

LA VOCE

delle attività ferroviarie

n° 5-6 Maggio - Giugno 2009



MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

ORRORE UMANO

Anno IV n° 5-6/2009 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) Art. 1,
comma 1 - CNS/AC ROMA
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006

HDI riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

Globale Casa: per proteggere la casa.

Conto Bancom: per accrescere i risparmi.

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

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



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

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

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

SOMMARIO

EDITORIALE

<i>Un sindacato che sa assumersi le responsabilità</i>	<i>di Pietro Serbassi</i>	pag. 4
L'APOCALISSE		pag. 6
Il telelavoro	<i>di Cristina Mela</i>	pag. 9
I lettori ci scrivono		pag. 10
RFI: semaforo verde alla nuova organizzazione Territoriale	<i>di Carlo Nevi</i>	pag. 18
ALE ha vent'anni	<i>di Antonio Scalise</i>	pag. 19
Dalla fondazione ad oggi	di Manfred Schell	pag. 20
Regole comuni in Europa ...	intervento di M. Moretti	pag. 23
Una storia entusiasmante	n.s.	pag. 25
L'unione fa la forza	<i>di Giuliano Pizzoni</i>	pag. 29
Protocollo tra le Regioni Abruzzo, Emilia Romagna, Marche, Umbria		pag. 30
Settore appalti e servizi: vox populi	<i>di Antonio Vitiello</i>	pag. 33
La manutenzione secondo Trenitalia	<i>di Ennio Pirozzi</i>	pag. 34

GIALLOFISSO

The big blues brother	<i>di Antonio Scalise</i>	pag. 35
-----------------------	---------------------------	---------

PREVIDENZA

Trattamenti pensionistici nuove regole per l'uscita	<i>di Agostino Apadula</i>	pag. 36
Fondo speciale FS	n.s.	pag. 39

Un Sindacato che sa assumersi le responsabilità

di Pietro Serbassi

Queste ultime settimane sono state particolarmente intense, per il nostro sindacato. Innanzitutto abbiamo celebrato il ventennale dell'Ale e possiamo dire che proprio a Roma, dove è stata fondata e sotto la nostra organizzazione, l'Associazione dei Sindacati dei Macchinisti Europei ha aperto un nuovo corso.

La necessità di interoperabilità delle Imprese Ferroviarie ha fatto condividere a tutto il Direttivo ALE la costituzione di un gruppo di lavoro formato da Italia, Germania, Spagna, Croazia e Polonia, che ha il mandato di elaborare una proposta su interoperabilità del personale di macchina, patente europea del macchinista e dialogo sociale europeo.

Consapevoli anche delle difficoltà ad interloquire con ETF - unico soggetto sindacale Europeo presente nel dialogo sociale - si è ritenuto necessario tentare di creare un dialogo direttamente con CER (Associazione delle Imprese Ferroviarie Europee) di cui è Presidente l'Ing. Moretti. Elaborata la proposta interna all'ALE, chiederemo un confronto con la CER e se continuassimo a trovare il solito "muro di gomma", cominceremo a valutare iniziative comuni e simultanee di lotta.

Dopo anni di duro lavoro, spesso poco evidente e gratificante - e grazie anche alla pervicacia del Ministero dei Trasporti, che incalzava con gli incontri per avviare il percorso del CCNL della Mobilità - il 14 maggio e la notte fra il 15 e 16 maggio 2009 c'è stata la firma dell'Accordo Programmatico per il rilancio competitivo del Gruppo FS, che contiene i fondamenti di un vero e proprio lavoro programmatico fino al 2013.

Qualcuno dirà che "non ne sentivano la mancanza" per giustificare la propria esistenza trovando l'aggregazione nell'essere "contro". Sono rispettoso delle posizioni di tutti, ma vista la campagna denigratoria verso di noi dico con forza che la nostra serietà non consente a nessuno di insultarci!

"Dissent dalla tua idea, ma morirei per consentirti di esprimerla liberamente", scriveva Voltaire; noi siamo pronti a discutere sulle nostre idee e nello stesso tempo lottare affinché tutti - anche chi dice tutto e il suo contrario - possano affermare le loro.

Assumersi la responsabilità di firmare un accordo è molto più difficile che non farlo, e fare ciò che è possibile è certamente più difficile che elencare delle volontà; mi riferisco chiaramente al fatto che il fronte che oggi si oppone agli accordi in FS è diviso almeno in tre parti.

Una che dice forte e chiaro: mai l'agente solo; un'altra che dice: l'agente solo si può fare se vengono soddisfatte una serie innumerevole di condizioni (praticamente i più ambigui perché sanno che le loro condizioni non finiranno



no mai!); un'altra ancora che dice: l'agente solo si farà dopo che avrò fatto la mia azione "defatigante" in categoria e avrò preso un po' di evidenza con qualche pseudo modifica (ricordate il CCNL delle Attività Ferroviarie? Più o meno lo stesso copione).

Fra questi poi c'è anche la corrente trasversale di pensiero che contesta il CCNL della Mobilità.

Purtroppo questo passerà alla storia come "l'accordo del macchinista solo alla guida dei treni". Definizione riduttiva, perché in realtà vi si tracciano le linee di possibile sviluppo delle aziende del Gruppo FS, nel contesto di continua apertura del mercato ferroviario alla concorrenza.

È necessario dare maggiore produttività e più alta qualità al lavoro dei ferrovieri, rivalutandone il rapporto con l'azienda e restaurando il senso di appartenenza e fiducia perso con la gestione Cimoli.

La sfida che il sindacato ha accettato è stata quella di non chiedere più solo processi di internalizzazione delle attività, ma la condivisione di parametri di produzione ambiziosi e misurabili per riportare le lavorazioni manutentive all'interno del Gruppo FS.

La grave crisi in cui versa la divisione Cargo è nota a tutti; in Italia il trasporto delle merci su rotaia è solo l'11%. Una quota marginale rispetto alla gomma, che la fa da padrona perché alle minori rigidità gestionali aggiunge una serie di aiuti di Stato che non permettono una reale

competizione fra i due vettori; ma una quota peggio che marginale per una nazione come l'Italia che aderisce al Protocollo di Kyoto, e che quindi dovrebbe dimostrare una particolare sensibilità nello sviluppo e nell'incentivazione del trasporto su ferro.

Noi vogliamo che la crisi non diventi un facile alibi per Trenitalia per giustificare lo smantellamento completo del trasporto merci al centro/sud e la significativa limitazione al nord.

Temiamo inoltre che la competizione rimarrà circoscritta in poche zone e all'interno di quel misero 11%, e per questo auspichiamo che l'Italia si doti finalmente di una seria politica dei trasporti, mirata a favorire una mobilità più ecologicamente sostenibile nel Paese. Il paragone con due nazioni a noi molto vicine è esemplare. In Francia e in Germania, dove la quota di traffico è intorno al 20%, esiste una serie di incentivi tendenti a stimolarne ancora di più la crescita; in Austria il trasporto merci ferroviario supera il 30%, in Svizzera addirittura il 50%.

Riguardo al protocollo del Contratto Unico della Mobilità, riteniamo di aver raggiunto un buon livello di mediazione verso l'obiettivo di un contratto unico del settore. L'attuale giungla contrattuale, che permette un *dumping sociale* senza eguali, richiede l'impegno serio di chi vuole realmente fare sindacato.

Nel trasporto viaggiatori le imprese ferroviarie scelgono le proprie politiche aziendali per aggredire il mercato di riferimento. Tutto questo avrebbe un senso se la competizione venisse fatta sulla capacità imprenditoriale delle imprese e non sulla scelta di contratti di lavoro diversi. Proprio sul fronte del trasporto viaggiatori, infatti, troviamo lo scontro fra il sistema FS e quello del TPL. Anche su questo più volte abbiamo discusso e condiviso la necessità di un contratto unico che garantisca un sistema di tutele omogeneo su tutto il territorio nazionale e per tutte le imprese interessate.

Quindi, se ci chiediamo se potevamo fare meglio, la risposta è sì! Ma pur dovendo dire che dopo un anno e mezzo il progetto del Contratto Unico della mobilità è "solo" iniziato, ho la consapevolezza che la strada - seppur lunga - è quella giusta.

Come sindacato rischiamo spesso di focalizzare la maggior parte delle nostre discussioni sui temi inerenti il Gruppo FS e nello specifico sull'equipaggio del treno, ma sappiamo che la nostra azione sindacale deve essere sempre rivolta allo stesso modo verso tutte le categorie. Ed è un fatto che quando è stata sollevata la problematica degli Appalti, come FAST - insieme ad altre sigle - abbiamo preteso di vincolare la firma dell'accordo ad una soluzione soddisfacente anche in quel settore, visto che alcune imprese mescolavano strumentalmente le problematiche industriali con quelle delle politiche sul lavoro; consideriamo impossibile iniziare la costruzione di nuove tutele abbandonando proprio chi di queste tutele ha più bisogno.

E' dolorosa la mancata firma della FISE, ma ciò evidenzia la necessità di trovare nuove soluzioni affinché non si ripetano le insopportabili brutte vicende che hanno attanagliato spesso questo settore.

Quelle trovate sono già soddisfacenti, ma il timore di un altro periodo caldo ci impone di non abbassare la guardia, per salvaguardare il reddito e l'occupazione di circa 10.000 addetti.

Il protocollo ha trovato la difficile intesa su un *modus operandi* quantomeno singolare, con una prima fase nella quale le parti, tutte insieme, si sono impegnate a costruire la parte comune del contratto che comprenderà:

- Durata e decorrenza
- Campo di applicazione
- Relazioni industriali
- Mercato del lavoro



Potevamo inserire altre voci fin da subito, ma la decisa chiusura di ASSTRA e ANAV, rafforzata da un'azione poco chiara di alcune "esperte" componenti sindacali e dal colpevole silenzio del Ministero del Welfare, ha indebolito la decisa posizione del Ministro dei Trasporti - almeno rispetto al percorso avviato nel novembre del 2007 con l'allora Ministro Damiano - e limitato la parte comune a questi argomenti, peraltro fondamentali nella costruzione di qualsiasi contratto.

Successivamente si apriranno i due percorsi paralleli di rinnovo delle parti escluse dai due contratti, (quello del trasporto pubblico locale e quello delle attività ferroviarie) per poi avviare una fase di valutazione congiunta che verifichi la possibilità di unificare man mano altri capitoli contrattuali. È evidente che come FAST abbiamo l'obiettivo di entrare a pieno titolo nella rappresentanza degli autoferrottranvieri, vista anche la nostra presenza in diverse aziende, combattendo l'ostracismo che viola al diritto di associazione sindacale dei lavoratori che ci delegano a rappresentarli.

Il protocollo ministeriale è anche correlato da un impegno del Ministro dei Trasporti per la delicata costruzione di quella "clausola sociale" che tutti dicono di volere, ma che realmente solo il sindacato dei Ferrovieri continua a perorare con convinzione. Mi riferisco a quelle garanzie per i lavoratori in caso di subentro di un'azienda ad un'altra nelle gare di appalto, nelle gare del TPL e soprattutto che eviti la concorrenza sleale, come quella che da tempo viene perpetrata nel trasporto ferroviario merci, anche da aziende del TPL che non ci risulta operino una contabilità diversa fra i servizi merci a mercato e quelli sovvenzionati da Stato per il TPL, o da imprese ferroviarie che applicano le più varieghe specie di contratto.

In tutta questa vertenza non va dimenticato l'aspetto eco-

nomico, sul quale se ne sono sentite di tutti i colori; ritengo importante il fatto di aver salvaguardato per il secondo anno consecutivo il recupero salariale puro, come nei normali rinnovi di biennio economico. Inoltre in questa occasione va evidenziato l'aspetto politico di "allineamento" dei due contratti, tramite l'individuazione di cifre e modalità identiche sia sulla struttura salariale sia riguardo agli arretrati per il periodo individuato. Questa non è una finezza sindacale, ma un importante passo avanti verso il contratto unico.

Probabilmente abbiamo fatto scelte impopolari, che se possono essere compatibili per il sindacato confederale, sono state una scelta responsabile e coraggiosa per un sindacato come il nostro. Sarebbe stato più facile fare grandi progetti, condividere grandi strategie per poi scappare nel momento delle scelte importanti e dolorose, ma questo lo lasciamo fare ad altri. Noi vogliamo governare i cambiamenti e costruire le necessarie tutele. Il fascino del populismo e della demagogia oggi può aiutare a fare qualche adesione sindacale, ma la silenziosa comprensione di chi ritiene che stiamo facendo un lavoro serio a salvaguardia del futuro di tutti, deve darci gli stimoli necessari per continuare su questa strada. È indubbio che questo accordo non è la panacea di tutti i mali, ma è un importante passo avanti per poter riconquistare quote di mercato e riportare all'interno del Gruppo FS quel lavoro oggi svolto da ditte esterne che utilizzano i nostri impianti.

Come già accennato, l'accordo programma per i prossimi anni un mirato *turn-over*, che adeguatamente combinato con le possibilità che ci offre il Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito, ci consentirà di equilibrare gli attuali divari occupazionali all'interno delle aziende del Gruppo FS.

Con l'accordo sul **Fondo Bilaterale** il Sindacato ha assi-

L'APOCALISSE ULTIMORA

A giornale già chiuso, ci è giunta la notizia del disastro ferroviario di Viareggio, con lo svio di due cisterne piene di gpl che, incendiate, hanno praticamente distrutto tutto ciò che si trovava nel raggio di 500 metri dalla stazione. Mentre andiamo in stampa, i morti sono 16, ma ci sono ancora alcuni dispersi e molti feriti gravi.

Al momento non è ancora possibile conoscere i motivi della tragedia, quindi ci ripromettiamo di parlarne più diffusamente nel prossimo numero de *La Voce*. Ma abbiamo ascoltato l'ing. Moretti dire che è colpa del cedimento strutturale di un asse del primo carro di testa. Ha escluso - bontà sua - l'errore umano.

Noi crediamo che sia davvero giunto il momento di dire basta.

Basta con l'idea che la manutenzione sia solo un costo.

Basta con l'esternalizzazione delle attività manutentive, troppo spesso cedute ad aziende il cui unico obiettivo è il contenimento dei costi, quindi l'aumento dei ricavi.

Basta con la sistematica distruzione della storica professionalità nel campo della manutenzione dei lavoratori del Gruppo Fs.

Basta con lo scaricabarile (stavolta la dirigenza aziendale non ha potuto addebitare tutto all'errore umano, quindi cerca di buttare la palla delle responsabilità oltre confine!)

Basta con una classe politica capace solo di far passerella - con la faccia di *circostanza* - ogni qualvolta accade un disastro, ma assolutamente incapace di elaborare (e finanziare) una seria politica dei trasporti in Italia.

Basta, per l'amor di Dio, con i morti.

(a.s.)



curato un grado di copertura previdenziale e di tutela del rapporto di lavoro per i dipendenti dalle Società del Gruppo F.S. interessati da stato di crisi, sia temporanei che strutturali, *certamente più avanzato di quanto oggi garantito dai normali ammortizzatori destinati al privato impiego, sia sul piano normativo che su quello economico.*

Da rimarcare anche il ruolo di responsabilità diretta che assumono, per la gestione di questo strumento di tutela del lavoro, le Segreterie Regionali del sindacato e le R.S.U. di riferimento dell'unità produttiva interessata da eventuali tensioni produttive ed occupazionali.

Questo dovrebbe chiudere una lunga stagione di violazioni contrattuali perpetrate da una Dirigenza aziendale, sia al centro che in periferia, convinta a torto che i processi di ristrutturazione e di rilancio delle imprese si potessero fare senza il sindacato e contro i lavoratori.

Giungiamo ora al tema che certo segnerà la linea di confine fra la nostra storia e il nostro futuro.

Dopo le giornate di incontri aziendali nei quali non si riusciva a cavare un ragno dal buco, con la continua discussione sulle nuove tecnologie e sulla loro affidabilità, sulla comunicazione terra/treno e bordo/bordo (rispettivamente precaria e inesistente secondo noi, entrambe efficientissime secondo il Gruppo FS) era sempre più evidente la condizione di isolamento in cui veniva messo il sindacato. La campagna mediatica messa in atto dall'Ing.

Moretti contro chi evidenziava criticità come il soccorso e l'immobilizzazione del treno, rischiava di compromettere la ricerca di risposte a molte problematiche fin qui descritte, con la minaccia di disdetta del CCNL delle Attività Ferroviarie e l'applicazione del CCNL degli Autoferrotranvieri anche da parte del Gruppo F.S. L'avvio unilaterale dell'equipaggio treno con il macchinista solo era sempre più vicino, perché nella mente di Moretti si avvicinavano due scadenze che non intende fallire e per le quali è pronto a tutto: i risultati di Bilancio (soprattutto delle merci) e l'ingresso di Imprese concorrenti nell'Alta Velocità.

Visto che le denunce alle ASL, alle DPL e alle Preture ad oggi non hanno sortito effetti repressivi, ma al massimo diffide puntualmente disattese dalle Imprese Ferroviarie perché nessuno si è dimostrato nella condizione di bloccare il trasporto ferroviario, i dirigenti di tutte le imprese hanno iniziato ad assumere un'aura di impunità, come consapevoli del fatto che comunque "il treno deve camminare", una moderna riedizione del famoso motto dello spettacolo "The show must go on".

Per questo abbiamo deciso che voler risolvere tutto insieme equivalesse a non voler risolvere nulla, quindi era necessario separare le competenze. Le ASL devono rispondere di alcune problematiche, le DPL di altre, le Preture di altre ancora e l'ANSF deve certificare le norme regolamentari, la sicurezza delle apparecchiature, del

materiale rotabile, delle infrastrutture e le competenze del personale ferroviario. Quindi, come sindacato conscio che le ricadute sul lavoro, i carichi di lavoro e le norme contrattuali appartengono alle nostre competenze, oltre che controllare e denunciare le irregolarità e supportare l'attività degli RLS/RSU abbiamo avviato da una parte un intenso carteggio con l'ANSF - che troppo spesso evita di dare delle risposte chiare - dall'altra un confronto sindacale che doveva portare al nuovo equipaggio in coincidenza con la stipula del CCNL della Mobilità; percorso condiviso da tutto il sindacato dei ferrovieri, dopo che l'azienda si era assunta la responsabilità di dichiarare affidabili le tecnologie. Il prolungarsi dei tempi per la realizzazione del CCNL della Mobilità ha fatto condividere lo scorso anno di tentare un diverso approccio verso il nuovo equipaggio mediante la strada della sperimentazione, che peraltro lasciava molti dubbi. Fallito quel tipo di approccio, si è preferito aprire una prima fase disciplinando per quanto possibile il nuovo equipaggio negli spazi negoziali disponibili nell'Accordo Aziendale del Gruppo FS.

Questo accordo ha un grande valore politico per quanto riguarda la riorganizzazione del lavoro a bordo treno, ma molti aspetti dovranno essere definiti in maniera strutturale con il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, nell'ambito del contratto della Mobilità.

Qualcuno ha valutato insufficiente la parte economica, ma riteniamo che oggi è stato valutato solo l'aumento di produttività, mentre nel contratto dovremo tenere conto della professionalità, della parte fissa dell'Indennità di Utilizzazione, del diritto al pasto, dei riposi fuori residenza in località idonee e di qualità, dell'inidoneità temporanea, della residenza amministrativa ed altro. È evidente che sono temi molto importanti e che comportano un significativo impegno economico per l'impresa, quindi visto che il nostro obiettivo è non rendere eccessivamente elevata la differenza stipendiale fra parte variabile e fissa, in questa fase non abbiamo ritenuto utile spingere oltre la contropartita economica.

Sinceramente sono dispiaciuto per la mancata firma dell'ORSA; pur motivata ufficialmente dalla temporaneità dell'accordo, è sintomo evidente di un forte contrasto interno. Non voglio spiegare niente a nessuno, ma se l'azienda ha rinunciato alla data di scadenza, il fatto che ci sia scritto "prima fase" non conta, poiché qualsiasi accordo vale finché non se ne fa uno in sua sostituzione. Ma dopo questa firma

diventa molto più difficile per il Gruppo FS intentare azioni di disdetta del CCNL delle Attività Ferroviarie, perché non ha più senso la tesi di un contratto superato dagli eventi industriali.

Ancora una volta purtroppo non siamo riusciti ad inserire negli accordi una rivisitazione della situazione dei capi deposito, con particolare riguardo per gli istruttori di linea di *macchina e bordo*.

È inaccettabile continuare a vedere questi lavoratori altamente professionalizzati i cui omologhi, in tutte le Imprese Ferroviarie competitor di Trenitalia, percepiscono una retribuzione di almeno un terzo più alta, venire mal considerati, mal pagati e utilizzati come *factotum* a tempo pieno.

A questo scopo attiveremo un gruppo di lavoro specifico fin dal mese di luglio prossimo.

In questa delicata fase di avvio di una nuova stagione negoziale che vedrà sicuramente forti scontri sindacali, diventa prioritario capire lo scenario nel quale ci troviamo ad operare.

Noi ci sentiamo pronti a fare la nostra parte, ed avvertiamo il dovere di essere parte attiva in questa fase storica nella quale garantire sicurezza e tutele sul lavoro è determinate per un sindacato che deve rivendicare il proprio ruolo in mezzo ai lavoratori, se necessario anche affrontando temi forti.

Come FAST Ferrovie, nel pieno rispetto della nostra storia di Sindacato propositivo, siamo pronti a negoziare, a confrontarci e a trovare soluzioni condivise ma nel rispetto di ruoli di ciascuno, mille miglia lontani da quella confusione che dà a tutti l'alibi per non fare.



II Telelavoro

Per tanti europei è già una realtà, per molti lavoratori italiani un sogno da realizzare il più presto possibile.

di Cristina Mela

Il telelavoro è una nuova modalità di prestazione lavorativa svolta da un dipendente in un luogo esterno alla sede di lavoro, mediante l'uso di strumenti informatici installati nel domicilio del lavoratore e collegati con la società per la quale la prestazione viene svolta.

Da uno studio effettuato da Dinamic Markets su 3500 lavoratori, l'82% (ma altre ricerche parlano addirittura del 91%) è favorevole ad un lavoro da svolgere al proprio domicilio. Il 38% degli italiani, addirittura - la quota più alta in Europa - si è detto disposto a licenziarsi in cambio di un telelavoro, a parità di condizioni contrattuali. Non ce ne stupiamo: considerata la difficoltà degli spostamenti, evitarli comporterebbe un notevole risparmio di tempo da poter dedicare alla propria famiglia o a coltivare i propri interessi, nonché un risparmio economico derivato dall'abbattimento dei costi del trasporto stesso.

I vantaggi si hanno anche per i datori di lavoro, per la drastica riduzione dei costi di gestione.

Si calcola infatti che in termini economici la perdita nei ricavi delle aziende dovuta all'assenteismo è calcolabile intorno ai 13.000 euro l'anno, mentre il risparmio ottenibile da parte del telelavoratore (in trasporti, pasti, ecc) può arrivare a circa 7.000 euro l'anno. Noi pensiamo che se fossero vere anche solo la metà di queste cifre, ce ne sarebbe già abbastanza per prendere in seria considerazione la possibilità di espandere sempre di più questa forma di lavoro.

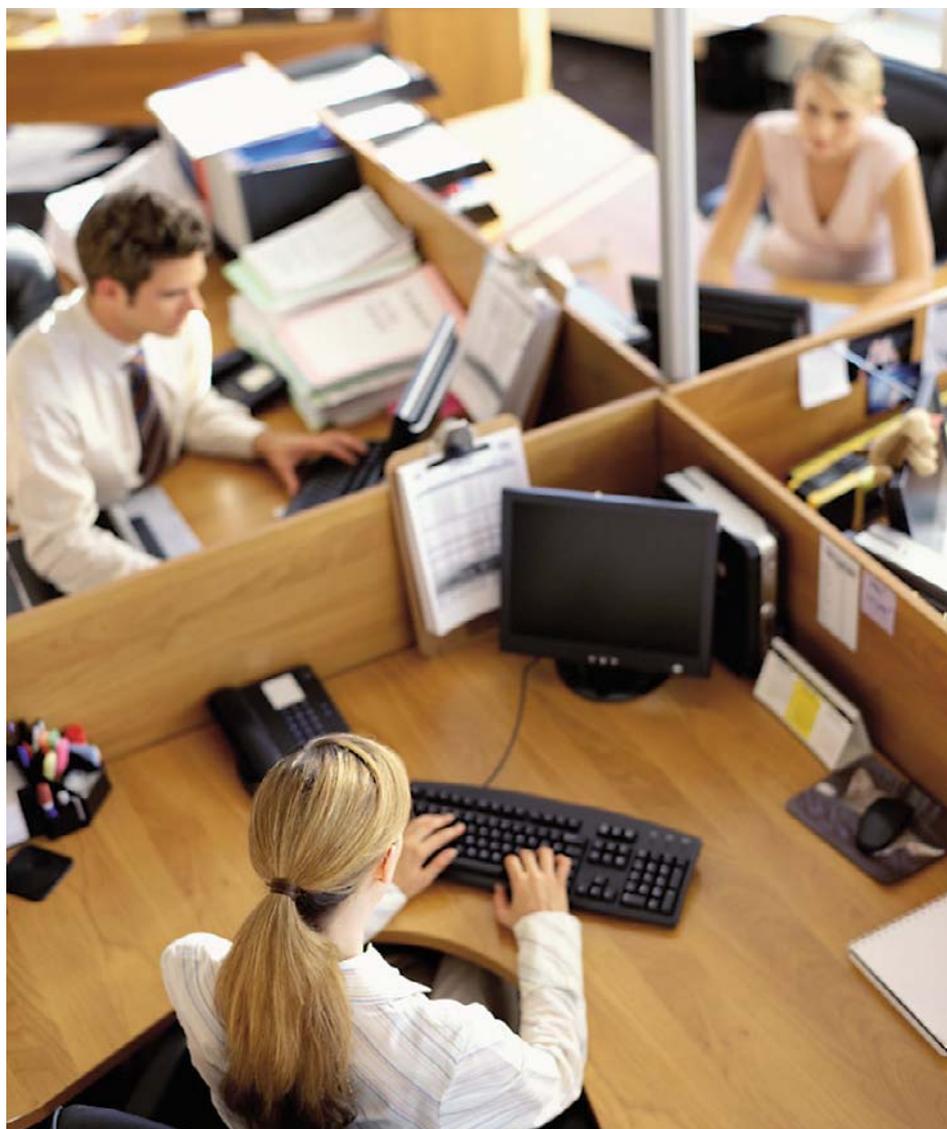
Infatti gli obiettivi del telelavoro sono proprio quelli di:

- promuovere pari opportunità per le donne e per gli uomini in condizioni di svantaggio (lavoratrici costrette a conciliare la vita professionale con la vita familiare, portatori di handicap, pendolari, ecc.);
- potenziare le capacità dei lavoratori mediante l'utilizzo di tempi più flessibili;
- realizzare economie di gestione attraverso la migliore valorizzazione dei tempi lavorativi, il superamento della rigidità burocratica, l'eliminazione dei permessi per malattia, cure parentali, ecc.;
- realizzare economie di tempo e di denaro per gli spostamenti con conseguente riduzione di traffico, di smog e dello stress dovuto allo spostamento fisico durante il percorso casa - ufficio - casa.

Il telelavoro in Italia è regolato dall'accordo interconfederale del 9.06.2004, con il quale i rappresentanti di aziende e sindacati hanno recepito l'accordo quadro europeo sul telelavoro del 16.07.2002. L'Italia è stato il quinto paese in ordine temporale ad aver recepito tale accordo, ed attualmente è al quarto posto in Europa per quanto riguarda l'offerta di questa tipologia di lavoro.

Alla luce di quanto detto fin qui, noi pensiamo che di questo argomento si possa iniziare a parlare nella discussione sul rinnovo contrattuale del settore della mobilità, prevedendone l'attuazione anche per i lavoratori delle imprese di trasporto. In Trentitalia, a dire il vero, qualcosa di simile già esiste, se si pensa alla reperibilità telefonica di certi Professional Istruttori, a disposizione per le esigenze dei macchinisti nella gestione della avarie che si verificano durante il servizio.

Partendo da questo, e tenute presenti le cifre di cui abbiamo parlato fin qui, auspichiamo che l'adozione del telelavoro sia una realtà prevista ed applicata dai prossimi contratti collettivi delle aziende del nostro settore.



I lettori ci scrivono



Come è facile immaginare, nei giorni successivi alla firma del protocollo sul nuovo modello di equipaggio di macchina, le nostre Segreterie Regionali e la Segreteria Nazionale hanno ricevuto un discreto numero di e-mail, a commento del documento appena firmato.

Molti hanno scritto direttamente al nostro Segretario Nazionale, che ha risposto a tutti privatamente.

Pubblichiamo di seguito alcune di queste mail, indicando solo il nome di battesimo degli autori, tranne per quella dei colleghi Pellegatta e Favretto, che citiamo dopo esserne stati espressamente autorizzati.

Caro Pietro

sono qui a scrivere questa mail per chiederti informazioni su questo accordo che anche tu hai firmato.

Come ho potuto leggere mancano ancora molti punti sia normativi che economici; verranno discussi e risolti entro la data che vi siete prefissati?

Per quanto riguarda la cosiddetta *clausola sociale* o dell'inidoneità cui va incontro il macchinista, risolverete anche quello?

Infine, tu pensi che il macchinista farà l'Agente Solo fino a 60 anni?

Perché qua il *macchina* si chiede come sia stato possibile vendere la categoria per soli (forse) 100 euro al mese e solo se lavori: la solita carotina!

Sicuro di una tua risposta che poi girerò al personale di Parma e non solo, ti saluto e ti abbraccio.

Enzo

Inoltre, convengono di avviare da subito la contrattazione per aggiornare le analoghe norme contrattuali che disciplinano il trattamento normativo ed economico del personale di Macchina della Divisione Cargo e del personale della Manutenzione dell'infrastruttura e dei rotabili, nonché per definire nuovi criteri e meccanismi che consentano di riconoscere, per la parte variabile del salario, il contributo dei lavoratori al raggiungimento degli obiettivi economici e di produttività.

Le parti condividono di attivare tale contrattazione dal giorno successivo alla data di sottoscrizione del presente accordo con l'obiettivo di definire gli accordi entro il giorno 30 giugno p.v.

Caro Enzo,

inizierei provando a rispondere dall'ultima delle tue domande.

Non penso che a conti fatti ci sia un aumento di soli 100 euro al mese, i nostri conti dicono altro e per ora ci siamo rapportati a turni costanti, ma capirai che se la produttività dei turni resta costante allora già abbiamo sbagliato tutto, perché se così fosse, il gruppo dirigente FS, oltre che poco affidabile, si dimostrerebbe anche poco capace.

Quest'accordo va visto come un momento di sblocco dello stallo negoziale, il tentativo del sindacato di ricostruire un sistema di relazioni sinda-

cali che diano la possibilità di "governare" i processi riorganizzativi che le imprese stanno mettendo in atto.

Da anni - penso di poter dire dal periodo di gestione Cimoli/Forlenza - le relazioni sindacali sono state letteralmente distrutte e di pari passo sono state distrutte le Ferrovie dello Stato.

Ora il sindacato, direi in maniera unanime, ha deciso che andava cambiato il passo e ognuno con le proprie sensibilità ha cercato di condividere un percorso negoziale che, partendo dalla necessità di una riorganizzazione del Gruppo FS nei vari settori, finisce con il progetto del CCNL della Mobilità.

Dico tutti i sindacati, perché tutti abbiamo accettato di negoziare anche sull'Agente Solo alla guida del treno; poi qualcuno, fra cui noi della FAST, ritiene che comunque sul treno ci debbano essere sempre due agenti. Infatti, chi poi ha rinunciato all'ultimo momento, ha ufficialmente detto al tavolo di trattativa che il problema era la temporaneità dell'accordo. Il resto sono chiacchiere demagogiche!

Ti ho fatto questa lunga premessa per dirti che l'accordo:

- precisa che è una prima fase e come tale richiama passaggi successivi;
- permette attualmente di far annunciare all'Ing. Moretti che è caduto un tabù;
- permette al sindacato di uscire dall'angolo in cui era stato relegato, rendendolo inoffensivo sul fronte della critica ai sistemi tecnologici;
- rinnova la volontà delle parti di riconoscersi nel CCNL delle AF, quindi FS ha accettato il concetto che la tecnologia non recupera interamente il secondo macchinista;
- chiarisce che per riorganizzare l'equipaggio treno serve mettere mano al portafogli e non è possibile pagare solo





l'aumento di produttività, come in questa fase;

- dovrebbe far valutare l'azienda di rivedere la propria posizione, riconsiderando che un equipaggio con due macchinisti potrebbe essere più produttivo e conveniente, perlomeno in diversi casi;
- permette un tentativo di ricostruzione del rapporto fiduciario nelle relazioni industriali.

Detto ciò, non mi passa neanche nell'anticamera del cervello di dire che "va tutto bene madama la marchesa", anzi sono cosciente delle perplessità dei macchinisti, delle paure, delle difficoltà ad accettare queste soluzioni; ritengo però, in coscienza, che questo storico passo possa essere il primo verso un processo, che non dovrà durare molto, di costruzione di un sistema di tutele che necessitano al macchinista e che ormai da qualche anno appartengono solo alla sfera delle buone intenzioni.

Di fatto oggi il macchinista lavora male e peggio di quanto le regole scritte gli impongano; i motivi non sono importanti ora, però dovrai convenire con me su questa posizione.

Questo accordo, o meglio questi ultimi accordi, dovranno veramente servire a dare una svolta. Il sindacato ha fatto il primo passo, è vero, ma era necessario.

Ora per quanto mi riguarda dobbiamo costruire velocemente quelle regole che permettano di completare gli aspetti normativi ed economici, soprattutto nella loro parte fissa, come salario professionale o indennità di utilizzazione. Penso anche agli aspetti logistici ed organizzativi che pesano eccessivamente sulle spalle del macchinista, visti i disguidi sistemici della Società e la ricerca forsennata di recuperi economici inutili e nocivi al buon funzionamento del Gruppo FS stesso.

Riguardo alla *clausola sociale*, l'aspetto previdenziale e quello assistenziale per gli inidonei, ritengo che vada affrontato con le istituzioni preposte, creando le necessarie sensibilizzazioni, perché il sindacato può fare vera-

mente poco sotto l'aspetto tecnico, ma può fare un gran lavoro politico/sindacale che certamente verrà fatto. Magari a voce quando ci vedremo proverò ad approfondire questo aspetto.

Ritengo però che come sindacato possiamo fare molto per gli inidonei temporanei nella stesura del nuovo CCNL della Mobilità, come possiamo e dobbiamo aprire e chiudere prima possibile il confronto sul nuovo CCNL della Mobilità che sicuramente come ferrovieri ci costringerà a fare ulteriori sacrifici, ma ci permetterà di scrivere una importante parte di clausola sociale che altrimenti nessun Governo farà mai come noi la immaginiamo.

Scusami se sono stato troppo lungo o se mi sono inoltrato in concetti difficili da affrontare in una mail ma, come ti dicevo, spero di poter riprendere il discorso, quanto prima, di persona.

Pietro

Caro Pietro,

immagino tu conosca il mio pensiero sull'Agente Solo e sull'infame accordo che è stato siglato.

Sai anche che non uso mezzi termini.

Vorrei dirti soltanto che, mentre per quanto riguarda i confederali la cosa è del tutto naturale e ce l'aspettavamo, la vostra firma ha lasciato in molti di noi un poco di delusione aprendo spazi a riflessioni di più ampia portata.

Se un sindacato che ha storicamente radici nel "macchinista" arriva a compiere un passaggio così grave da consegnarlo alla discarica della storia (ma siete in buona compagnia), significa che i "valori" del sistema capitalista in cui viviamo hanno preso il sopravvento dappertutto, facendo a pezzi ogni benché minimo intento di buona volontà e di impegno disinteressato che pure in qualche occasione, a differenza di altri, avevate dimostrato.

Avete scelto di gettare in pasto una categoria alle voraci fauci di un'azienda che in un decennio è riuscita a distruggere un patrimonio umano e professionale secolare; il tutto con enormi responsabilità sindacali, di chi ha condito tutti i più beceri passaggi (divisionalizzazione, ecc.). Le vostre responsabilità forse sono in proporzione più piccole di quelle dei confederali, ma non basta. Evidentemente avete scelto; scelto di salvaguardare il vostro apparato, le vostre sedi, i vostri permessi, i vostri distacchi, i vostri tavoli di trattativa.

Il vostro manifesto sull'agente solo si commenta in un solo modo: fa vomitare.

Da oggi avrete un nemico in più; anzi, un acerrimo nemico in più; anzi, tanti acerrimi nemici in più.

La dignità non ha prezzo, caro Pietro. Noi preferiamo prepararci ad un'ultima, disperata battaglia. Saremo disintegrati, sconfitti? Può darsi, ma ne usciremo a testa alta.

E di questi tempi, in questo mondo di merda non è poco.

Un saluto

Alessandro Pellegatta
macchinista, Milano

Caro Alessandro,

noi ci conosciamo poco, ma nonostante le nostre divergenze confesso che ti apprezzo.

Premessa non di forma, ma sentita.

Siccome anch'io sono schietto e ritengo di aver fatto una scelta coerente con le mie passate posizioni e con la ricerca di affidare il lavoro del macchinista ad una seria forma di tutele, ti assicuro che anche per me i valori hanno un peso che non ha prezzo.

Prima di tentare una spiegazione dell'accordo sottoscritto, ci tengo a dirti che non ritengo sia stato venduto nien-

te, ma che la vera battaglia deve ancora arrivare; ritengo anche che l'accordo sottoscritto abbia permesso al Sindacato di uscire dall'angolo in cui era stato relegato da Moretti.

Da troppo tempo stavamo *filosofeggiando* con il Gruppo FS sul tema della sicurezza e nel frattempo tutte le imprese ferroviarie andavano avanti per la loro strada. I macchinisti delle diverse aziende chiedono risposte a esigenze diverse e un Sindacato – che veramente voglia fare il suo ruolo – deve trovare le risposte.

Non intendo darti lezioni, perché ti so molto preparato, ma vorrei solo farti riflettere un attimo in merito alla differenza tra il ruolo di un Sindacato e quello di un Movimento.

Ritengo che vadano integrati e in un momento come questo sono fermamente convinto che sia giusto fra noi fare anche un aspro confronto; ma mentre tu con il tuo sito e il movimento che riesci a fare sollevi legittimamente tutti i problemi del sistema, io nel Sindacato ho la necessità e il dovere di mettere dei punti fermi per bloccare l'*avanzata* delle pretese delle Imprese.

Non so se riesco a spiegarmi con una mail, ma sto provando a dirti che l'accordo che tu definisci "infame" ha bloccato, solo per fare un esempio, le pretese aziendali, facendo lavorare il Macchinista Solo alla guida per un massimo di 8,30 ore al giorno contro le 10 auspiccate. Dopo anni di forti contrasti e accordi inutili perché incapaci di gestirli mi sono sentito in dovere di fare uno sforzo per riprendere corrette relazioni industriali che portino l'azienda a sentirsi vincolata agli accordi sottoscritti.

Capisco che per te questo è ancora poco, ma sostenere oggi che su un treno debbano esserci 2 (due) persone, ti assicuro che non lo è.

So che conosci il mio amico Herbert Nezosi (Presidente del sindacato svizzero VSLF n.d.r.) e ti prego di credermi che farò di tutto affinché in Italia non si raggiungano le sue condizioni di lavoro.

A metà giugno si avvierà un gruppo di lavoro ALE dove noi di Fast FerroVie con i Tedeschi (GDL), gli Spagnoli (SEMAF), i Polacchi (ZZM) e i Croati (SSH) dovremo creare delle linee guida comuni per poi chiedere un confronto con la CER (di cui Moretti è Presidente) sul tema della Patente del macchinista, sull'interoperabilità e sulla necessità di regole comuni.

Certamente comprenderai che la mia posizione è molto delicata, perché ogni norma o tutela Italiana che riuscirò a veicolare è un vantaggio per tutti gli altri e nel migliore dei casi indifferente per noi italiani.

In conclusione, ti ribadisco di non considerarti affatto un nemico, ma come uno stimolo; una persona con cui sento il dovere e



il piacere di confrontarmi, pur avendo visioni differenti ma obiettivi identici o almeno molto vicini.

Ti assicuro che il giorno in cui ti vedessi come nemico o come un “rompi” da evitare, smetterei di fare questo lavoro.

Invitandoti a venire a Roma per poterci confrontare più compiutamente, ti saluto con stima e amicizia.

Pietro Serbassi

Caro Serbassi

Quale macchinista deluso dall'accordo, vorrei alcune delucidazioni.

Come mai ci si accorda con un nuovo modulo di condotta che porta esuberi del personale?

Dopo più di un anno di trattative infruttuose, il rischio di una fuga della Società cominciava ad essere sempre più concreto. Quindi, prima di una disdetta unilaterale del CCNL delle AF, abbiamo ritenuto indispensabile bloccare le iniziative di fuga, facendo un accordo minimo che permettesse l'apertura di un confronto sull'AS e affermasse che la giornata lavorativa è limitata a 8,30 ore.

Ritengo che la vera lotta vada fatta ora che iniziamo ad affrontare il discorso del nuovo Contratto della Mobilità.

Quanto agli esuberi, le dimissioni della Divisione Cargo e le ATI (Associazioni Tecniche d'Impresa) fatte dalla DTR di Trenitalia con la varie società ex concesse, in questi anni ne hanno già prodotti abbastanza. Quindi ritengo che quelli causati oggi da una riorganizzazione dell'equipaggio siano gestibili con i normali esodi.

Quali sono le condizioni di sicurezza nel momento in cui si passa ad Agente Solo, aumentando anche la prestazione giornaliera?

Come Fast siamo impegnati con denunce presso l'ANSF per evidenziare che la tanto decantata tecnologia di Moretti non ci soddisfa e non riteniamo che le normative e l'affidabilità delle nuove tecnologie rispondano al più alto livello di sicurezza oggi possibile. Detto ciò, dopo un anno di denunce e dopo che AUSL e DPL hanno fatto diverse diffide - che non hanno sortito grandi risultati - riteniamo che il Sindacato debba fare la sua parte assumendosi le responsabilità delle ricadute sul lavoro e vigilando sugli organismi preposti affinché svolgano seriamente e severamente il proprio ruolo. Il sindacato non può dare garanzie di certificazione degli apparati di sicurezza, può però denunciare le inefficienze e noi lo stiamo facendo.

Come ho detto sopra, il concetto che abbiamo scardinato è che l'Agente Solo non è un macchinista solo con la “tecnologia”, ma è un macchinista che ha un supporto tecnologico in più rispetto all'attuale Agente Unico.

Perché fare un accordo senza consultare la base?

Chi ti ha detto che non abbiamo consultato la base? Per quanto ci riguarda abbiamo attivato tutte le forme di consultazione possibili: Assemblee (nell'ultimo anno ho girato almeno due volte l'Italia come Segretario Nazionale, oltre assemblee che con cadenza mensile si tengono in diverse regioni), oltre a mantenere un contatto telematico costante con tutti coloro i quali ne vogliono fare uso. Inoltre abbiamo affrontato proprio questo argomento dell'AS nel Congresso Nazionale del 2008, nei Direttivi Nazionali dello scorso anno e nelle mensili Direzioni Operative che facciamo, oltre a tutte le occasioni - anche informali - di colloquio e dibattito interno.

Non sarei in condizione di fare altro, ma comunque se hai idee sono ben accette.

Siete sicuri che i ferrovieri siano d'accordo?

Che i ferrovieri siano d'accordo, penso proprio di sì, mentre i macchinisti, ritengo hanno diverse opinioni, prevalentemente il timore dell'incertezza che oggi incombe su questa materia dove la strumentalizzazione spesso sovrasta il buon senso.

Comprendo che chi come te subisce in prima





alla sigillatura ed alla decoibentazione?

Altresì nei casi più recenti dei cardani Etr o degli spezzamenti, ritengo insostituibile l'impegno dei lavoratori al miglioramento.

Molti rls possono aggiungere casi a dimostrazione che tutti questi "organi preposti" non bastano se non integrati dall'apporto delle conoscenze dei lavoratori che, come prevede la legge, avviene attraverso la consultazione dei rls. Due esempi personali sono la realizzazione delle vie di fuga dalle barriere antirumore sulla linea Padova-Mestre

persona questi accordi abbia molte perplessità, ma ti chiedo di credermi: se restiamo arroccati sul nostro sistema FS, saremo sempre più accerchiati dalla concorrenza; e quei macchinisti hanno esigenze diverse dalle nostre. Quindi il nostro impegno è di creare regole comuni per tutti più vicine possibili a quelle che attualmente abbiamo come ferrovieri del Gruppo FS.

Non voglio fare terrorismo psicologico, ma sento il dovere di guardare anche fuori dal nostro Gruppo.

Resto a tua disposizione

Saluti, Pietro

Egregio segretario,

Particolarmente negli ultimi mesi, nello scambio di lettere con l'Agenzia Nazionale sulla Sicurezza Ferroviaria, si è distinta l'azione competente di tutela della sicurezza di cui ella è stata promotore.

L'impegno sul tema sicurezza, iniziato di certo molto tempo prima di tali lettere, ci permette di ricordare bene i fatti accaduti.

Tali avvenimenti contrastano con la tesi del volantino FAST di organi preposti alla definizione dei parametri di sicurezza; dalla quale tesi, deduco che i lavoratori e le loro rappresentanze non dovrebbero occuparsene.

Consideriamo allora il vacua ed il pretestuoso K2: se fosse stato per le regole costruite dagli organismi allora preposti, molti treni viaggerebbero col solo pedale. Solo la lotta dei lavoratori e l'intervento del sindacato hanno consentito storiche migliorie (attrezzaggio intera rete e dissociabilità vigilante). Oppure l'amianto: se tanti macchinisti non avessero protestato convintamente, saremmo arrivati

(che non c'erano) ed il divieto al pdm di salire sull'imperiale esponendosi a cadute. Come pure ritengo compito del sindacato (prima che di altre istituzioni) migliorare i testi di legge per le tutele dai campi elettromagnetici e dal rumore, difendere quelli sul diritto di sciopero ed il testo unico sulla sicurezza senza lasciare mano libera al governo.

Ma arriviamo al tema dell'orario di lavoro in relazione alla salute e sicurezza dei lavoratori (DIR CE 2000/34). Qui sono addirittura le fonti normative ad incaricare e responsabilizzare il sindacato di definire migliorie ai limiti minimi del riposo e alla turnazione. Eccolo quindi, doverosamente, attore primo nella tutela della sicurezza. E non si tratta più di decidere dopo quanto lavoro la retribuzione diventa "straordinario", bensì dopo quanto lavoro bisogna smettere per non costituire pericolo!

In proposito due considerazioni:

- Siamo prevalentemente in assenza di valutazione rischio stress sugli equipaggi attuali a doppio macchinista ed AU (valutazione ritenuta obbligatoria per il pdm). Guarda caso, l'obbligo della valutazione era posticipato a questo giugno! La firma anticipata dell'accordo mette in difficoltà un serio percorso da parte dei rls.

- In questo contesto è inaccettabile un accordo con la definizione dell'orario di lavoro, addirittura con un aumento del tempo di condotta e lavoro AS rispetto al AU. In special modo dopo un riposo fuori residenza, la cui precarietà è denunciata da decenni, il lavoro va dimezzato con qualsiasi forma di equipaggio. E nei turni cargo, con pesanti criticità orarie, stiamo ancora attendendo rimedio al CCNL 2003. Ricordo che è sempre la legge ad imporre il miglioramento continuo della sicurezza dandone l'onere al datore di lavoro e acquisendo il contributo dei lavoratori attraverso gli rls. Quindi una sicurezza che si

costruisce anche dal basso ed in evoluzione per migliorare continuamente. In questo quadro normativo parametri fissi non esistono e lavoratori + rappresentanze non sono fuorigioco dalla definizione delle migliorie. Le condizioni sinora individuate (scmt/ssc, gsm-gsmr, intercomunicante) costituiscono livelli minimi da migliorare in relazione alle nuove tecnologie.

Sono quindi propenso ad una visione di lavoratori con proprie idee, che siano attori primi nelle azioni di difesa e miglioramento della propria salute e sicurezza e vogliano individuare loro i parametri per portare a casa la vita e l'integrità fisica e morale. Tutto questo con l'aiuto delle rappresentanze sindacali e, non meno doverosamente, con quello delle rappresentanze politiche; perché lavoro e salute non vanno demandate alla trattativa personale né ad enti nei quali i lavoratori non sono rappresentati.

Ma torniamo all'argomento nodale sulla riduzione dell'equipaggio: il scmt sostituisce in meglio il secondo macchinista?

L'apparecchiatura è in grado di vedere, come fa il secondo macchinista, le tabelle "F", "C", "T", le curve, gli imbocchi di galleria, i treni incrocianti e tutte le altre circostanze in cui bisogna fischiare? E' in grado di vedere la coda di un treno davanti, gli operai dei cantieri in linea, un segnale improvviso d'arresto, un segnale chiuso all'improvviso, un abbassamento archetti, una riduzione di velocità per peso assiale, il punto di fermata per servizio viaggiatori? Ripete i segnali come il secondo agente o come la RS?

Evidentemente no. Quindi questa tecnologia non è ancora evoluta abbastanza da sostituire il secondo macchinista; allo stato attuale la sostituzione è fuorilegge. Il fatto che sia già definita e concessa la data del cambio turno (1° luglio) per l'attuazione del agente solo, alle condizioni prefissate, pone almeno tre dubbi:

1) Alla consultazione degli rls sono rimasti tempi irrisonanti, praticamente di puro espletamento di una formalità senza tempi materiali per un lavoro approfondito; il sindacato, ha inteso sostituirsi ai rls? E' questa la democrazia sindacale?

2) Nel merito del soccorso ai lavoratori/clienti siamo tutti convinti che il sistema migliore sia un secondo agente in grado di condurre il treno a punti di "rendez-vous" (per utilizzare il termine del coordinamento delle ALS) con i soccorsi. Tale obiettivo non può essersi dissolto solo perché il gestore dell'infrastruttura (quindi non un ente terzo) adotta procedure di emergenza delle quali non ha dimostrato la bontà proprio alla lettera posta da FASTFERROVIE. Questa OS ha forse rinunciato alla risposta sul calcolo dei tempi necessari per il soccorso ed alla

difesa della migliore condizione di soccorso già esistente costituita dal secondo macchinista?

3) Pedalata continua con obbligo dal 1° luglio, o solo atto partenza? Conclamata la monotonia e ripetitività del vacua nonché la distrazione pericolosa che comporta, perché non chiudere la partita definendone l'inutilità?

Clausola sociale. Il pdm non dimentica che il CCNL 2003 peggiorò le condizioni di lavoro. La motivazione era "per reggere la concorrenza". Oggi è dimostrato che o fu un bluff o fu uno sbaglio del sindacato. Il 15 maggio si è dato il via all'A.S. e ad un ulteriore peggioramento dell'orario di lavoro in assenza di tutele da una concorrenza impostata non sulla capacità di imprendere, ma sullo sfruttamento dei lavoratori.

L'orario di lavoro non può essere definito col solo fine di "incrementare l'efficienza delle società del gruppo", ma deve anche tenere conto (dir CE 2000/34) della salute e sicurezza del lavoratore. Questa è la via maestra della clausola sociale da applicare in tutta Europa.

R.L.S. Roberto Favretto.

Egregio Favretto,

nella prima parte della tua lunga lettera, in cui esponi la cronistoria di quanto è accaduto negli ultimi anni per ciò che riguarda le conquiste in materia di sicurezza sul lavoro relativamente alla circolazione ferroviaria, vi sono molti passaggi ampiamente condivisibili. E' innegabile il continuo processo di miglioramento dell'attrezzaggio tecnologico, sia per quanto riguarda la sicurezza in senso stretto che l'ergonomia del posto di lavoro, ed è altrettanto innegabile che i processi sono stati e sono molto lenti. Una loro accelerazione sarebbe più che auspicabile, da parte di tutti. Infatti condividerai con me che non siamo interessati alla quantità dei soldi spesi in tecnologia, ma al come sono stati spesi, affinché le nuove apparecchiature possano garantire l'indispensabile affidabilità.

Pur molto critici rispetto all'affidabilità dei sistemi tec-



nologici e alla loro reale e completa installazione, avevamo da una parte la necessità di evitare di essere messi all'angolo da un'azienda che cercava di scavalcare la discussione con il sindacato, tacciandoci di luddismo, con il chiaro intento di adottare la propria idea senza alcun tipo di mediazione; dall'altra la consapevolezza che un sindacato, qualsiasi sindacato, ha il dovere di rappresentare i macchinisti, tutti i macchinisti, per qualsiasi impresa ferroviaria lavorino.

Nello stesso tempo, però, come tu stesso riconosci, abbiamo avviato un fitto carteggio con l'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria, a cui abbiamo chiesto chiarimenti su quelle che noi consideravamo - e consideriamo - le carenze normative e regolamentari inerenti all'utilizzo delle nuove tecnologie. Abbiamo reso pubbliche le risposte, e a un attento osservatore non può certo sfuggire la forma elegante, quasi notarile, utilizzata dall'ANSF per schivare i quesiti più "spinosi".

Detto ciò, per evitare di tediarti oltre, provo a dare delle risposte più specifiche alle tue domande.

Andando per ordine, riguardo al Documento di Valutazione dei Rischi, ritengo che nessun accordo sindacale possa essere utilizzato quale alibi per evitare il serio percorso che il Gruppo FS deve fare con gli Rls, a cui nessuna Organizzazione Sindacale può o deve sostituirsi.

Tu sai bene, per le tue esperienze personali all'interno di Fast FerroVie, quanto ci stia a cuore assistere gli Rls nel loro impegno; conosci le iniziative - di cui sei stato anche protagonista - da noi assunte anche in tempi recenti per la loro formazione, anche con l'ausilio di professionisti del settore. A breve riprenderemo queste iniziative, che abbiamo interrotto proprio per la delicatezza di questa convulsa fase negoziale.

A mio avviso democrazia significa definire i perimetri di competenza di ognuno, sia esso sindacato, Rls, medici competenti, Asl, Direzione Provinciale del Lavoro o Preture. Ciascuno di questi attori deve assumersi le proprie responsabilità e prerogative; sinceramente, ad oggi, gli Rls e il sindacato lo hanno fatto, mentre ho l'impressione che tutti gli altri non siano andati oltre dichiarazioni di maniera che creano solo conflittualità e disorientamento nel settore. A numerosissime diffide e minacce di varia natura, mai è seguito un atto formale che imponesse qualcosa a chi continuava a tergiversare nell'adozione dei provvedimenti suggeriti.



Riguardo al primo soccorso e all'immobilizzazione del treno, posso assicurarti che non è nostra intenzione cedere di un millimetro sulle posizioni fino ad oggi assunte.

Riguardo all'apparecchiatura vigilante non ti sarà certamente sfuggita la delibera n. 1/DIR/2009 dell'ANSF che proroga le disposizioni della Direttiva DG 4/Div5 0044725 del 20 ottobre 2006 del Ministero dei Trasporti e la successiva direttiva del Ministro dei trasporti n°81/T del 19 marzo 2008.

In ultimo, ma ovviamente non in ordine di importanza, la clausola sociale.

Sono convinto che le motivazioni che ci hanno portato alla stipula del CCNL delle Attività Ferroviarie siano ancora tutte valide, pertanto non riesco a condividere con te quelli che definisci il bluff e lo sbaglio del sindacato. La verità è che se oggi stiamo parlando del Contratto della Mobilità è dovuto soltanto al fatto che qualcuno ha utilizzato un altro Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro per fare *dumping sociale* proprio al CCNL delle Attività Ferroviarie.

Vorrei ricordare a me stesso che tutto è iniziato con un accordo stipulato nelle Ferrovie Nord Milano - Esercizio, che hanno utilizzato il contratto degli Autoferrotranvieri per fare trasporto merci su rotaia; non può sfuggirci che quel contratto parlava di lavoratori discontinui e non normava il lavoro notturno. Come saprai, l'allora Sma non figura tra i firmatari - né della prima né della seconda ora - di tale accordo aziendale.

Non è di nostra competenza la creazione dei necessari provvedimenti legislativi, mentre ritengo che come sindacato, ancora una volta, stiamo percorrendo con coerenza una strada, seppur piena di insidie, verso la costruzione di quella parte di clausola sociale che - quella sì - è nei nostri compiti: il tanto invisso Contratto Unico di Settore, ovvero il CCNL della Mobilità.

RFI: Semaforo verde alla nuova organizzazione territoriale ed alle prime 350 assunzioni

di Carlo Nevi

Con la firma dell'accordo del 15 maggio scorso può prendere il via anche la nuova organizzazione territoriale di RFI S.p.A., che di fatto manderà in pensione l'odierno modello organizzativo dell'esercizio ferroviario, attualmente basato su una distinta articolazione tra Movimento e Infrastruttura.

Con il nuovo modello organizzativo integrato, infatti, le "vecchie" Direzioni Compartimentali Movimento e Infrastruttura saranno sostituite da 15 Direzioni Territoriali di Produzione e da 13 Centri Operativi Esercizio Rete, i così detti COER, che cureranno la programmazione e la gestione della circolazione, che avendo a riferimento tre obiettivi :

- Aumento della capacità delle linee,
- Migliore gestione delle anomalie infrastrutturali,
- Sfruttamento della capacità di automazione,

consentirà di sviluppare una produzione di maggiore quantità e qualità a costi operativi economicamente compatibili.

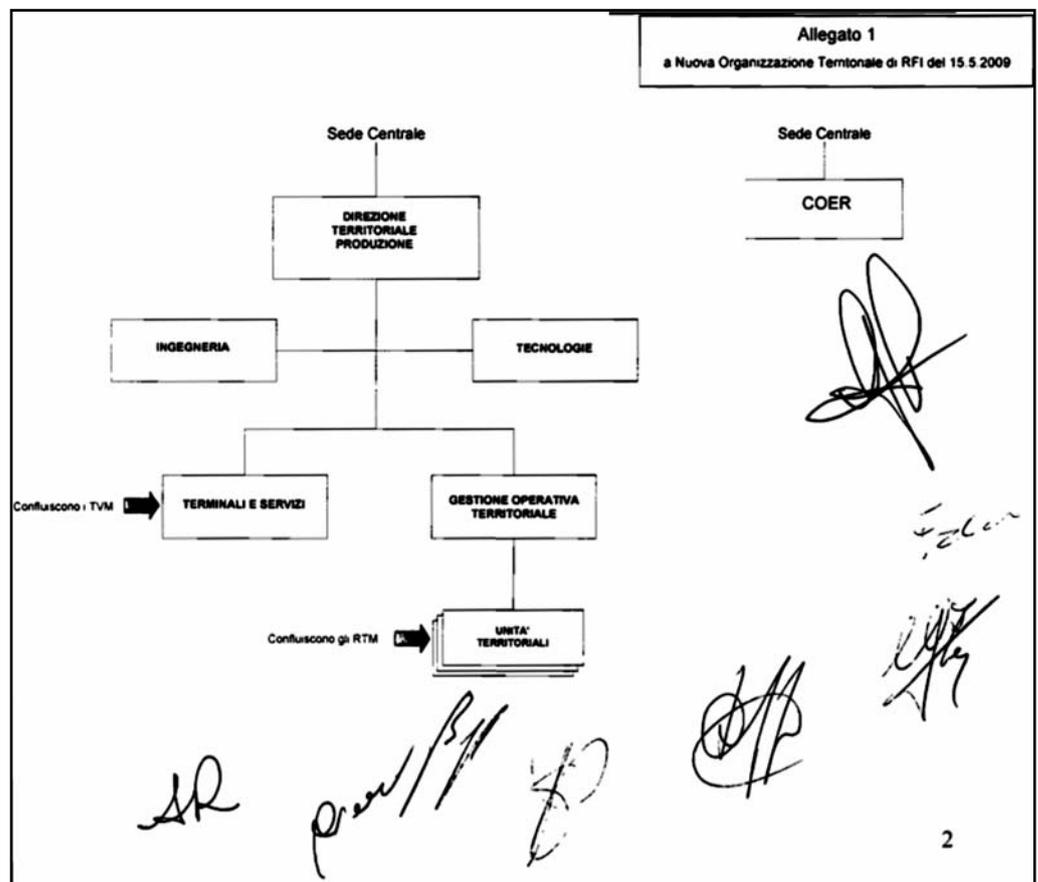
Le 15 Direzioni Territoriali Produzione saranno ubicate nelle attuali sedi delle Direzioni Compartimentali mentre i 13 COER avranno sede a Torino, Milano, Genova, Venezia, Verona, Bologna, Pisa, Firenze, Roma, Napoli, Reggio Calabria, Bari e Palermo; inoltre le attività e le risorse dei "Team Brownfield" passeranno dalle dipendenze delle DCI a quelle della Direzione Investimenti.

Definita così come descritto la macro - organizzazione, saranno ora avviati nuovi percorsi negoziali sia a livello nazionale che territoriale per definire tutti gli aspetti inerenti le articolazioni delle Direzioni Territoriali Pro-

duzione, valutando gli effetti e le ricadute sull'organizzazione del lavoro e sul personale, al fine di costruire percorsi atti al necessario riequilibrio delle risorse umane.

Sarà materia di confronto sindacale anche la verifica delle attività svolte sia all'interno della società che affidate ad aziende esterne, con l'intento di far incrementare la capacità produttiva interna e di migliorare la qualità e i costi delle lavorazioni, con un aumento degli investimenti necessari per l'acquisto di macchine operatrici per il potenziamento dei cantieri meccanizzati.

L'accordo prevede inoltre l'assicurazione, da parte aziendale, di adottare standard tecnici omogenei per la manutenzione dell'infrastruttura dell'intera rete, nonché l'impegno a procedere con un primo quantitativo di assunzioni (350 unità) per far fronte ai volumi di attività previste, con la garanzia di verificare in fase di confronto la necessità di integrare, con ulteriori assunzioni, il numero già previsto.



ALE ha vent'anni



di Antonio Scalise

Nei giorni dal 6 all'8 maggio si sono svolte, a Roma, le celebrazioni del ventesimo anniversario dalla fondazione dell'ALE (Autonome Lokomotivführer-Gewerkschaften Europas), l'associazione europea di sindacati autonomi dei ferrovieri esclusivamente o maggiormente rappresentativi dei macchinisti.

L'associazione fu fondata proprio a Roma nel 1989 ed al momento rappresenta circa 110.000 macchinisti in tutto il vecchio continente.

Il venerdì 8 si sono svolti anche i lavori del direttivo, il cui argomento principale è stato quello di stabilire un percorso che consenta ad ALE di portare la voce dei macchinisti ai tavoli europei di discussione sulla nuova idea di trasporto ferroviario, alla luce degli ormai avviati percorsi di liberalizzazione/privatizzazione già in atto (e l'Italia su questo è molto avanti).

Il dilemma non è di scarso conto: decidere se i sindacati dei macchinisti, per aver voce e poter parlare della specificità e della delicatezza del proprio lavoro devono cercare principalmente il dialogo con le altre associazioni di sindacati, rischiando di diventare una trascurabile e trascurata appendice, o devono garantirsi l'indipendenza correndo il rischio di rimanere ai margini, in un dialogo sindacale molto difficile e in un momento storico di grande pressione, dal momento che è proprio sul lavoro del personale di macchina che tutte le imprese ferroviarie continentali cercano di realizzare le economie e le riorganizzazioni che consentano di perseverare nella battaglia verso il principale e più temibile concorrente, il trasporto su gomma.

A questo proposito, ha assunto carattere di particolare

interesse l'idea di Pietro Serbassi, Segretario Nazionale dell'italiano Fast FerroVie, organizzatore dell'evento, di invitare l'ingegner Mauro Moretti, Amministratore Delegato del Gruppo FS, ma soprattutto presidente di CER, (Community of European Railway and Infrastructure Companies), l'organizzazione che riunisce 72 imprese ferroviarie europee.

L'ing. Moretti (il cui intervento integrale vi proponiamo in altra pagina) ha esposto un'attenta disamina sulla situazione del trasporto ferroviario europeo, alla luce della liberalizzazione del trasporto merci e di quella prossima del trasporto passeggeri. Ha affermato che è assolutamente necessario che le istituzioni europee stabiliscano delle regole di base comuni, affinché le imprese ferroviarie possano farsi una sana concorrenza muovendo dalle medesime condizioni di partenza. Considera importante trovare un punto di mediazione tra le eccessive rigidità contrattuali delle imprese ferroviarie "storiche" e le estreme flessibilità di quelle di più recente ingresso sul mercato.

A specifica domanda del Presidente di ALE, il tedesco Manfred Schell, l'ing. Moretti ha affermato poi che pur ritenendo – come è ovvio – fondamentale il rapporto con le associazioni del sindacalismo confederale, considera necessario trovare le modalità che consentano di instaurare un rapporto più stabile con le rappresentanze del sindacalismo professionale.

Un impegno importante per chi, come ALE, considera che nell'immediato futuro la categoria professionale del macchinista sia quella a cui verrà chiesto di più, in un percorso di razionalizzazione economica e normativa del trasporto ferroviario europeo.

Dalla fondazione ad oggi: la realizzazione di una grande idea.

La relazione del Presidente dell'Ale, Manfred Schell



Signore e Signori,
cari colleghe e colleghi,

ci siamo riuniti in questi giorni nella “Città Eterna”, in una città storica per celebrare un anniversario speciale della nostra organizzazione.

Roma è stata originariamente costruita su sette colli. Quando la ALE è stata fondata a Roma l’8 giugno 1989 questa città, il centro del cattolicesimo cristiano, fondata secondo la leggenda nel 753 a.C. da Romolo e Remo, aveva quindi 2722 anni.

I nostri padri fondatori non si chiamano Romolo e Remo, ma Giuseppe Minutoli per l’Italia e per lo SMA, Jen Altena per l’allora olandese FSV. Porgo ai due colleghi il mio caloroso benvenuto in mezzo a noi e li saluto altrettanto calorosamente.

Il terzo in ordine di tempo è stato il nostro caro collega Fritz Schneider della VSLF in Svizzera, che dopo la costituzione della prima commissione è stato per lungo tempo il nostro tesoriere.

Fritz mi ha espresso il proprio grande rammarico per non poter partecipare a questa festa a causa di un viaggio da tempo pianificato, ma mi ha chiesto di portarvi i suoi più cari saluti e di augurare all’ALE un futuro di felicità e successo.

Il quarto membro fondatore è stato il presidente della tede-

sca GDL, Karl Klein, scomparso nel 1996.

Anche a lui va il grazie dell’ALE per la sua partecipazione attiva nello sviluppo di questa associazione internazionale.

Il quartetto è diventato un’orchestra: comprende ora 16 sindacati europei, che rappresentano gli interessi di oltre 100.000 soci.

Signore e Signori,

Onorevoli colleghi, se il percorso dell’ALE è stato di tale successo non è solo dovuto alla volontà,

alle aspettative, all’impegno dei lavoratori dell’ALE. In primo luogo vi è il fatto che il mondo, e logicamente anche l’Europa, sia stato separato, sia militarmente che economicamente, in occidentale e orientale, e non esisteva nessuna prospettiva di creazione di sindacati liberi nei paesi dell’Europa orientale. Solo attraverso l’eliminazione del muro di Berlino - che noi nella Repubblica Federale chiamavamo “cortina di ferro” - e del certamente indimenticato grande merito di Mikail Gorbaciov, l’ALE è riuscita a costruire un contatto con i colleghi dell’Europa orientale.

... comprende ora 16 sindacati europei, che rappresentano gli interessi di oltre 100.000 soci.

Miei cari colleghi della ex Cecoslovacchia, della Polonia, Ungheria, Bulgaria, Romania, Croazia e Serbia, voi avete riallacciato il contatto con le vostre radici sindacali; avete ridato, dopo più di mezzo secolo, vita all'opera dei vostri predecessori; avete risvegliato i sindacati professionali nei vostri paesi, nella vostra patria.

Gli obiettivi non sono diversi da quelli che erano i criteri fondamentali già alla fondazione del sindacato. Soprattutto, ancora una volta prendete in mano il vostro destino e basate le vostre decisioni su autonomia, responsabilità e democraticità.

Da tedeschi, in base alla dolorosa esperienza nella ex DDR, che ci ha separati con il muro e il filo spinato, sappiamo come sono riusciti nel 1990 i colleghi nella ferrovia della DDR a liberarsi da regolamenti stranieri e a prendere in mano il proprio destino.

Sappiamo tutti che dopo la fine della seconda Guerra mondiale anche in Europa occidentale non in tutti i paesi hanno avuto inizio forme democratiche di governo. Vorrei ricordare il sistema di Franco in Spagna, il regime autoritario di Salazar, con la fine della dittatura nel 1974 e le prime elezioni libere nel 1975 in Portogallo. In Grecia, dove nel 1967 il governo militare fu rovesciato e solo nel 1974 ci fu il ritorno alla democrazia. Ognuno di noi ha ancora davanti agli occhi le immagini del conflitto armato nella ex Jugoslavia.

Cari ospiti,

cari colleghe e colleghi,

nessuno si deve sbagliare, fino ad oggi non in tutti gli Stati che si proclamano democratici viene praticata la democrazia. Mi chiedo: è democratico, quando il Parlamento europeo discute leggi e regolamenti per tutti i lavoratori gli Stati dell'Unione Europea solo con una organizzazione sindacale, la Confederazione europea dei sindacati (CES), o solo con i ferrovieri connessi con la Federazione Internazionale dei Trasporti (ITF)?

E' democrazia quando, in un paese democratico, dal 2001 un sindacato cerca, finora invano, di guadagnare un riconoscimento politico e legale come sindacato?

Dico chiaramente e inequivocabilmente che né i tedeschi, né nessun altro sindacato ferroviario europeo ha il diritto di parlare a nome di tutti i dipendenti e in rappresentanza di un unico organismo. Il Parlamento europeo, alla cui elezione siamo chiamati quest'anno, non soddisfa fino ad oggi ciò che noi tutti ci aspettiamo da esso.

Mi chiedo ancora: che ruolo ha il Parlamento europeo in questo momento di crisi economica? Quali sono le responsabilità dei nostri governi nazionali? La crisi mondiale è caduta dal cielo senza preavviso?

No, l'avidità di quasi tutte le grandi banche europee - meglio dette squali - che volevano guadagnare più soldi ci ha portato a questa crisi. Dove sono adesso quelli della globalizzazione, la globalizzazione sfrenata disegnata come una benedizione per l'umanità?



Dove sono i dirigenti, ma anche i politici, che hanno prescritto norme anti sociali con le quali poi il mercato si sarebbe regolato?

Dove sono gli inquinatori, dove sono i colpevoli della miseria del mondo di oggi?

Oggi sappiamo solo una cosa: noi, ciascuno di noi contribuenti, noi soli paghiamo il conto per queste antisociali, irresponsabili azioni. Stiamo pagando con il denaro e la perdita di 100.000 posti di lavoro.

La questione è: chi ci protegge da questi recidivi?

E' democrazia quando, in un paese democratico, dal 2001 un sindacato cerca, finora invano, di guadagnare un riconoscimento politico e legale come sindacato?

C'è democrazia dove il sindacato avversario, in collaborazione con i datori di lavoro può calpestare il diritto alla libertà di associazione, di coalizione e nello stesso tempo annunciare di vivere in uno stato moderno?

No, noi come Ale dobbiamo essere la difesa. Miei cari colleghi della SACT del Belgio, l'Ale è vostro alleato quando si tratta di giustizia e di libertà per il vostro sindacato, in terreno giuridico e politico.

sentano e vogliono vincere alle elezioni del 3 al 5 Giugno 2009 con una propria lista indipendente di macchinisti in rappresentanza delle istituzioni dei rappresentanti dei lavoratori.

Come presidente dell'Ale parteciperò, il 26 Maggio 2009 in Austria, ad una riunione con i colleghi austriaci, sotto il motto "Il macchinista nella UE". L'obiettivo è quello di vincere le elezioni, per fondare un sindacato austriaco che sarà prima o poi membro dell'Ale."

20 anni di Ale sono 20 anni di successi. Ringrazio tutte le persone coinvolte in questo successo. So per esperienza fin troppo bene che il successo, come il fallimento, dipende in primo luogo sempre dal lavoro dei rispettivi presidenti dei singoli sindacati.

... 20 anni di Ale sono 20 anni di successi ...

So che è sbagliato sottolineare i singoli presidenti dei sindacati. Consentitemelo comunque. Il mio primo ringraziamento va ai fondatori ed ex colleghi del Comitato esecutivo, Fritz Schneider, Svizzera, e Giuseppe Minutoli, Italia, come anche a Jen Altena, Paesi Bassi.

I miei fidati colleghi Sala, Romania, Barrancos, Spagna, Sipos, Ungheria, Zaborwoski, Polonia, Turcek, Cecoslovacchia, Epaminondas, PEPE.

Ringrazio i membri del consiglio di amministrazione Ale e in particolare i miei colleghi deputati Fraile, Spagna, e Mietek, Polonia. Grazie, al tesoriere Ale, Herbert Nezosi.

Ci auguriamo, ma non abbiamo dubbi, che la Ale continuerà a crescere. Inviamo un messaggio ai sindacati dei macchinisti francese e inglese, che non hanno ancora trovato la strada verso di noi, l'associazione europea di cui fanno parte.

Lasciamoci il compito di assumerci la responsabilità a vicenda e di aiutarci e lottare per i nostri membri. Creiamo una comunità a beneficio dell'Ale e per il beneficio dei nostri più di 100.000 membri.

Auguro alla Ale di riuscire a difendere i propri diritti, di operare sempre in questo spirito collegiale, di sopravvivere in tempi difficili come questi; di poter adottare i nostri obiettivi comuni, in veste di partner sociale dell'Unione Europea, ma anche ognuno per se stesso assuma la lotta contro tutti coloro - siano essi i datori di lavoro o i sindacati o partiti politici - che ci negano il libero esercizio dei nostri diritti.

Viva la Ale.



Siamo consapevoli del fatto che le vie legali siano necessarie per essere riconosciuti come sindacato.

Noi chiediamo che dopo otto anni di lotta non ci sia un nuovo rinvio del giudice e il processo venga chiuso il 19 Settembre 2009.

Chiediamo, dopo la sentenza positiva, l'immediato riconoscimento della SACT dal datore di lavoro SNCB e un'adeguata compensazione da parte della SNCB delle spese sostenute dai colleghi.

Caro Arthur Mercier, la SACT ha l'Ale al suo fianco.

Sosteniamo tutti coloro che, come i colleghi austriaci, si pre-

Regole comuni in Europa per la completa liberalizzazione del trasporto ferroviario

L'ing. Mauro Moretti, oltre ad essere Amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, è anche Presidente di Cer (Community of European Railway and Infrastructure Companies), l'organizzazione che riunisce 72 compagnie ferroviarie europee. Abbiamo pensato che sarebbe stato molto pertinente un suo intervento durante le celebrazioni del ventennale di Ale, e glielo abbiamo chiesto. Ha accettato, ed ecco di seguito il testo del suo intervento.

Questa iniziativa cade in un momento molto particolare per la vita delle ferrovie nei nostri paesi e in Europa. Dopo la prima fase di liberalizzazione europea nel campo delle merci, siamo alla vigilia dell'apertura della liberalizzazione per il traffico passeggeri internazionale.

Giungiamo a questo appuntamento con la comune matrice di direttive europee ma con diverse leggi e regolamenti nazionali di applicazione delle direttive stesse. Questo vuol dire avere diversi mercati, con diverse regole ma comuni competitori.

I competitori sono di due ordini: i *newcomers*, cioè quelli che arrivano nuovi nel mercato ferroviario, e gli *incomers*, le vecchie aziende delle ferrovie. Queste due famiglie di competitori hanno diversi contratti - di lavoro in particolare, ma anche con i vari fornitori - per fare il loro servizio. Quindi l'approccio alla liberalizzazione - delle merci prima e, tra breve, del trasporto passeggeri - avviene con forti disparità di competizione tra le varie aziende e con diversi contratti di fornitura, in particolare diversi contratti di lavoro.

La crisi, in aggiunta, determina delle condizioni particolarmente sfavorevoli al dispiegare di una regolare e naturale competizione;

cioè, la liberalizzazione trova un suo dispiegamento quando, in particolare nel campo delle merci, c'è una fortissima flessione di domanda. Ecco, vedete, l'insieme di questi fattori determina uno scenario da un lato competitivo e dall'altro con forti tensioni. Le variabilità dei fattori presenti sul mercato del lavoro e sul mercato delle imprese, quindi, sono forti e necessitano di alcune regole.

In particolare è importante che ci siano, nel campo del lavoro, delle regole minime di riferimento per tutte le imprese, vecchie e nuove, che operano sul mercato liberalizzato. Questo comporta sicuramente una responsabilità di tipo diverso da parte di vari attori, ivi comprese le organizzazioni sindacali, per poter fare su scala continentale quello che abbiamo sperimentato in ognuno dei nostri Paesi.

E' perciò che io auspico che vengano rapidamente trovate

... l'approccio alla liberalizzazione - delle merci prima e, tra breve, del trasporto passeggeri - avviene con forti disparità di competizione tra le varie aziende ...



soluzioni, sul tavolo che ci vede confrontarci a livello europeo, sui diritti minimi contrattuali che devono essere base comune, valevole in tutti i Paesi, per tutte le Organizzazioni Sindacali, per tutte le Imprese Ferroviarie.

Questo vale in particolare per una categoria di lavoratori come i macchinisti, cioè quella parte del mondo del lavoro che, nella competizione tra imprese nel mercato continentale, può fare la differenza tra impresa e impresa.

Estreme rigidità da un lato, ovvero grandi flessibilità imposte dall'altro, segno rispettivamente di grande forza o di estrema debolezza contrattuale possono rappresentare - se non nell'immediato, nel medio termine - fortuna o disastro per l'impresa o per il lavoratore stesso.

Ecco allora che regole di competizione comuni tra imprese sui vari mercati nazionali e a livello europeo e regole che

... regole che determinino dei minimi comuni per quanto riguarda i diritti dei lavoratori, in particolare dei macchinisti ...

rigidità nelle imprese *incomers* e lasciare flessibilità estrema alle nuove aziende, vuol dire far sì che la moneta cattiva scacci quella buona.

Permettetemi di dire anche, in qualità di Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato, che noi stiamo non solo accettando la competizione sul territorio nazionale - e l'Italia è il territorio dove la competizione si esprime al massimo livello, dalle merci ai passeggeri - ma intendiamo rilanciare la nostra sfida sui mercati internazionali. Siamo la prima impresa tradizionale che ha chiesto tracce per treni passeggeri sul mercato internazionale. Riteniamo con questo di avere aperto una nuova era: corridoi ad alta concentrazione di abitanti e di attività, come ad esempio il corridoio centrale italiano, la valle del Reno, il grande corridoio che si estende tra Amburgo, Parigi e Londra, il corridoio tirrenico da Genova fino a Valencia rappresentano esempi sovranazionali nei quali tra breve si svilupperà una fortissima competizione tra imprese ferroviarie.

Noi come impresa ferroviaria italiana parteciperemo a questa competizione. Occorre che, per evitare forti conflitti tra imprese - e tra queste e i lavoratori - venga raggiunto quel patto sociale al quale prima mi riferivo.

Auspico quindi che Ale sia tra i protagonisti di questa volontà sui tavoli che ci vedono confrontarci in Europa. Questo nell'interesse di tutti coloro che operano nel settore ferroviario - le imprese ferroviarie e il lavoro - affinché il settore ferroviario possa riprendere un ruolo ancora più importante di quello che ha, incrementandolo nel setto-

re passeggeri, ma soprattutto incrementandolo nel settore delle merci, dove il *trend* che abbiamo non è positivo. Lo ripeto: questo sta nell'interesse delle imprese e dei lavoratori delle ferrovie, ma anche nell'interesse dei nostri Paesi, per il minore impatto ambientale che il mezzo di trasporto ferroviario e per la migliore vivibilità che i nostri Paesi avranno, in particolare le grandi aree urbane.

Voglio anche rimarcare che lo sviluppo delle ferrovie può consentire all'Europa di mantenere la propria *leadership* in campo industriale a livello mondiale; e di questi tempi, credetemi, considerato quello che si sviluppa nel *Far East*, è un *asset* importante che dobbiamo conservare.

Vi ringrazio, vi auguro buon lavoro ed auguro ad Ale prosperità in campo europeo.



determinino dei minimi comuni per quanto riguarda i diritti dei lavoratori - in particolare dei macchinisti, che sono quelli che poi rendono interoperabili i treni passando per le frontiere - sono le condizioni essenziali per un nuovo patto sociale, affinché il settore ferroviario possa progredire senza temere conflitti di altri modi di trasporto o addirittura conflitti distruttivi al suo interno.

Io sono personalmente perché la liberalizzazione progredisca; sostengo che lo sviluppo della competizione può rendere le imprese sane e i servizi resi ai clienti di giusta qualità e di giusto prezzo.

Sono convinto però che per questo occorran imprese che abbiano i giusti requisiti patrimoniali e finanziari e vi sia consapevolezza delle Organizzazioni sindacali che il mantenere

Una storia entusiasmante

Dal sogno di un pugno di visionari alla realtà dei nostri giorni:
16 sindacati che rappresentano 108.000 iscritti. L'ALE.

n.s.



Un'unione europea di sindacati autonomi di macchinisti, che s'impegna oltre i confini per i loro interessi: l'8 giugno 1989 si sono incontrati a Roma i rappresentanti di quattro nazioni (Germania, Italia, Olanda e Svizzera) per approfondire questa volontà comune e per fondare l'ALE.

Tra i fondatori troviamo: Karl Klein (scomparso il 30.05.1996) e Manfred Schell come rappresentanti della tedesca GDL, Giuseppe Minutoli rappresentante SMA, oggi FAST FerroVie, Jan Altena rappresentante dei macchinisti olandesi e Fritz Schneider per gli svizzeri. Risalgono al 1985 le prime discussioni circa la possibilità di un'unione europea di macchinisti. L'obiettivo di questi incontri è stato quello di rappresentare gli interessi dei macchinisti in Europa cosicché, pur mantenendo una autonomia nazionale, si cominciasse a muovere i primi passi verso un comune piano europeo. Sono, nel 2009, venti anni ormai che i macchinisti si sono trovati insieme per un fine comune a tutti e per fondare L'ALE.

KARL KLEIN

Fu la colonna della realizzazione di un'unione di sindacati europei ed è stato partecipe, in modo determinante, alla congiunzione tra l'allora SMA, GDL, VVMC, VSLF e i rappresentanti del sindacato dei ferrovieri svedese. Ha portato

avanti con successo la sua opera di integrazione tra i sindacati membri sin dal giorno in cui è diventato segretario generale del CESI e, per così dire, anche dell'ALE.

GIUSEPPE MINUTOLI

“Al momento della fondazione, era prioritario discutere sulle condizioni di sicurezza sul lavoro proprie di questa professione”, dice Giuseppe Minutoli, esponente dell'allora Sindacato Italiano dei macchinisti SMA, ora FAST FerroVie. Questi obiettivi sono ancora validi. Minutoli considera lo scambio e la cooperazione con gli altri stati europei molto importante. Ricorda con piacere la riunione dell'ALE a Monaco di Baviera, occasione in cui altri sindacati dei macchinisti sono entrati a farne parte. Hanno partecipato macchinisti italiani, tedeschi, alcuni svizzeri, cechi, spagnoli, portoghesi, polacchi e macchinisti provenienti da altri stati.

Un altro momento significativo è stato per lui l'incontro ad Halle del 1989, due giorni dopo la riunificazione della Germania. Il ventennale dell'ALE rappresenta quindi una data importante per Minutoli, che per il futuro si augura che l'ALE possa raggiungere gli obiettivi per cui è nato questo glorioso sindacato il quale, rimanendo sempre fedele a se stesso, porrà delle nuove pietre miliari per i macchinisti europei.

FRITZ SCHNEIDER

“L’insieme e l’intesa sono gli aspetti più importanti, e questo è garanzia della sussistenza dell’ALE”, secondo Fritz Schneider, ex-presidente della VSLF e cofondatore svizzero dell’ALE. I macchinisti hanno una grande responsabilità e sono l’ultima istanza per quanto riguarda la sicurezza e le misure di emergenza; si trovano soli con questa responsabilità e sempre sotto pressione, non solo sul piano nazionale ma anche su quello internazionale. Gli obiettivi dell’ALE sono quelli di un allineamento dei salari in Europa ed il rilascio della patente di guida europea per i macchinisti. Schneider sottolinea che un altro obiettivo dell’ALE è quello di essere accettato dai sindacati nazionali della UE in quanto rappresentanza autonoma dei 16 sindacati membri. Anche la ETF deve riconoscere l’ALE, cosa che è sempre molto difficile, ma Schneider si mostra ottimista.

MANFRED SCHELL

E’ cofondatore e presidente, fino al 2010, dei sindacati autonomi in Europa.

Dal 2008 non lavora più con la sua associazione nazionale, la GDL, di cui è presidente onorario.

Schell ritiene che l’obiettivo principale dell’ALE sia quello di standardizzare le condizioni materiali e sociali dei macchinisti in Europa. Finora solo quattro sindacati membri sono così autonomi da poter stipulare contratti di tariffa autonomi.

Altri obiettivi sono: impedire il dumping salariale e promuovere l’aiuto ai colleghi in caso di incidenti su rotte oltreoconfine. Negli ultimi anni sono stati avviati contatti con i sindacati classici inglesi e francesi, ad esempio con il sindacato francese dei macchinisti, FGAAC, che non è ancora associato ma con cui c’è uno scambio fruttuoso. Schell lo spiega con il fatto che i sistemi in Francia e in Germania sono diversi: in Francia però i sindacati sono attivi nella politica come anche in Austria. La Francia è inoltre membro dell’ETF, partner sociale europeo per i dipendenti delle ferrovie. L’ALE sta combattendo per il riconoscimento come partner sociale perché vuole partecipare alla politica europea. Schell ritiene inoltre che il trasporto su rotaia ha in generale un buon futuro davanti a sé, ma esprime dubbi riguardo alla possibilità che le imprese ferroviarie possano mantenere le attuali dimensioni. L’obiettivo a lungo termine dell’ALE è quello di riunire la professione del macchinista oltre i confini e le barriere linguistiche.

Vediamo ora una breve storia dei sindacati aderenti.

FAST FerroVie – SMA.

Sindacato autonomo dei macchinisti, aiuto macchinisti e personale viaggiante, è nato il 3-4 ottobre 1952 a Foligno. Dal 26 giugno 1990 lo Sma aderisce alla Confasal (Confederazione autonoma di sindacati dei lavoratori). La globalizzazione, l’ingrandimento dell’unione europea ed il



federalismo regionale, hanno indotto lo Sma ad un ulteriore adattamento e riorganizzazione. Nel Congresso Nazionale del 15/17 marzo 2005 è sorta la FAST- FerroVie.

FML

E’ nata il 16 marzo 1990 a Brasov per rappresentare gli interessi sociali, lavorativi ed economici dei macchinisti romeni. Inizialmente contava 29000 aderenti, ma è stato diviso in due in base a misure di ristrutturazione nell’anno 1999. Dal 1999 la FML ha la sua sede a Bucarest.

Jan Altena ritiene che furono Karl Klein e Manfred Schell della GDL ad aver avuto l’idea di un sindacato europeo di macchinisti. Venne contattato l’olandese (della FSV) per sapere se fosse interessato a fondare l’ALE: questa idea piacque moltissimo all’olandese. Nonostante ciò la FSV non entrò nell’ALE, tuttavia Altena fu uno dei fondatori, fu sempre attivo nell’ALE e mantenne i contatti, soprattutto quando la FSV nel 1993 si sciolse. Ad Altena venne proposto, dal VVMC che seguì, di diventare membro e di tenere i contatti con l’ALE in qualità di rappresentante. Nel 2001 il VVMC venne accettato come membro.

SACT

Dal 1956 i macchinisti belgi si battono per il diritto di rappresentare i propri interessi in un sindacato.

Nel 2001 fondarono il sindacato autonomo dei macchinisti belgi SACT scontrandosi con le ferrovie belghe.

E’ difficile l’esistenza per il SACT.

SEMAF

E’ stato fondato nel 1986.

Ne fanno parte più dell’ 80% dei macchinisti spagnoli; è il sindacato di maggioranza delle ferrovie RENFE.

E’ l’ unico partner riconosciuto per la rappresentanza del personale in Spagna.

L’intento è quello di rappresentare tutte le nuove imprese di trasporto su rotaia che nascono nel corso della liberalizzazione in Spagna.

SMAQ

Venne fondato nel 1978. E' diventato un movimento di sindacati autonomi, politicamente indipendente ed è anche l'unica rappresentanza competente in Portogallo.

Nel 1979 firma con il CP un contratto, per le tariffe, per i lavoratori delle ferrovie.

SSH

Dopo la divisione della ferrovia croata in una holding con 4 associazioni dipendenti, esiste, ora, un'associazione di macchinisti.

Esiste un contratto collettivo per i macchinisti, che assicura la rappresentanza degli interessi giuridici; al momento si batte contro la separazione delle locomotive a servizio dei Cargo da quelle per il trasporto di persone.

ULDB

E' stato fondato nel 1993 in Bulgaria. Nel 1998 è stato il rappresentante del personale durante le lotte dei lavoratori, supportato dall'Ale.

VSLF

Venne fondato nel 1876.

Fu il primo sindacato in Svizzera.

Nel 1933 avvenne la fusione con l'associazione svizzera delle ferrovie SEV e nel 1957 rifondazione del VSLF.

Finora è diventato partner sociale ufficiale dalle ferrovie della Svizzera, è politicamente neutrale e indipendente.

I dirigenti, presidente incluso, sono macchinisti attivi.

Fu uno dei membri fondatori dell'Ale.

VVMC

Venne fondato nel 1978.

Venne riconosciuto dal decreto reale del 1976.

All'inizio riuni solo macchinisti ma presto anche controllori.

Gli obiettivi: miglioramento delle condizioni di lavoro e del salario dei membri

E' autonomo, non politicamente schierato, e molto considerato dai grandi sindacati.

ZZM

Fu fondato nel 1919 a Cracovia.

Lo statuto venne registrato l'8 ottobre del 1919.

Fino alla seconda guerra

mondiale fu attivo; in seguito riprese le attività ma soltanto nel 1989.

“L'onore e il legame professionale ci unisce” è il suo motto.

Obiettivo: rappresentare gli interessi dei macchinisti.

FS SR

La storia del sindacato dei macchinisti slovacchi comincia nel 1896. La FS SR nasce dopo la separazione della Cecoslovacchia, la quale fu anche causa della separazione del sindacato FS CSFR (deciso in una riunione generale nel 1992). Ufficialmente, la FS SR esiste dal 1 gennaio 1993 e rimane, come successore della FS CSFR, membro dell'Ale. Obiettivo: migliorare le condizioni sociali e di lavoro dei membri. La FS SR può stipulare contratti di tariffe e anche contratti collettivi per le ferrovie slovacche ZSSK per quanto concerne il trasporto di persone e anche per la ZSSK Cargo.

GDL

Fondato nel 1867, è il sindacato il più antico della Germania. Un grande successo ottenne nel 1990, appena dopo la caduta del muro: il primo sindacato libero nella DDR è stato fondato sul nome “GDL della DDR”. Divenne presto effettivo per tutta la Germania. Nel 2008 dopo essersi battuto strenuamente per mesi, attraversando diversi processi per un contratto di tariffa, risulta vincitore. Costante è il contributo per la costruzione ed il potenziamento dell'Ale.

MOSZ

Venne fondato il 23 Agosto 1990 da 77 macchinisti; nel giro di due settimane il 90 per cento dei macchinisti ungheresi entrò a farne parte. Gli obiettivi sono sempre attuali: rappresentare i macchinisti sul piano sociale, settoriale, giuridico. L'intesa professionale rappresenta un importante valore.



NSMS

Sindacato indipendente dei macchinisti della Serbia, fondato il 10 ottobre del 1990, con l'obiettivo di rappresentare gli interessi economici e giuridici dei macchinisti. Nel 2007 si decise di eliminare il "Fach" nel nome e adesso si chiama solo NSMS. Gli obiettivi perseguiti sono quello di accogliere più membri ed avere una possibilità di negoziazione più forte.

PEPE

Dal 1994 nell'ALE (i capi e i membri avevano votato per l'accesso). Dalla privatizzazione in Grecia delle ferrovie OSE in una holding di 7 società dipendenti, PEPE si prodiga per dare voce alle insicurezze dei lavoratori.



Risoluzione dati al Commissario della UE

Il 19 luglio del 2000 si è riunita a Bruxelles una delegazione della CESI, una dell'ALE e l'allora Commissario spagnolo dell'UE Loyola de Palacio per discutere del futuro della politica dei trasporti.

Il presidente dell'ALE Manfred Schell ha parlato della competizione che esiste tra i diversi mezzi di trasporto e degli errori fatti; di come cioè non si sia pensato che è necessario porre delle condizioni generali davanti alla liberalizzazione. Nel corso della liberalizzazione del trasporto su rotaia, quello stradale e quello aereo aumentano i loro profitti. Questa azione mette in pericolo la sicurezza dei posti di lavoro, la sopravvivenza economica delle imprese ferroviarie in Europa e conseguentemente la sicurezza del trasporto su rotaia. In questa occasione l'ALE ha fornito al commissario Palacio le soluzioni per un cambiamento:

- standardizzazione delle regole di segnalazione;
- regole di protezione per quanto riguarda le legge che regolano gli orari di lavoro;
- regole per la guida su rotaia.

Palacio ha accettato le risoluzioni promettendo di esaminarle. Più tardi ha ringraziato l'ALE per aver avanzato delle proposte

interessanti, riconoscendo l'importanza di cambiamenti che si rendevano necessari.

Linee guida di lavoro per il personale

Con l'aumento della liberalizzazione del settore ferroviario si sono sviluppate sempre più imprese di trasporto ferroviario in Europa, ma non esistono ancora delle norme specifiche che regolino questo settore, soprattutto per quanto riguarda gli orari di lavoro. L'ALE ha promosso nel 2000 un decreto di linee guida europee con orari di lavoro e disposizioni volte alla protezione dei macchinisti. CER e ETF hanno ripreso l'idea dell'ALE e hanno cominciato a portare avanti le trattative dal 2003.

L'intesa tra ETF e CER e' stata raggiunta nel 2005 con il decreto del 2005/47/EG. E' stata stabilita una norma Europea, da inserire nel sistema legislativo dei paesi nazionali, che prevede:

- il riposo giornaliero nel luogo di residenza deve essere di almeno 12 ore nell'arco delle 24
- per sette giorni di lavoro almeno 24 ore di riposo
- dopo 6 ore di lavoro almeno 30 minuti di pausa
- I macchinisti dopo otto ore di lavoro 45 minuti di pausa
- al massimo le ore di lavoro (viaggio) devono essere nove di giorno e otto di notte (ancora non sono state riconosciute le otto ore di notte e i due turni di notte massimi alla settimana)
- il datore di lavoro deve avere una lista in cui vengono scritti gli orari di lavoro di ogni lavoratore

Linee direttive per l'emissione di licenze di guida per macchinisti

La prima iniziativa dell'ALE per quanto riguarda una licenza europea di guida per macchinisti risale al 2000.

Nel luglio 2003 e' stata posta la pietra della fondazione di una licenza europea di guida per macchinisti, dalla commissione dell'UE. In questa rielaborazione l'ALE ha partecipato presentando molteplici proposte che sono state prese molto in considerazione. Con il decreto delle linee guida del 2007 e' stato affermato che personale qualificato, con certificazioni e specializzato è essenziale per la sicurezza e la qualità del traffico ferroviario internazionale. Il decreto dovrà essere trasformato in legge nazionale entro il 4 dicembre 2009. Dal 2010 la patente dei macchinisti sarà introdotta in tutta l'Europa.

Dal 2012 si inizierà ad emettere le nuove patenti, e dal 2017 saranno emesse patenti europee valide.

Sito web dell'ALE

Dal 16 novembre del 2007 l'ALE è online.

All'indirizzo www.ale.li vengono messe a disposizione informazioni, in almeno 10 lingue, sia per i macchinisti e ferrovieri sia per chi fosse interessato all'associazione, alla politica ed alla economia.

L'unione fa la forza

di Giuliano Pizzoni

Il 17 marzo scorso gli Assessori ai Trasporti di Umbria, Marche, Abruzzo ed Emilia Romagna si sono incontrati in Ancona, alla presenza di varie associazioni dei pendolari delle 4 regioni, per firmare un protocollo condiviso di difesa del trasporto locale.

Il documento è la sintesi di ciò che è necessario per salvaguardare il trasporto ferroviario; infatti i punti salienti sono il rinnovo del materiale rotabile, una ridefinizione omogenea delle tariffe e il ripristino delle fermate soppresse. Tali richieste verranno presentate al Governo per contrastare la continua contrazione dei servizi che Trenitalia attua inesorabilmente ad ogni cambio d'orario.

Il protocollo vuole essere il punto di rilancio del trasporto pubblico locale, infatti i Rappresentati delle quattro regioni si sono fatti carico di offrire la copertura finanzia-

ria per la maggior parte dei servizi offerti.

La FAST FerroVie condivide l'iniziativa delle quattro regioni a difesa dei diritti dei pendolari, che ogni giorno trovano nel treno un sistema di trasporto migliore, più pulito e più sicuro della solita automobile.

L'Italia non ha bisogno soltanto di Alta Velocità, ma anche di un sistema che consideri le necessità di lavoratori, studenti e viaggiatori occasionali che si muovono nell'intero Paese, creando flussi interconnessi tra regioni limitrofe.

Purtroppo l'evento dell'AV sta creando in alcune Regioni una serie di problemi tali da indurre gli assessori Mascio, Marcolini, Peri e Morra a prendere un provvedimento per salvaguardare quella fascia di utenti che Trenitalia sembra aver dimenticato.



PROTOCOLLO DI CONDIVISIONE DELLE PROBLEMATICHE DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

REGIONI ABRUZZO, EMILIA ROMAGNA, MARCHE, UMBRIA

PREMESSO

che è impegno primario delle Regioni il potenziamento ed il miglioramento dei servizi ferroviari offerti ai propri utenti, per ridurre i problemi dell'inquinamento atmosferico nelle aree più densamente popolate;

che il rilancio del Trasporto Pubblico Locale rappresenta una priorità di interesse nazionale, non solo per la sostenibilità e la qualità della vita nelle nostre Regioni, ma anche per la competitività dell'economia generale, essendo questo un settore a rilevanza economica e una componente essenziale per lo sviluppo dei servizi e delle attività produttive;

che il rilancio del trasporto pubblico locale passa anche attraverso l'incentivazione di tutte le forme di integrazione modale e tariffarla in grado di favorire il passaggio dalla mobilità privata (utilizzata tuttora dal 70% dei pendolari) a quella collettiva;

che le Regioni Abruzzo, Emilia Romagna, Marche e Umbria, nonostante i pesanti vincoli di bilancio e le notevoli limitazioni dovute al rispetto del Patto di Stabilità, si sono fatte carico di importanti impegni tra i quali la copertura finanziaria dei maggiori servizi offerti, la contribuzione all'acquisto di materiale rotabile e, da ultimo, l'impegno ad integrare le risorse tuttora mancanti, nonostante i provvedimenti normativi già varati dallo Stato, per la sottoscrizione dei Contratti di Servizio;

che da sempre ad ogni cambio orario Trenitalia opera unilateralmente scelte di servizi e orari senza consultazione con i territori regionali determinando disagi all'utenza;

che nonostante gli impegni dello Stato e delle Regioni, Trenitalia ha dichiarato l'intenzione di impostare una "pesante ristrutturazione" dei treni a media e lunga percorrenza, del cosiddetto "servizio universale" con la minaccia di riduzione del 30% degli attuali servizi, se non verranno assicurate risorse statali aggiuntive;

che a tutt'oggi tutte le Regioni, ad eccezio-

ne dell'Emilia Romagna, che ha un contratto vigente a seguito di aggiudicazione di gara pubblica, non hanno potuto sottoscrivere i contratti di servizio a causa della richiesta di Trenitalia di copertura integrale dei costi secondo le modalità introdotte dal Catalogo e dalla pretesa di sopprimere i servizi ferroviari meno redditizi;

che Trenitalia, a partire dal 01.01.2009, ha reso più difficile per i pendolari l'utilizzo dei servizi appartenenti a categorie diverse, in quanto ha soppresso la Carta IC Pass, costringendo le Regioni a negoziare con la Società nuove possibilità di integrazione che comportano un pesante onere a carico dei bilanci regionali;

che le Regioni Emilia Romagna, Marche e Umbria, ritenendo fondamentale l'integrazione tra servizi ferroviari di differente classificazione, hanno raggiunto un accordo con Trenitalia per l'istituzione



di una carta Tutto Treno, con la quale gli utenti, a fronte del pagamento di un ticket annuo, potranno utilizzare, per i loro spostamenti indifferentemente treni regionali, Intercity, Eurocity, Eurostar; a Trenitalia le Regioni si sono impegnate a rimborsare la differenza tra il costo degli abbonamenti regionali e quelli corrispondenti degli Intercity meno il ticket annuo pagato dagli abbonati;

che si ritiene indispensabile che la tariffe siano mantenute a livelli di convenienza al fine di consentire agli utenti di usufruire dei servizi di trasporto pubblico a prezzi competitivi rispetto all'uso del mezzo privato;

che il materiale rotabile in uso per i servizi regionali e per i servizi a media e lunga percorrenza è obsoleto e che l'avvio dei servizi di Alta Velocità ha ulteriormente determinato gravi discrasie nel sistema di trasporto ferroviario, in quanto il materiale rotabile di migliore qualità, già destinato ai servizi sulla lunga percorrenza, è ora utilizzato in parte per l'Alta Velocità;

che i servizi di Alta Velocità determineranno, nei prossimi anni, ulteriori svantaggi per i servizi regionali a causa della possibile deviazione su linee secondarie di servizi regionali con conseguente allungamento dei tempi di percorrenza di tutti gli altri servizi e dell'aumento dei costi a catalogo per i servizi regionali;



Giandonato Morra assessore Abruzzo



Mascio Giuseppe assessore Umbria

PRESO ATTO

della situazione di disagio che vivono i pendolari in relazione a:

Soppressione, senza preavviso, di servizi senza sostituzione;

Consistenti riduzioni, programmate e non programmate dei servizi nei periodi estivi;

Scarsa pulizia dei convogli;

Frequente malfunzionamento della climatizzazione, sia nei periodi estivi che invernali;

Ritardo cronico di alcune corse e la conseguente perdita di coincidenze;

Tempi molto lunghi di percorrenza (soprattutto nelle tratte non elettrificate);

Toilette chiuse a bordo treno;

Emettitrici automatiche non sempre funzionanti, difficoltà ad acquistare i biglietti e a regolarizzare la posizione a bordo;

Personale di scorta treno insufficiente per garantire assistenza ai viaggiatori;

Composizioni limitate per chiusura carrozze;

Vetustà del materiale rotabile che determina frequenti guasti e rallentamenti;

Contrazione dell'offerta di Trenitalia sulla lunga percorrenza;

CONSIDERATO

che alcune decisioni unilaterali di Trenitalia quali:

Soppressione di fermate dei treni della lunga percorrenza anche nelle località a forte vocazione turistica;

Soppressione di fermata dei treni della lunga percorrenza anche laddove le Amministrazioni Locali hanno investito ingenti risorse per facilitare l'accesso ai servizi ferroviari e ove sono stati previsti



Pietro Marcolini assessore Marche

e in parte realizzati investimenti sul territorio per rilanciare l'economia;

Soppressione di fermate dei treni dalla lunga percorrenza in quei territori già penalizzati a livello di collegamenti stradali e ove il treno rappresenta per molti l'unico mezzo di spostamento

stanno determinando una marginalizzazione dei territori.

CONDIVIDONO

La piattaforma rivendicata il 5 Febbraio a Roma, in Piazza Montecitorio, nel corso della manifestazione organizzata dalla Regione Liguria:

Il Governo intervenga su Trenitalia per eliminare la divisione tariffaria introdotta dal gennaio di quest'anno e favorire una chiara ed equa ripartizione degli incassi tra i diversi operatori, anche interni al Gruppo FS;

Il Governo trovi risorse aggiuntive per l'acquisto di materiale rotabile ferroviario destinato al trasporto regionale;

Il Governo agisca su Trenitalia e RFI per favorire la programmazione integrata e coordinata dei servizi tradizionali e AV e riequilibrare la frequenza dei Treni ad Alta Velocità con quella dei convogli dei pendolari;

Il Governo provveda per garantire l'intera detraibilità fiscale degli abbonamenti di Trasporto Pubblico Locale;

CONCORDANO

nell'istituire un tavolo interregionale degli Assessori ai Trasporti delle Regioni Abruzzo, Emilia Romagna, Marche e Umbria e delle relative associazioni dei pendolari al fine di:

Monitorare costantemente l'offerta ferroviaria

nelle quattro regioni, con particolare riferimento ai problemi del pendolarismo;

Monitorare la qualità dei servizi offerti;

Collaborare costruttivamente nella programmazione degli orari, per creare utili sinergie nei servizi offerti;

Assicurare condizioni paritarie agli utenti pendolari circa le modalità di accesso ai servizi regionali e della lunga percorrenza;

Far fronte comune nelle rivendicazioni da presentare al Governo;

Promuovere un'unità di intenti per contrastare la minacciata contrazione di servizi che Trenitalia intende avviare.

Per la Regione Marche

Pietro Marcolini

Per la Regione Abruzzo

Giandonato Morra

Per la Regione Emilia Romagna

Alfredo Peri

Per la Regione Umbria

Giuseppe Mascio



Alfredo Peri assessore Emilia Romagna

Settore Appalti e Servizi: vox populi...

Gira per gli impianti di Milano un volantino a cui sentiamo di dover dar voce in quanto espressione dell'animo dei lavoratori e che forse più di tante forbite parole rispecchia la situazione che al momento si vive nel settore Appalti Ferroviari.

di Antonio Vitiello

A TUTTI I LAVORATORI DEGLI APPALTI DELLE PULIZIE FERROVIARIE

La situazione nel settore degli appalti delle pulizie ferroviarie, ormai da parecchio tempo e' assolutamente insostenibile.

Un numero considerevole di lavoratori, vive e lavora in condizioni di grande difficolta' e con preoccupazioni sempre maggiori per quanto riguarda il mantenimento del proprio posto di lavoro e del proprio salario.

Da circa un anno sono state indette da Trenitalia, delle gare d'appalto europee, con un frazionamento degli attuali lotti in tanti piccoli lotticini.

Tutto cio', sicuramente sara' causa di precarieta', instabilita' e confusione nel settore.

I lavoratori, che da mesi sono in silenzio, temono che stavolta il rispetto della clausola sociale da parte delle aziende subentranti non sia sufficientemente tutelati.

E' cosa nota che sono tante le aziende che hanno partecipato a queste gare, alcune di queste hanno partecipato con dei ribassi molto preoccupanti, altre sono di dubbia affidabilita' e di origini poco chiare.

In teoria, Trenitalia, dovrebbe essere garante di questa operazione e dovrebbe quindi vigilare, affinche' nessuno degli addetti in forza alle aziende che attualmente svolgono il servizio, sia lasciato a casa o subisca una riduzione del salario che attualmente percepisce.

Siamo fortemente dubbiosi che Trenitalia abbia la capacita' e forse nemmeno la volonta' di farsi garante di un cambio appalto tranquillo, senza perdita di posti di lavoro e ricadute negative in ambito salariale e contrattuale.

Temiamo che in questa operazione ci saranno parecchi cadaveri, basta ricordare cosa e' successo nel mese di Febbraio a 13 lavoratori del parco Martesana o alle 6 lavoratrici che lavorano in appalto per Ferservizi che dal 1 Giugno sono state licenziate e sostituite con altre lavoratrici.

A noi non interessa difendere questa o quella azienda, a noi interessa il mantenimento del nostro posto di lavoro e del nostro salario ed una prospettiva di stabilita' lavorativa.

In anni di lavoro, in questo settore che a tanti puo' sembrare di semplice manovalanza, si sono formate anche delle professionalita' elevate che hanno, con gli anni acquisito degli stipendi adeguati alle proprie capacita'.

Anche in questo caso ci pare piu' che fondata la preoccupazione per quanto riguarda un taglio del salario.

Siamo costretti a scrivere in incognito perche' su tutto il movimento e' stato imposto il silenzio da Trenitalia, la quale con una nota firmata da un illustre Responsabile a livello Nazionale, qualche mese fa ha semplicemente dichiarato che coloro i quali saranno autori di rimostranze non faranno parte di un eventuale cambio appalto e verranno allontanati dai parchi FS.

Anche da queste intimidazione e dalla mancanza di opportune risposte da parte sindacale nasce la preoccupazione della maggioranza dei lavoratori.

Questa maggioranza silenziosa, pero' e' pronta a manifestare apertamente le proprie preoccupazioni ed il proprio dissenso nei confronti delle varie parti in causa.



E' già da un po' di tempo che si sta assistendo alla lotta tra due giganti, da un lato l'azienda committente F.S. e dall'altro le aziende appaltatrici, che a colpi di ricorsi all'autorità giudiziaria pensano di gestire il settore degli appalti ferroviari, incuranti degli effetti sulle maestranze e soprattutto sull'utenza, che da tempo non riesce a vedere un treno pulito.

Non si è ancora capito che chi soffre in questo *bailamme* sono il lavoratore, divenuto "precario" sul proprio posto di lavoro (soprattutto nei cosiddetti servizi accessori) e l'utenza, che da tempo non riesce ad avere un servizio adeguato al prezzo (per nulla simbolico) che paga.

La manutenzione secondo Trenitalia

di Ennio Pirozzi

E' ormai chiaro che la politica della dirigenza del gruppo Ferrovie - e quindi di Trenitalia - considerando gli ultimi anni e il culmine nell'accordo del 15 maggio scorso, è la volontà di ridimensionamento del ruolo della manutenzione nel suo essere.

Si inizia con la frattura totale tra i due mondi *ciclica* e *corrente* (peraltro mai troppo vicini) e culmina con il passo definitivo di concentrare il fulcro della manutenzione nella parte *corrente*.

La neonata "manutenzione per moduli" non è altro che lo spostamento di manutenzione da una entità all'altra, confinando la ciclica nel pur nobile - ma riduttivo - settore della componentistica. Il termine "riduttivo" non è riferito al fatto che i piani industriali possano orientarsi in nuove concezioni, ma al fatto che ci sarà uno snaturamento della funzione delle Officine Manutenzione Ciclica, che sono nate come Grandi officine, poi "elette" o "ridotte" a stabilimento non molti anni fa (nome che riporta ad un passato industriale tipo anni settanta), e ora chiamate semplicemente officine .

Lo snaturamento consiste nel fatto che tali poli, dalla nascita e per tanti decenni, sono stati strutturati per una attività particolareggiata e a ciclo chiuso. Oggi si ridisegna l'entità di tali strutture senza un apporto nuovo, ammettendo dopo un decennio che l'attività di manutenzione ciclica non può essere assimilata alla "catena di montaggio" e che il lavoro di manutenzione è imperniato sugli agenti e non sull'utilizzo di macchinari a regime continuo. Ebbene, se lo avessero chiesto a chi lavora e conosce nel profondo le dinamiche di una grande officina, sarebbero arrivati a certe conclusioni molto prima.

C'è stato un periodo non molto lontano nel tempo (parliamo di pochi anni fa) in cui si tentò un grande disegno, cioè considerare nel suo insieme la manutenzione, avvicinare e coordinare la ciclica e la corrente con investimenti e lavori anche strutturali (ad esempio l'elettrificazione e la creazione di binari in piazzale per attività manutentiva su intera composizione, o le prove ad alta tensione su treno completo a S. Maria la Bruna); ebbene, il progetto venne abbandonato in breve tempo.

Non si torna indietro, e allo stato attuale non ce ne sono neanche le condizioni, ma il rammarico è non aver potuto provare ed

attuare a lunga scadenza l'unico vero progetto industriale.

Ricordiamo che la manutenzione è la parte di lavoro ferroviario che più di tutte ha la dimensione strettamente industriale; fa parte della storia dell'azienda da sempre, e quindi per ciò stesso possiamo definirci senza alcun dubbio i leader del settore manutenzione ferroviaria in Italia. In tutto il mondo le grandi aziende fronteggiano crisi e/o decentrano attività in posti dove la manodopera costa meno (scelta moralmente discutibile, ma possibile), oppure cedono parte di attività ad altri operatori, ma nessuno cede ad altri il proprio *know-how*, cioè le conoscenze e la capacità di formare. Anzi in economia moderna post-industriale si punta sulla capacità di poter offrire, attraverso esperienza e formazione, soluzioni diverse e variegate.

L'unico settore nella grande industria che non viene tagliato da risorse o in alcuni casi viene addirittura potenziato, in gran parte d'Europa, sono i poli di ricerca e formazione all'interno dei distretti industriali.

Noi non vogliamo paragonarci o confrontarci con grandi realtà industriali, sarebbe fuori luogo ed inutile per storia, attività, e natura industriale; però non possiamo neanche svilire una realtà come la nostra che, anche per la sua dimensione, può offrire delle grandi opportunità. Le grandi officine dovrebbero essere il centro di formazione teorico e pratico degli operatori della manutenzione, sia per quelli che rimangono nell'ambito della manutenzione ciclica che per quelli impiegati in quella corrente. Per la loro distribuzione sul territorio nazionale possono divenire, con difficoltà superabili, il riferimento di tutti gli altri impianti di manutenzione, occupandosi della formazione teorica, ed effettuare stage e periodi di formazione pratica e avere un ruolo fondamentale per tutta la parte, sempre più importante, della formazione sulla sicurezza sul lavoro. Trasformeremmo la realtà delle O.M.C., che tende ad essere statica, verso un maggiore



dinamismo a costi sostenibili, se considerati sul medio termine e rapportati ai notevoli vantaggi che deriverebbero da questo nuovo modello.

I vantaggi immediati sono:

- costante apporto di manodopera giovanile e motivata;
- personale più anziano inserito in cicli di formazione da utenti e formatori;
- pensare l'impianto inserito nel contesto ferroviario, forte di una specificità e nuova natura.

Il mondo universitario insegna che si potenzia la formazione dove c'è anche una grande realtà in cui mettere in pratica le cose; noi con le nostre Grandi Officine possiamo coniugare i due aspetti ed aprire queste strutture anche verso il mondo esterno, essere riferimento in breve tempo per scuole superiori, Università e aziende del ter-

ritorio. Questo è un vantaggio che a lungo termine può dare sviluppi finora impensabili.

Il personale in officina negli ultimi anni ha partecipato ai progetti (nonostante alcuni bandi di partecipazione sembrassero più dei concorsi a premi) per apportare idee e soluzioni tecniche. C'è stata una grande risposta dei lavoratori e una delusione nei tempi e meccanismi di risposta avuti dall'azienda. Abbiamo la certezza, come lavoratori, di poter offrire qualcosa, ma questo qualcosa deve essere strutturato e portato in un progetto industriale.

L'utopia, in questa nuova visione, è la speranza che un domani non molto lontano parte dei giovani operatori non chieda trasferimenti verso altre realtà, ma ambisca a restare in questi grandi poli sentendosi partecipe di un grande progetto.

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

The big blues brother

Il mondo è piccolo, ormai.

L'evoluzione dei mezzi di comunicazione e di trasporto ha avvicinato cose e persone che anche solo fino a trent'anni fa erano considerate lontanissime.

Ricordiamo tutti che occorre 18 ore per raggiungere Milano da Reggio Calabria in treno, mentre ora ne bastano 10; o quando le nostre nonne scrivevano ai parenti emigrati nelle americhe: venti giorni perché la lettera giungesse, altri venti per la risposta e spesso finiva che la formula di rito "carissimi, qui stiamo tutti bene e così speriamo *sapere di voi*" risultasse non più adeguata, perché nel frattempo a qualcuno era capitato, *oborto collo*, di dover abbandonare queste lande crudeli.

Oggi, nell'era di internet, con una webcam da 10 euro si possono vedere in tempo reale gli amici che vivono - per dire - nell'angolo più sperduto dell'Australia.

Un altro mondo. Davvero.

Un paio abbondante di decenni fa, noi stessi abbiamo avuto la ventura di lasciare la nostra cara Calabria per raggiungere un lavoro in Lombardia. Negli ultimi anni, approfittando della facilità di comunicazione cui accennavamo prima, abbiamo lievemente intensificato i viaggi verso le terre che ci hanno visto bambini, adolescenti, poi giovani; quelle terre dove *fino i sassi ci conoscono*.

Per i motivi che potete facilmente immaginare, andiamo in treno.

E tutte le volte, subito dopo la partenza dalla stazione di Napoli, in direzione sud, accade puntualmente

la stessa cosa.

Il treno, dopo aver sferragliato a lungo sugli scambi, inizia a prendere velocità e subito dopo aver visto sfilare sulla destra le ultime case della periferia del capoluogo campano, improvvisamente appare lui. Imponente. Serio, quasi corrucciato. Sembra sapere che non lo vedi da alcuni mesi, e sembra chiedertene conto.

Consapevole di meritare rispetto, sembra pretenderlo.

Sua maestà.

Il mare.

Con il suo ritmo sempre uguale, quasi blues.

Sì, blues, perché - se riusciamo a spiegarlo - come la musica nata nelle comunità di schiavi afroamericani nelle piantagioni del sud degli Stati Uniti, che con la sua struttura

ripetitiva di dodici battute ha praticamente generato la musica moderna, anche lui, il mare, ha dato a chi nei secoli lo ha - in qualche modo - interpellato, risposte sempre diverse.

E a ciascuno la sua.

E noi che gli siamo cresciuti accanto, che lo abbiamo respirato; noi che lo abbiamo sentito ruggire d'inverno e sciabordare lento d'estate, che ne conosciamo la generosità come la capacità di essere terribilmente crudele;

noi che a un certo punto ce ne siamo allontanati non riusciamo a controllare, ogni volta che ritroviamo questo nostro *grande fratello blues*, una lancinante fitta di nostalgia.

Perché si può portare via un uomo dal mare, ma non si porterà mai via il mare da un uomo.



Trattamenti pensionistici ... nuove regole per l'uscita

di Agostino Apadula

La legge 24 dicembre 2007 n. 247, pubblicata sulla G.U. n. 301, ha riformato profondamente le regole di accesso alle pensioni; oltre a prevedere l'aumento progressivo del requisito anagrafico rispetto alla normativa precedente ha introdotto, a partire dal 1° luglio 2009, il sistema delle cosiddette "quote" per l'accesso alla pensione di anzianità.

Si evidenzia che tali modifiche normative non si applicheranno ai lavoratori che hanno già maturato i requisiti per il diritto a pensione entro il 31 dicembre 2007 e che pertanto possono continuare ad accedere ai trattamenti pensionistici secondo la regole in vigore precedentemente al 1° gennaio 2008.

Requisiti per l'accesso ai trattamenti previdenziali di anzianità

Fino al 30 giugno 2009 valgono le regole che seguono:

I lavoratori dipendenti hanno diritto all'accesso alla pensione di anzianità se in possesso di 35 anni di contributi e 58 anni di età;

I lavoratori autonomi (artigiani, commercianti e coltivatori diretti) accedono alla pensione al raggiungimen-



to dei 35 anni di contributi e dei 59 anni di età.

Dal 1° luglio 2009 cambiano profondamente i parametri per l'accesso a pensione.

Viene infatti introdotto il "sistema cosiddetto delle quote", in relazione al quale si consegue il diritto alla pensione al raggiungimento di una quota derivante dalla somma tra età anagrafica e contribuzione, *fermo restando che per questo ultimo vale il limite minimo dei 35 anni*, secondo lo schema e le scadenze di seguito riportate:

Requisito contributivo minimo di almeno 35 anni				
	Lavoratori dipendenti		Lavoratori autonomi	
Periodo compreso	Somma età e anzianità	Età anagrafica minima	Somma età e anzianità	Età anagrafica minima
Dal 01/07/2009 al 31/12/2010	95	59	96	60
Dal 01/01/2011 al 31/12/2012	96	60	97	61
Dal 01/01/2013 in poi	97	61	98	62

Rimane la possibilità di usufruire dei trattamenti pensionistici, a prescindere dall'età anagrafica, quando si è in possesso di una anzianità contributiva di almeno 40 anni, ma sono state introdotte alcune limitazioni, in relazione all'età anagrafica, alle "finestre d'uscita" che regolano l'accesso all'assegno pensionistico.

Il diritto all'assegno pensionistico continua quindi ad essere regolato dalle finestre d'uscita che, con la legge 247/2007, sono state modificate secondo lo schema che segue:

Con meno di 40 anni di contributi		
	Decorrenza della pensione	
Requisiti maturati entro il	Lavoratori dipendenti	Lavoratori autonomi
30 giugno	1° gennaio anno successivo	1° luglio anno successivo
31 dicembre	1° luglio anno successivo	1° gennaio II° anno successivo

Con almeno 40 anni di contributi		
	Decorrenza della pensione	
Requisiti maturati entro il	Lavoratori dipendenti	Lavoratori autonomi
31 marzo	1° luglio stesso anno*	1° ottobre stesso anno
30 giugno	1° ottobre stesso anno**	1° gennaio anno successivo
30 settembre	1° gennaio anno successivo	1° aprile anno successivo
31 dicembre	1° aprile anno successivo	1° luglio anno successivo

Note:

* Con almeno 57 anni di età entro il 30 giugno

** Con almeno 57 anni di età entro il 30 settembre

L'assegno pensionistico quindi decorre dall'apertura della finestra, a condizione che la domanda sia stata presentata prima di quella data. Nel caso non venga presentata nei termini, i trattamenti pensionistici decorrono dal primo giorno del mese successivo alla presentazione della domanda.

Pensione di vecchiaia: introdotte le finestre d'uscita

Per l'accesso alla pensione di vecchiaia con la legge



247/2007 non sono state introdotte modifiche rispetto ai requisiti dell'età e dei minimi contributivi già previsti. Pertanto, *nella generalità dei casi*, l'età per l'accesso alla pensione di vecchiaia rimane:

65 anni per gli uomini;

60 per le donne.

Gli invalidi all'80% e i lavoratori non vedenti possono andare in pensione di vecchiaia invece a 60 anni gli uomini ed a 55 le donne.

Resta inteso che per i *Ferrovieri disciplinati dal Fondo speciale F.S.* rimangono per alcune categorie: P.d.M., P.V., Manovratori ecc., ecc. i limiti di accesso alla pensione di vecchiaia a 58 anni. Ciò non vale per i pari qualifica assunti dopo il 2000, per i quali le Società del Gruppo F.S. su indicazione dell'INPS versano i contributi nell'A.G.O. Per questi macchinisti, manovratori ecc. l'età della pensione di vecchiaia è stabilita quindi in 65 anni per gli uomini ed a 60 anni per le donne. Su questa questione rilevante la FAST Ferrovie ha impostato una vertenza legale, con la presentazione di alcuni ricorsi pilota i cui sviluppi verranno resi noti.

Decorrenza dei trattamenti previdenziali nei casi di pensione di vecchiaia

La previsione delle finestre d'uscita, introdotte dalla legge 247/2007, è la novità sostanziale sull'istituto



della pensione di vecchiaia. Per conseguenza, fermo restando il diritto a pensione al raggiungimento dei requisiti di età anagrafica previsti, l'accesso all'assegno pensionistico è regolato secondo il seguente schema:

Requisiti maturati entro il	Decorrenza della pensione	
	Lavoratori dipendenti	Lavoratori autonomi
31 marzo	1° luglio stesso anno	1° ottobre stesso anno
30 giugno	1° ottobre stesso anno	1° gennaio anno successivo
30 settembre	1° gennaio anno successivo	1° aprile anno successivo
31 dicembre	1° aprile anno successivo	1° luglio anno successivo

Modifica ai coefficienti di trasformazione a partire dal 1° Gennaio 2010

Con la stessa legge 247/2007 il legislatore è intervenuto negativamente riducendo il valore dei coefficienti di trasformazione, indicati nella tabella A della legge 335/95 riportata di seguito, utilizzati per determinare le quote di pensione calcolate con il sistema contribu-

tivo. Per effetto di tale modifica le pensioni future dei lavoratori più giovani (assunti dopo il 1° gennaio 1995) e di quelli in possesso di non più di 18 anni di contribuzione al 31/12/1995, subiranno pesanti decurtazioni.

COEFFICIENTI DI TRASFORMAZIONE		
Divisori	Età	Valori
22,627	57	4,419%
22,035	58	4,538%
21,441	59	4,664%
20,843	60	4,798%
20,241	61	4,940%
19,635	62	5,093%
19,024	63	5,257%
18,409	64	5,432%
17,792	65	5,620%
	tasso di sconto = 1,5%	

Fondo Speciale F.S.

n.S.

La Fast FerroVie, come ben sapete, ha sollevato da tempo il problema del Fondo Speciale FS, purtroppo in perfetta solitudine.

Abbiamo avviato un primo ricorso pilota al Tribunale di Roma ma riteniamo che possa essere utile, visti i tempi della giustizia romana, istruirne ancora in altri territori.

La posta in gioco su questa problematica sono certamente i diritti previdenziali di tutte le migliaia di Ferrovieri assunti dopo l'anno 2000, ma certamente anche quelli di tutti i restanti Ferrovieri, che verrebbero meno qualora il Fondo Speciale venisse dismesso per l'assenza di contribuzione da parte dei nuovi assunti.

Se ciò accadesse, i Ferrovieri perderebbero le loro tutele previdenziali garantite dal sistema pensionistico pubblico. Prerogative previdenziali e non privilegi perché - è bene ricordarlo - sono legate alla tipologia delle specifiche attività lavorative, che ricordiamo per grandi linee:

- il diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni per PDM, PDB, manovratori e personale navigante;
- il diritto al decimo pensionabile per i profili professionali che oggi hanno la possibilità di accedere alla pensione di vecchiaia a 58 anni;
- il diritto alla pensione di vecchiaia a 60 anni per con-

trollori viaggianti, ufficiali di macchina, ecc.;

- il diritto alla pensione di vecchiaia a 62 anni per comandanti, direttori di macchina ecc.;
- il diritto alla pensione privilegiata che oggi compete a tutti i ferrovieri, fino a quando resteranno iscritti al fondo FS, indipendentemente dal servizio maturato, quindi anche con un solo giorno di servizio, così come previsto dalla normativa pensionistica pubblicistica ad essi oggi garantita;
- il diritto alla pensione di invalidità, che spetta a coloro che cessano dal servizio ferroviario per licenziamento per "inidoneità a qualsiasi mansione ferroviaria" dipendente da cause comuni.

Pensiamo però che per arrivare ad una soluzione del rilevante contenzioso aperto si debba ricercare il massimo consenso dei Ferrovieri e se possibile anche delle altre O.S. In ragione di ciò riprenderemo quanto prima le iniziative, invitando tutti i Ferrovieri ad esprimere il loro dissenso mediante l'invio di istanze di regolarizzazione da inviare alle sedi INPS ed al Ministero del lavoro, in attesa che i ricorsi legali vadano a definizione secondo le nostre aspettative.

Anno II - n. 5-6/2009

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, C. Mela, G. Pizzoni, A. Vitiello, E. Pirozzi

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 2/07/2009

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

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

FIRENZE 055-2353870/486515

Piazza 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)



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.