurti di binario tronco, segnale di partenza) situato oltre il punto di normale fermata del treno di massima composizione ammesso a circolare sulla linea o, in mancanza di tale ente, fino all'anzidetto punto di normale fermata.

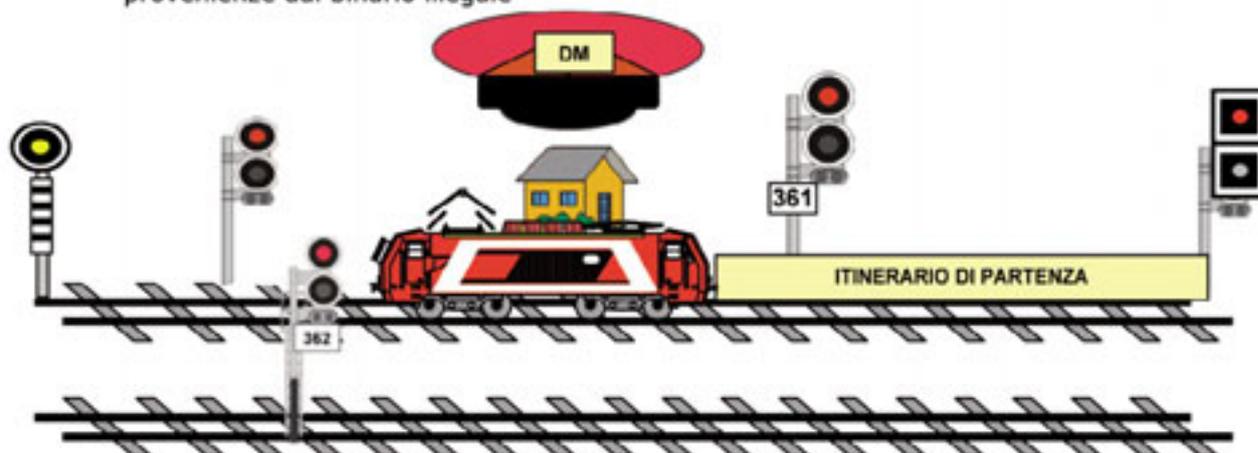
3) Itinerario di partenza di un treno si estende dal binario di ricevitore o di stazionamento, fino alla piena linea;

1. Come individuare la piena linea:

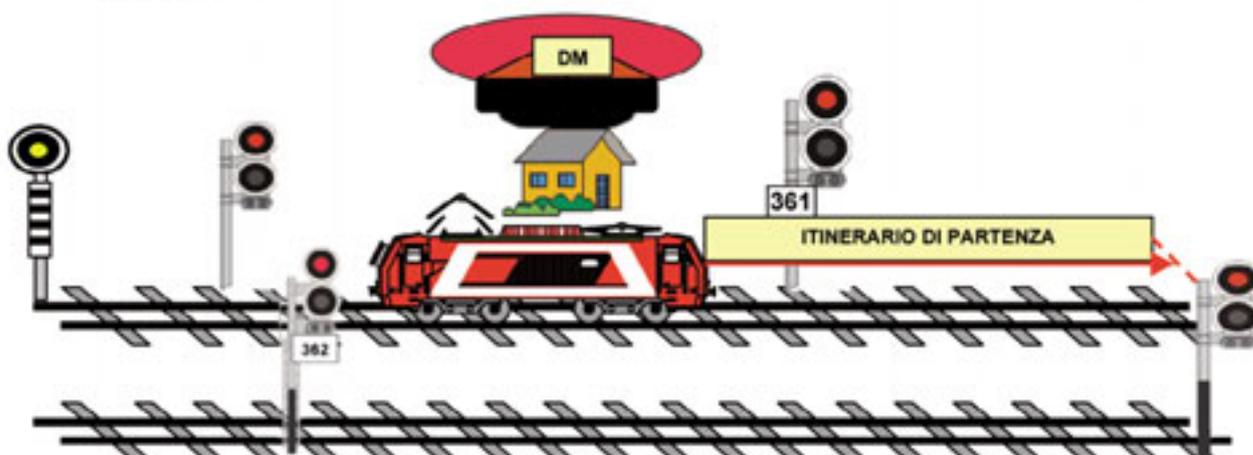
→ sulle linee a semplice binario, dal segnale di protezione per gli arrivi in senso opposto;



- ⇒ Sulle **linee a doppio binario banalizzate**, dal segnale di protezione per le provenienze dal binario di destra.
- ⇒ Sulle **linee a doppio binario non banalizzate**, nelle **stazioni munite di segnale di protezione per gli arrivi dal binario illegale**, dal segnale di protezione per le provenienze dal binario illegale



- ⇒ Sulle **linee a doppio binario non banalizzate**, sprovviste di segnale per gli arrivi dal binario illegale, dall'allineamento con il segnale di protezione per gli arrivi nel senso opposto.

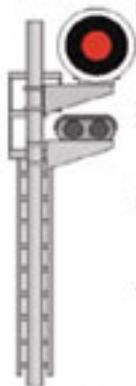


Per individuare il termine dell'itinerario di partenza, coincidente con l'inizio della piena linea, **quando il segnalamento di protezione in senso opposto è plurimo**, si deve fare riferimento al segnale di protezione esterno e, in tal caso, il termine dell'itinerario di partenza deve essere sempre segnalato sul terreno dall' apposita tabella di individuazione del termine dell'itinerario di partenza.



Treno fermo al segnale di Protezione

Qualora il segnale di Protezione non possa essere disposto a via libera per guasto al segnale stesso o per altri motivi, un treno può essere fatto avanzare in stazione con le seguenti modalità:



1. Ordine scritto consegnato sul posto; 
2. Fonogramma (o trasmissione M40 D.L.) 
3. Segnale di manovra a mano 
4. Segnale di avanzamento 

☐ Tutti i movimenti a via impedita vanno effettuati con **MARCIA A VISTA e VELOCITÀ MASSIMA 30 Km/h sull'itinerario di arrivo**

Tra gli obblighi della marcia a vista, quando è riferita ad un itinerario di stazione, **non rientra**, se non espressamente prescritto, il controllo specifico della posizione dei deviatori (solo su linee con Dco).

Il macchinista può riprendere la corsa d'iniziativa, salvo il caso in cui il segnale coincida con un punto singolare in cui sia possibile svolgere servizio e tale punto sia esplicitamente indicato nell'orario di servizio, per la ripresa della corsa occorre ricevere l'ordine di partenza, secondo quanto indicato nell'orario stesso (Rif. normativo art. 24bis punto 2.1 RS).

COMPORAMENTO del personale di stazione

NEI CASI 1 E 2

IL DM prescrive : "superate il segnale di protezione di ALFA disposto a via impedita", "marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di arrivo interessato" (voci 2 e 3 M40 DL); se il segnale protegge dei PL ed il DM non ha il controllo, al treno va sempre prescritta la marcia a vista specifica sugli stessi (voce 16 M40DL (B.m/B.c.a/B.tel, o voce 19 M40DL B.A))

ITINERARIO

ITINERARIO

D.M.	Prescrizioni	A.G.
1	- Partite da con segnale (2) disposto a via impedita (*)	1
X	- Superate il segnale di PROTEZIONE (3) di ALFA disposto a via impedita (*)	2
X	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di arrivo/partenza (4) interessato. (5)	3
4	- Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra(4)	4
5	- Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita(*)	5

Nel caso 3

Il segnale di manovra deve essere fatto in maniera inequivocabile e con continuità al treno, fino al punto di arresto in stazione, per la ripresa della marcia occorre al treno l'ordine di partenza che può essere dato dal capotreno a condizione che **il binario da cui avviene la partenza ammetta il licenziamento da parte dello stesso** (vedi FCL sez. 4.16).

Nel caso 4

Il DM, dopo aver controllato la giusta posizione dei deviatori, la regolare chiusura di eventuali PL protetti dal segnale stesso, accende il **segnale di avanzamento a luci fisse** 
(il segnale di avanzamento acceso a luce lampeggiante è previsto solo nelle linee con SCC)

Sentimenti e Intelligenza Emotiva

Dettagli, in una trattativa?

di Luca Porcarelli

Io sono preparato, contesto e situazioni mi sono favorevoli...so di poter spuntare un buon accordo.

Quante volte in sede di trattativa lo abbiamo pensato? Al tavolo eravamo certi di esserci preparati nel migliore dei modi, eravamo certi che l'azienda fosse ormai alle corde, eravamo certi che saremmo usciti da quella maledetta sala riunioni con un accordo che ci avrebbe fatto ricevere elogi da destra a manca, e invece...

Invece ce ne siamo usciti con un pugno di mosche perché durante la discussione qualcosa non ha funzionato. Ma perché? Eravamo consapevoli di sapere tutto, eravamo consapevoli della difficoltà aziendale riguardo all'argomento trattato, eppure qualcosa non ha funzionato!

Durante la trattativa abbiamo fatto attenzione al nostro modo di porci nei confronti dell'azienda e al modo in cui i dirigenti aziendali si sono posti? La risposta è: probabilmente no.

La certezza di portare a casa la "pagnotta" ha fatto sì che tralasciassimo un aspetto fondamentale della trattativa: l'intelligenza emotiva.

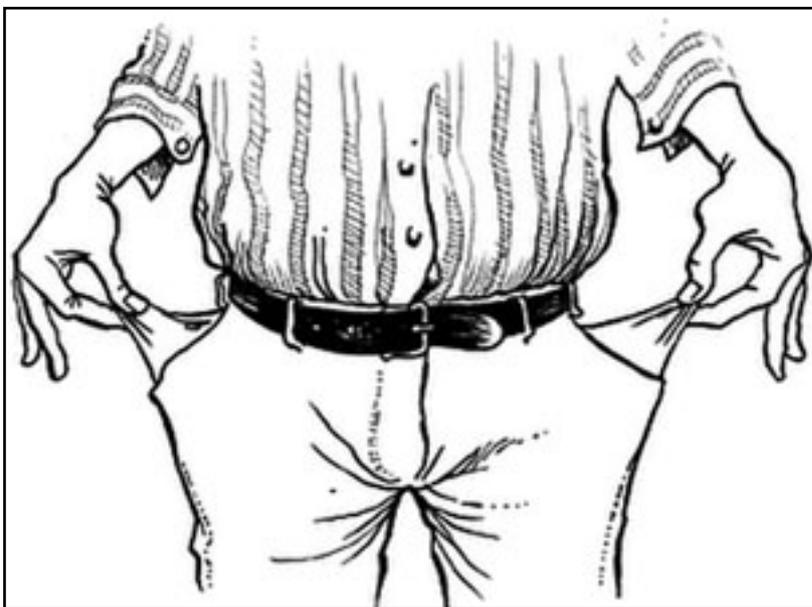
Per intelligenza emotiva intendiamo la capacità di interpretare la situazione al di là dell'aspetto prettamente professionale, entrando nei profili personali delle persone.

Durante la discussione stiamo

esponendo la nostra posizione, siamo certi di parlare con cognizione di causa, argomentiamo spigliati e ci sentiamo invincibili. Ma stiamo controllando le reazioni degli altri?

La dirigenza aziendale ci ascolta attenta, annoiata o neanche ci ascolta?

Nei volti dei dirigenti vediamo interesse, difficoltà o cos'altro?



Non lo sappiamo, perché non ci stiamo facendo caso. Se invece controllassimo i loro gesti e le loro espressioni probabilmente riusciremmo a capire se la corretta via è continuare a pungere o modificare il tono e i termini dell'argomentazione.

In una trattativa è fondamentale l'empatia tra le persone: ci dobbiamo mettere in condizione di ascoltare e capire ciò che il nostro interlocutore vuole dirci e dobbiamo mettere il nostro interlocutore in condizione di ascoltare e capire ciò che gli stiamo dicendo.

Attenzione ai pregiudizi. Occorre valutare consciamente le persone, senza dare giudizi affrettati. Una valutazione errata

potrebbe far andare male tutta una trattativa, preparata da giorni e giorni perché si crede di aver di fronte delle date persone che invece, nella realtà dei fatti, sono totalmente diverse.

E' fondamentale comprendere, inoltre, se il nostro interlocutore è motivato o sta seduto al tavolo solamente perché la sua posizione lo richiede, senza alcun interesse riguardo alla conclusione

della trattativa. In questo caso dovremmo cercare di rivolgerci a coloro i quali sono (e non sembrano) motivati e hanno (e non sembrano avere) interesse a portare avanti la discussione. Per far questo occorre osservare attentamente i gesti, le espressioni, gli sguardi della controparte. Purtroppo, però, solamente l'esperien-

za ci darà la sensibilità necessaria per carpire in poco tempo la situazione generale.

Un punto cruciale è che da ambo le parti ci sia stima, fiducia e rispetto della controparte. Senza questi elementi, qualunque sia la conclusione della trattativa, non soddisferà appieno nessuno.

La corretta analisi dei rapporti di forza tra le parti in merito all'argomento trattato permette di porsi nella maniera corretta: se sappiamo che stiamo chiedendo qualcosa di difficilmente raggiungibile non possiamo porci con arroganza nei confronti dei nostri interlocutori, anzi, occorrerà esporre un arguto ragiona-

mento che spieghi le ragioni delle nostre richieste; se sappiamo che la parte aziendale in merito ad un determinato argomento è in difficoltà nei nostri confronti, possiamo attaccare con maggiore vivacità. Sempre, però, carpando gli stati d'animo altrui e procedendo, come dicevamo in precedenza, con stima, rispetto e fiducia dell'altra parte.

I rapporti di forza esistono anche internamente alla parte datoriale: in ogni tavolo c'è sempre un leader ed è lui il nostro "obiettivo". Dobbiamo cercare di scovarlo il prima possibile (ma spesso è molto semplice) e lavorare su di lui. Convincendo lui sappiamo di essere a buon punto, gli altri interlocutori si fidano di lui e se lui dovesse dare il benestare ad un accordo gli altri approveranno.

Noi cerchiamo di cogliere qualcosa dai gesti e dagli atteggiamenti degli altri, ma che impressione stiamo dando? Stiamo esponendo la nostra tesi con grande veemenza perché siamo convinti che possa risultare interessante. Ma gli altri se ne accorgono? O la nostra veemenza può essere considerata segno di aggressività dovuta a un nostro momento di difficoltà?

Occorre far attenzione a come ci si pone nei confronti degli altri, cercando di suscitare negli altri la giusta impressione. Se mentre parliamo teniamo le braccia conserte, questo può sembrare un segno di chiusura; se invece cerchiamo con le mani di avvicinarci all'interlocutore (gesticoliamo) possiamo far intendere la volontà di trovare un accordo.

Inoltre, quando abbiamo la parola, rivolgendoci come già detto agli interlocutori interessati della

questione e al leader della controparte, dobbiamo cercare di persuaderli facendoli immedesimare nei problemi da noi esposti. La persuasione è sinonimo di forza in un tavolo di trattativa: se riesco a persuadere la controparte ho fatto il 90% del lavoro.

Ma come si fa a persuadere la controparte?

Innanzitutto occorre essere credibili e portare dati oggettivi. Se ad esempio la parte aziendale vuole introdurre dei nuovi turni notturni per l'officina, è un dato oggettivo e credibile evidenziare il problema dei trasporti pubblici per raggiungere il luogo di lavoro, dato che nell'orario interessato è un dato di fatto che circolino meno treni regionali e meno bus. Riuscire a "toccare" l'emotività della controparte è il primo passo verso la persuasione.

Come già detto, è fondamentale la credibilità: se riusciamo ad

che come un nemico.

Durante la trattativa è indispensabile tenere sempre bene a mente qual è il nostro obiettivo finale, anche se la discussione si sta dirigendo altrove. Sappiamo quello che vogliamo e dobbiamo capire quando è il caso di interrompere una discussione o quando è il caso di lasciarla proseguire.

Se il leader della parte datoriale sta portando avanti argomentazioni forti e fondate sarà il caso di interromperlo prima che la situazione si faccia difficile; al contrario quando un membro della dirigenza aziendale poco considerato dagli altri sta intervenendo, anche se sta dicendo "inutili fesserie", sarà bene appoggiarlo e fargli cenni di assenso. Lui, inconsciamente, sarà riconoscente in fase decisionale del fatto che noi abbiamo compreso e apprezzato ciò che voleva dirci e che, invece, i suoi colleghi lo hanno un po' lasciato all'angolo.

Altro punto cruciale: come avanzare le critiche. Innanzitutto le nostre critiche devono derivare da un'attenta analisi dei fatti: dobbiamo essere certi di poter avanzare quella critica ed essere credibili.

Inoltre, il nostro modo di porci dovrà essere consono alla persona che si sta criticando: attaccando, con cognizione, una persona già in difficoltà potremmo "stenderla al tappeto"; attaccando con argomentazioni poco attendibili chi ci ha portato dati oggettivi potrebbe portarci ad una perdita di credibilità. In ogni caso occorre far attenzione alle parole che si usano. Una critica è ben diversa da un rimprovero: la critica non deve mai essere personale, ma deve solamente contro-



ottenere un buon accordo con l'inganno, possiamo star pure certi che il vantaggio sarà solamente estemporaneo perché la parte aziendale, dalla volta successiva, si porrà con diffidenza nei nostri confronti.

Sappiamo quanto sia difficile, ma occorre cercare in ogni situazione una soluzione bilaterale che riesca a risolvere il problema, vedendo la controparte come un collaboratore piuttosto

battere gli argomenti portati dalla controparte, utilizzando dati più oggettivi possibili.

Dopo la critica, portata in maniera ferma e oggettiva, se la controparte ha mostrato segni di cedimento occorre capire se attaccare con maggiore insistenza o se aiutare la controparte a "rialzarsi". In quest'ultimo caso, come nel caso già citato di un membro della dirigenza aziendale poco considerato dagli altri, questi potrebbe esserci inconsciamente riconoscente.

Soprattutto nelle questioni che ci vedono "sentimentalmente" coinvolti, come possono ad esempio essere il nostro orario di lavoro, il diritto al pasto e al riposo, situazioni che riteniamo gravi ingiustizie, risulta molto difficile controllare le proprie reazioni, sia a livello di *metacomunicazione* (la comunicazione dei gesti) che a livello verbale. I nostri gesti e le nostre parole potrebbero in alcuni casi provocare uno scontro con la contro-

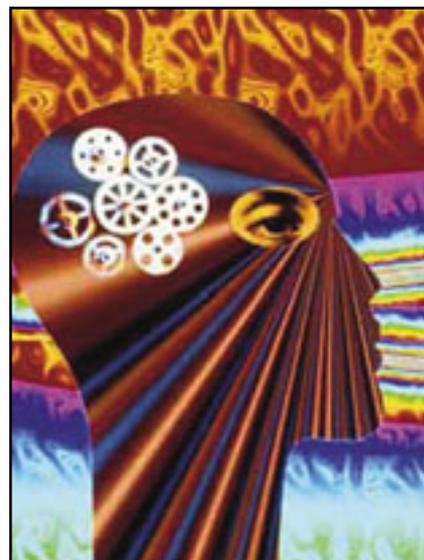
parte, in altri potrebbero far capire a coloro i quali abbiamo di fronte le nostre debolezze.

L'importante è che ciò che succede per causa nostra, scontro o accordo che sia, debba essere frutto solamente della nostra volontà e non della situazione contingente che si è creata al tavolo, magari proprio per colpa di una nostra frase azzardata pronunciata sull'onda dell'entusiasmo o sull'orlo di una crisi di nervi.

Quando si va in trattativa occorre essere sempre lucidi e attenti a ciò che succede a noi e agli altri, sfruttando quella famosa intelligenza emotiva che dovremmo cercare di sviluppare e lasciando da parte i sentimenti.

Detto così sembra tutto semplice. Da capire forse sì, ma da mettere in pratica...

Purtroppo, o per fortuna, non esiste un allenamento diverso dal "campo di battaglia". Trattativa dopo trattativa, caffè



dopo caffè, chiacchiera dopo chiacchiera riusciremo a cogliere un po' per volta tutti gli aspetti emotivi della controparte. A questo punto, razionalmente, dovremo cercare di raccogliere le impressioni captate, analizzarle e sfruttare le debolezze altrui al tavolo.

Difficile? Sì, certamente. Ma poi saranno i risultati a parlare.



Corrado Veneziani, il più vecchio iscritto prima allo Sma e poi alla Fastferrovie, è appena sceso dal locomotore dopo l'ultimo servizio. Di Corrado potremmo scrivere e parlare tantissimo, in quanto è tra coloro che hanno fatto in modo che il sindacato autonomo potesse emergere nello strapotere del sindacalismo confederale, invece diremo molto semplicemente: grazie Corrado.

Dopo che, schiavo dell'orologio, hai condotto i treni sotto la pioggia, il sole, la neve ed il vento, sei diventato finalmente padrone del tuo tempo!

Le Segreterie Nazionali Filt – Fit – Uiltrasporti – Fast – Ugl AF e Orsa lanciano l'iniziativa “Al Paese serve il Treno”

di Carlo Nevi

I continui spot pubblicitari sull'AV tra Milano e Roma, la conseguente massiccia offerta di “Frecciarossa” in gara con l'aereo, le continue dichiarazioni/considerazioni dei massimi vertici del Gruppo FS apparse sui giornali, che annunciano di conti quasi prossimi al bilancio, rischiano di deformare la realtà vera in cui versa l'intero sistema ferroviario, che è ancor più grave di quella di un ridimensionamento della produzione.

Indebitamenti pregressi per circa 9 miliardi di euro (3 ad RFI e 6 a Trenitalia), che devono essere rapportati rispettivamente ai 30 miliardi di euro di capitale sociale di RFI e di 1 solo di Trenitalia.

Mancati finanziamenti da stato per il 2009 pari a circa 500 milioni di euro.

E' evidente che in questa ottica, qualsiasi riorganizzazione avrebbe il solo scopo di affrontare il 2009 senza garanzie in prospettiva con l'unica certezza di intervenire pesantemente sul lavoro.

Vengono messi in serio rischio la natura sociale delle ferrovie ed alcune regioni soprattutto al sud rischiano l'emarginazione, decine e decine di collegamenti sud-nord del paese rischiano di essere soppressi definitivamente.

Il trasporto delle merci sarà solo un ricordo e il trasporto Regionale o Pendolare rischia, in assenza di rapidi interventi strutturali e d lungo periodo, di peg-

giurare e di aggravare maggiormente la già difficile quotidianità del

risorse pubbliche per i contratti di servizio e dagli effetti della crisi economica in atto mettono a rischio smantellamento una grossa parte del sistema ferroviario italiano.

Da qui l'iniziativa “Al paese serve il treno!” .

Tale iniziativa si concretizzerà nei prossimi giorni con appuntamenti sia Nazionali che Territoriali ed è rivolta a tutte quelle forze politiche, sociali ed economiche che ritengono il trasporto ferroviario importante per il paese: Presidenti delle Regioni ed Assessori Regionali ai trasporti, Associazioni dei Consumatori, Associazioni Ambientaliste, Comitati dei pendolari, Associazioni Imprenditoriali, Partiti Politici, privati cittadini e tutti quei soggetti che ritengono importante fare sistema ed aderire a questa campagna di sensibilizzazione.



trasporto a milioni di cittadini, utenti, clienti, studenti e lavoratori.

L'insieme di questi fattori negativi rappresentati dalle scelte industriali di FS, dai tagli di



promuovono la campagna

"Al Paese serve il treno!"



SCOPO DELL'INIZIATIVA:

L'entrata in esercizio della tratta ferroviaria ad Alta Velocità tra Milano e Bologna, con la conseguente massiccia offerta di "Frecciarossa" tra Milano e Roma, rischia di deformare la percezione della reale situazione nella quale si trova oggi l'intero sistema ferroviario italiano.

La natura sociale delle ferrovie viene messa fortemente in discussione ed intere regioni, soprattutto nel meridione, vengono emarginate dalla consistente riduzione di risorse finanziarie pubbliche sul servizio universale rappresentato dai treni Espresso, Espresso notte ma anche dagli stessi Inter City.

Sono a forte rischio di soppressione definitiva decine e decine di collegamenti soprattutto dal sud verso il nord del paese.

Il trasporto ferroviario delle merci, secondo i piani già operativi di Trenitalia, è destinato a diventare un ricordo mantenuto vivo solo da pochi treni.

La situazione del trasporto regionale è, poi, quella che quotidianamente viene subita da milioni di pendolari ed è una situazione che corre il rischio di peggiorare laddove non vi si ponga rapidamente rimedio con interventi strutturali e di lungo periodo.

Il mix di fattori negativi rappresentati dalle scelte industriali di Fs, dai pesanti tagli di risorse pubbliche per i contratti di servizio e dagli effetti della crisi economica in atto, stanno mettendo a forte rischio di smantellamento definitivo una grande parte del sistema ferroviario nazionale.

Il sindacato unitario dei ferrovieri intende creare un movimento di opinione per generare consapevolezza sulla reale situazione delle ferrovie e sulle ricadute negative in termini di mancanza di servizi sociali, di impatto negativo ambientale e di perdita di migliaia di posti di lavoro che si sta determinando sempre più pesantemente.

DESTINATARI DELL'INIZIATIVA:

Sono destinatari dell'iniziativa tutte le forze sociali, economiche e politiche che ritengono la modalità ferroviaria importante per il paese: Presidenti delle regioni ed assessori regionali ai trasporti, associazioni dei consumatori, associazioni ambientaliste, comitati dei pendolari, associazioni imprenditoriali, partiti politici, privati cittadini e tutti quei soggetti che ritengano importante fare sistema ed aderire a questa campagna di sensibilizzazione.

AZIONI:

La prima azione proposta dalla campagna "Al Paese serve il treno!" è quella di creare una rete di informazioni costante tra i soggetti che aderiranno all'iniziativa in modo da condividere informazioni, proposte, istanze e iniziative.

Sono in cantiere anche due eventi di carattere nazionale per focalizzare i due aspetti più critici, che compongono in modo complementare la grave situazione delle ferrovie: il trasporto regionale a ridosso dei grandi centri urbani ed il binomio servizio universale a media e lunga percorrenza e trasporto merci.

Queste due manifestazioni pubbliche sono ipotizzate come localizzazione in una città del nord e l'altra in una città del sud.

SIMBOLO:

Il treno che sorride. Il simbolo dell'iniziativa è un treno che sorride perché lo scopo è quello di portare il servizio ferroviario ad essere l'asse portante della mobilità italiana e non solo nella gara tra treno ed aereo. Il punto è proprio quello del non sacrificare pendolari, trasporto sociale e trasporto merci, tanto importanti sotto l'aspetto ambientale, al solo trasporto redditizio. Far "sorridere" il treno è l'obiettivo.

Il sindacato italiano dei ferrovieri che già tanto pesantemente ha pagato in termini di riduzione dei livelli occupazionali (-10.000 addetti solo nei due anni scorsi) crede fermamente che il rilancio delle ferrovie possa rappresentare un comune interesse con milioni di cittadini, oltre che volano di sviluppo economico, di miglioramento dell'ambiente e della qualità della vita degli italiani.

Chiediamo quindi a tutti i soggetti destinatari della iniziativa di voler aderire a questa campagna e come prima azione inviamo in allegato la comunicazione del 25 Febbraio 2009 indirizzata a Parlamento (Commissioni parlamentari trasporti di Camera e Senato) e Governo (Ministro dei Trasporti).

Oltre all'indirizzo mail dal quale avete ricevuto questo invito potrete scrivere per risposta, suggerimenti, indicazioni ed altro anche ai seguenti indirizzi:

[*sindacale1@filtcgil.it*](mailto:sindacale1@filtcgil.it)

[*FIT-Settore_Ferrovieri@cisl.it*](mailto:FIT-Settore_Ferrovieri@cisl.it)

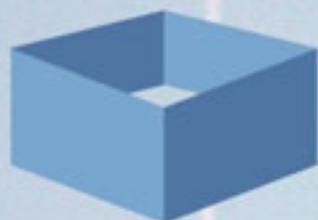
[*Set_uilt@uil.it*](mailto:Set_uilt@uil.it)

[*sg.sindacatoORSA@ferrovie.it*](mailto:sg.sindacatoORSA@ferrovie.it)

[*sn@fastferrovie.it*](mailto:sn@fastferrovie.it)

[*s.nazionale@uglaf.it*](mailto:s.nazionale@uglaf.it)





Fondo FUTURO

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

4,51%

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

www.inlinea-hdi.it

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

N° Verde **800 082082**

I nostri consulenti saranno sempre a
disposizione per qualsiasi informazione.



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.