

LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 9-10 Settembre-Ottobre 2010



IVU: Intervento Vessatorio Unilaterale

303

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

Anno IV N° 9-10/2010 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)
Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006

HDI riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

Globale Casa: per proteggere la casa.

Conto Bancom: per accrescere i risparmi.

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

HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri

la possibilità di corrispondere i premi in comode rate mensili con trattenuta a ruolo sullo stipendio.

www.hdi.it



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 **Talanx di Hannover**.

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

SOMMARIO

EDITORIALE

CCNL della Mobilità: un primo passo
di *Pietro Serbassi*

pag. 4

Tra Scilla e Cariddi
di *Paracelso*

pag. 6

Tremonti: "La legge sulla sicurezza del lavoro è un lusso che non possiamo permetterci"

a cura di *Natale Italiano*

pag. 9

GIALLOFISSO

Domande

di *Antonio Scalise*

pag. 10

Calabria: quando il diritto alla mobilità è per molti ma non per tutti

di *Samuel Porcella*

pag. 11

Il saccheggio

di *Antonio Scalise*

pag. 14

Arrivano i privati

di *Matteo Cocuzza*

pag. 15

In cargo c'è fermento

di *Antonio Scalise*

pag. 16

IVU: Intervento Vessatorio Unilaterale

di *Vincenzo Multari*

pag. 18

Non facciamoci travolgere dal tornado IVU

(v.n.)

pag. 20

L'IVU e i quadri oggi addetti alla distribuzione del PDM e del PDB

(v.n.)

pag. 22

Il CCNL della Mobilità è un punto fermo

di *Brigida Marro*

pag. 23

Romania un sistema ferroviario che viaggia verso il futuro: analisi di un processo lento ma inarrestabile

di *Graziano Badolato*

pag. 27

Gli spogliatoi del personale del settore appalti a Milano Centrale - Un annoso problema

di *Claudio Verrecchia*

pag. 30

Paghe corrette - concorsi corretti

di *Claus Weselsky (presidente GDL)*

pag. 31

La manutenzione e i maghi della finanza

di *Nicola Romeo*

pag. 31

La sicurezza, questo lusso

di *Felice Totaro*

pag. 32

Detassazione delle competenze premiali i rimborsi con le dichiarazioni dei redditi del 2011

di *Agostino Apadula*

pag. 34

PREVIDENZA

Le nuove regole della previdenza pubblica

a cura di *Agostino Apadula*

pag. 37

N° 9/10

2010



SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

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

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

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

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

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

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

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

NAPOLI 081-5672317 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)

LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

Mensile di approfondimento politico/sindacale e tecnico
Proprietà del sindacato FastferroVie

Anno V - N° 9-10/2010
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n° 353 del 14 Settembre 2006

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

Hanno collaborato a questo numero: **Agostino Apadula, Brigida Marro, Claudio Verrecchia, Felice Totaro, Graziano Badolato, Matteo Cocuzza, Natale Italiano, Nicola Romeo, Samuel Porcella, Paracelso**

Foto: Fototeca FS
Archivio fotografico FastferroVie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino
Copia: euro 2.00
Abbonamento euro 18.00
Abbonamento Sostenitore euro 450.00
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie,
presso ist. San paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini
(Indicare nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)
Chiuso in tipografia: il 8 Ottobre 2010
Tiratura: 7000 copie

CCNL della Mobilità: un primo passo

Editoriale

di Pietro Serbassi

Nell'ultima copertina del nostro giornale - mese di luglio/agosto - abbiamo pubblicato una vignetta, realizzata da un nostro amico calabrese, che ironizzava sulle diverse visioni industriali riscontrabili fra i progetti di sviluppo di NTV SpA di Cordero di Montezemolo e quelli che l'ing. Moretti mette in campo per Trenitalia SpA.

Sono finiti i fuochi d'artificio dell'AV, fatta per lo più grazie al maquillage del vecchio parco ETR e alla riorganizzazione del lavoro realizzata grazie alle responsabilità che il Sindacato dei Ferrovieri si è assunto, e mi riferisco soprattutto al Personale di Macchina. Deve essere chiaro che per quanto ci riguarda, come OS, siamo convinti che il personale di macchina comprenda i macchinisti e i capi deposito. Precisazione necessaria perché proprio in questi giorni, in fase di stesura del giornale, abbiamo sentito girare una voce in merito al fatto che un Istruttore di Linea dell'Alta Velocità, la nuova struttura denominata Frecciarossa, abbia dato le dimissioni per andare a prestare la sua opera presso la società NTV SpA. In un sistema liberalizzato, questo sarebbe un fatto normale. Stride molto però osservare che lo stipendio di Trenitalia non tiene conto della professionalità, anzi la disconosce, non degnandola di attenzione neanche quando forza unilateralmente le norme contrattuali con la creazione dei quadri executive; lo stesso stipendio in NTV viene pressoché raddoppiato.

Se tale dato fosse vero, sarebbe legittimo pensare che il costo di mercato di un istruttore di linea è quello; anche perché ritengo che né Cordero di Montezemolo, né Sciarone siano degli sprovveduti.

L'esodo degli istruttori, dei capi deposito addetti alla produzione e circolazione, che con sempre più frequenza escono da Trenitalia per andare nelle altre imprese, presto rischia di essere ripreso dai macchinisti, che non saranno più quelli che pensionati da Trenitalia "arrotondano la pensione" lavorando con altre imprese, ma quelli giovani e freschi di formazione, perché diverse imprese ferroviarie riescono a non farli sentire un mero numero di produttività.

Certamente questi sono discorsi che vanno approfonditi ed è il lavoro che come sindacato stiamo affrontando; nel frattempo in questo editoriale, dopo aver lanciato l'allarme, ritengo corretto affrontare il tema del Contratto Unico della Mobilità.

Abbiamo infatti ritardato l'uscita del giornale di qualche giorno proprio perché ormai la sigla sui noti 4 punti del CCNL della Mobilità sembrava inevitabilmente prossima, nonostante le associazioni datoriali ASSTRA e ANAV fino all'ultimo momento abbiano posto tutte le ostacoli possibili alla soluzione della vertenza.

Finalmente i 4 punti sono stati siglati, ora prima della firma definitiva dobbiamo chiarire la vertenza econo-



mica che fra le innumerevoli difficoltà deve giocoforza essere risolta. Le A.A.D.D. ASSTRA e ANAV continuano a battere cassa, rivendicando inoltre che diverse regioni, da almeno due anni, non onorano i debiti generati proprio dal contratto di servizio del TPL, quindi una concreta difficoltà nel prevedere il necessario adeguamento salariale al costo della vita. Non vorremmo, però, che questo diventasse il sistema per utilizzare come "ascari" i lavoratori ogni qualvolta esistano problemi economici fra le istituzioni e le imprese del TPL stesso.

È evidente che la vertenza già si è protratta oltre ogni possibile previsione, e nonostante la sigla dei 4 punti sia indubbiamente un passaggio storico determinante, vedo ancora lontana la definizione compiuta del nuovo CCNL

unico della Mobilità.

Non vorrei dare segnali pessimistici proprio ora che qualche avanzamento concreto lo abbiamo fatto, del resto già alla presentazione della piattaforma sindacale, nel febbraio del 2008, era prevedibile che la strada che stavamo intraprendendo sarebbe stata lunga e tortuosa. Il 15 maggio 2009, al fine di tentare una prima stretta visti gli estenuanti tatticismi, si è convenuto presso il Ministero dei Trasporti quella gradualità che solo pochi giorni fa siamo riusciti a definire con i famosi 4 punti.

Oggi chiamarli ancora "i 4 punti" è davvero riduttivo, perché sono costruiti proprio come un contratto collettivo nazionale di lavoro con tutti i canonici crismi, costituito di ben ventisei articoli.

Ora dovrebbe fare seguito il rinnovo degli altri capitoli, distinti per i due comparti - Ferrovie e Autoferrofilotranvieri - che percorrendo la strada del più classico rinnovo contrattuale dovranno evitare

*... la riorganizzazione del lavoro
realizzata grazie alle responsabilità
che il Sindacato si è assunto ...*

“eccessivi strabismi”, favorendo, anzi, la facile fusione nel minor tempo di tutti gli articoli contrattuali che vanno dalla Classificazione, alla Retribuzione, all’Orario di Lavoro, passando per lo svolgimento del rapporto di lavoro.

Chiaramente le varie negoziazioni che si accavallano fra le diverse associazioni datoriali, che in questa fase vedono l’aggiungersi anche di quelle che non hanno partecipato spesso - per scelta - alla stesura dei 4 punti, nella ricerca di accordi di vario genere sia collettivi che aziendali, rendono l’attività del sindacato veramente complessa e costretta ad attraversare queste sabbie mobili in cui si rischia un facile impantanamento fra le strumentalizzazioni di vario genere e le possibili contraddizioni.

È evidente che il nostro obiettivo continua imperterritamente a essere quello di evitare il dumping sociale e stabilire quanto prima regole sul lavoro comuni e omogenee nel settore, perché la mobilità terrestre pubblica ferroviaria e autoferofilotraviaria sono già un unico settore.

Nel prossimo numero auspichiamo di poter dettagliare l’accordo e non doverci fermare alla sola esplicitazione di una mera sigla che lascia chiaramente il tempo che trova. Fino quando certi atti con vengono santificati come accordi con tutti i crismi, restano solo intenzioni condivise sulla carta, il cui effetto è prossimo allo zero.

Che la nuova area contrattuale della mobilità sia già una realtà concreta lo conferma la discussione aperta sull’autoregolamentazione sullo sciopero che la commissione di garanzia, prevista dalla legge 146/90 integrata dalla legge 83/2000, indubbiamente auspica. Infatti pur di ostacolare il processo di costruzione del CCNL unico della Mobilità, le AADD ASSTRA e ANAV sono addirittura ricorse presso il TAR del Lazio contro la Commissione di Garanzia, cercando di tirarla per la giacca dentro la querelle contrattuale.

Anche su questo aspetto il fronte sindacale composto da Fit-Filt-Uilt-Ugl-Orsa e FAST continua ad essere molto compatto, tanto che si sta lavorando alla presentazione di una proposta che autoregolamenti lo sciopero nel settore, prima che escano imposizioni legislative che indubbiamente rischiano di mettere a repentaglio il diritto costituzionale dello sciopero.

La necessità di trovare un’autoregolamentazione è anche evidente dal fatto che ogni occasione è buona per cercare di inserire anche il trasporto merci nelle limitazioni di legge in caso di sciopero. Come sindacato abbiamo sempre accettato di regolamentare particolari tipologie di trasporto merci come quelli delle derrate o degli animali vivi ma, sinceramente, andare oltre ci sembra veramente voler forzare sia la legge che la carta costituzionale.

Nel frattempo la nostra attività non è concentrata solo sulla vertenza del CCNL della Mobilità, ma anche nell’affrontare il tema di aumentare la rappresentanza nel mondo dell’Autoferro e dei Servizi del pulimento, con

vertenze comuni all’intero settore come quella sulla detassazione del lavoro straordinario e notturno.

Due settori dove gli effetti delle gare stanno rendendo sempre più precario il rapporto di lavoro. Ma mentre nel TPL delle clausole sociali esistono, nel mondo del pulimento, fatta salva la clausola sociale prevista nel CCNL delle AF, non ci sono altre garanzie e anche in questa fase, per la completa chiusura di ASSTRA e ANAV ad allargare la clausola a tutte le imprese di pulizia, non è stato possibile estendere le tutele alle imprese che operano in outsourcing nel comparto del TPL.

Il livello di relazioni industriali con Trenitalia continua a deteriorarsi, anche a causa all’arroganza con la quale essa tenta di utilizzare la tecnologia informatica per scardinare l’attuale organizzazione e l’orario del lavoro. Infatti in questo numero rappresentiamo tutto il nostro dissenso verso l’applicazione del sistema cosiddetto IVU, non perché siamo dei luddisti, come solitamente è portato a etichettarci

... perché la mobilità terrestre pubblica ferroviaria e autoferofilotraviaria sono già un unico settore ...

chi vuole screditare la nostra azione, bensì perché è evidente l’arroganza con la quale Trenitalia vuole avere la massima disponibilità di utilizzazione del personale a costo zero e senza tenere

minimamente conto degli effetti sulla qualità della sua vita sociale.

A volte, visti gli elenchi delle problematiche aperte nelle Imprese Ferroviarie, del TPL, negli appalti e per finire riguardo alle problematiche sulla sicurezza ferroviaria legate all’ANSF, si rischia di far sembrare in secondo piano le problematiche esistenti presso RFI dove, invece, ce ne sono e anche molto delicate, come quelle inerenti alla sicurezza sul lavoro che a nostro avviso derivano dall’eccessivo utilizzo di esternalizzazioni. Per contenere i costi, le aziende risparmiano in formazione e sicurezza, dato riscontrabile dall’enorme aumento di incidenti sul lavoro che abbiamo dovuto contare negli ultimi anni. Come sindacati dei ferrovieri, esasperati dalla drammatica sequenza, abbiamo attivato una prima azione di protesta rifiutando il turno notturno, periodo nel quale l’incidentalità è maggiore. Questo ha permesso l’apertura di un confronto con RFI, ma siamo convinti che dovremo tornare presto su questo tema, come sul tema della sicurezza sul lavoro lasciando alta l’attenzione.

È evidente, come peraltro abbiamo affrontato in un articolo all’interno di questo numero, che non possiamo proprio accettare il concetto che “la legge sulla sicurezza sul lavoro sia un lusso che come Nazione non possiamo permetterci”; anzi diciamo al Ministro Tremonti che è una necessità in una Nazione dove è ancora troppo bassa la cultura della sicurezza sul lavoro. Non siamo ancora maturi per affrontarla solo con spot pubblicitari, ma ci servono ancora regole cogenti affinché il lavoro diventi un aiuto a vivere e non un motivo per vivere.

Tra Scilla e Cariddi



Il rinvio dello sciopero generale dei trasporti, deciso dalle Segreterie Nazionali di categoria è, come si dice in gergo, un rinvio “di opportunità”.

Sembra infatti che dell’ormai lunghissimo negoziato contrattuale, si stia per intravedere lo strisciante a scacchi del traguardo finale: quando un confronto, per le più varie ragioni, registra un’accelerazione positiva, l’unica cosa saggia (ed elementare) è non interrompere assolutamente il trend.

Queste fasi dei negoziati, quelle cioè nelle quali si percepisce un probabile sviluppo positivo, hanno normalmente e in ogni caso un intrinseco contenuto di sicuro interesse: si tratta infatti di momenti strategici dopo i quali, comunque, si fa chiarezza.

O si chiude con un accordo soddisfacente fatto, come tutti gli accordi, di reciproche convenienze e compromessi, oppure si capisce che bisogna “voltar pagina” se si vuole evitare di perdere tempo.

Naturalmente è auspicio comune, anche di chi scrive, che all’uscita di questo numero del giornale l’accordo sia stato finalmente raggiun-

to: lo aspettano i lavoratori, ma anche gli utenti e i clienti dei trasporti.

Lo aspetta il Paese intero.

Non che l’Italia non abbia altri e più gravi problemi, ovviamente, ma ogni evento che segna la conclusione di un conflitto/confronto, disegnando nuove regole e soddisfacendo elementari diritti, introducendo stabilità e pace sociale, contribuisce un po’ ad alleviare i problemi del Paese.

Con l’eventuale e auspicata sottoscrizione del contratto, non tutto sarà ovviamente risolto: anzi, la

... la coesione sociale non è questione che riguardi alcuni attori sociali e non altri ...

prima sfida sarà proprio quella di verificare se l’impianto contrattuale “reggerà l’urto” o se, alla fine della fiera, ci si sarà limitati a distribuire un po’ di denari. Denari cui non bisogna guardare con susseguo “radical chic”, ma con l’animo dei lavoratori e delle lavoratrici, delle famiglie, che ogni mese devono fare i conti con la quarta, se

E’ auspicabile dunque che, con il contratto, si dia un nuovo e reale impulso alla contrattazione decentrata, professionale e di territorio: l’etica del lavoro e della responsabilità non si predica, va fatta praticare scriveva quasi un anno fa.

di Paracelso

non con la terza settimana.

E’ certo però, denari benedetti a parte, che gli attori sociali saranno chiamati nei prossimi tempi a prove difficili e ineludibili che, non solo nei trasporti, possono determinare la dimensione e la qualità dello sviluppo, la condizione del lavoro e, più in generale, della gente.

La questione, in estrema sintesi e a parere di chi scrive, è sempre la stessa, sempre all’ordine del giorno e sempre, almeno fin qui, irrisolta o peggio, a volte mal risolta.

Che l’economia italiana perda ripetutamente colpi in tema di produttività è una diagnosi sulla quale un po’ tutti, dalle imprese ai sindacati agli economisti, convergono; allo stesso modo si converge nel ritenere che la globalizzazione, il mutamento delle ragioni di scambio e del quadro geopolitico, l’irrompere nel mercato di nuovi e imponenti soggetti, impongono all’Italia di recuperare presto e in fretta quote di competitività e dunque innalzare i tassi di produttività nazionali.

Affrontare questo compito non è facile per nessuno e lo è, ancor

meno, per chi deve tener conto delle tutele e dei diritti dei lavoratori; e con ciò, è bene precisare, non ci si riferisce ai soli sindacati. La coesione sociale, infatti, non è questione che riguardi alcuni attori sociali e non altri, a cominciare dal sistema delle imprese, a quello della finanza, a quello della politica.

I paesi occidentali, quelli di questa sponda dell'Atlantico, non sono in grado di sopportare livelli di tensione sociale oltre un certo limite: la Spagna e, ancor più, la Grecia sono al limite sopportabile, mentre la stessa Francia è interessata proprio in questi giorni da scioperi di milioni di lavoratori, contro la riforma pensionistica. In Italia non c'è ancora una risposta "generale", ma i punti di crisi si moltiplicano: dalla Fiat, alla Fincantieri, alla Tirrenia, passando per le centinaia di piccole e medie imprese che chiudono o sono sul punto di chiudere: il passare del tempo, poi, avvicina il momento in cui molti degli ammortizzatori sociali scadranno.

Si tratta dunque, ed è questa la questione, di navigare tra Scilla e Cariddi, evitando di essere risucchiati dal vortice di una globalizzazione senza regole, Scilla, o di infrangersi sugli scogli, Cariddi, dell'incapacità di dare al sistema sane spinte competitive, attraverso condivise ed efficaci nuove regole, che non mettano a repentaglio la nostra civiltà del lavoro, cioè la nostra civiltà democratica.

Il contratto della mobilità è, a tal fine, uno strumento idoneo? Probabilmente, ma ad alcune condizioni.

La prima è che, come si è già avuto modo di osservare qualche mese fa da queste colonne, il contratto di comparto nel fissare sacrosante regole comuni, diciamo di tutela e uniformità generali utili anche a combattere distorsioni di dumping che diventano distorsioni alla concorrenza, non "soffochi" e non interdica quella contrattazione di azienda e di territorio, che è

l'unico strumento vero per introdurre sane flessibilità dando impulso alla produttività.

E' infatti proprio la necessità di coniugare diritti e produttività che impone agli attori sociali una precisione quasi "chirurgica" nel distinguere il grano dal loglio, nel saper cogliere cioè le peculiarità professionali e produttive presenti nel comparto, che sono certamente tante.

A prescindere dalla valutazione che ciascuno può darne, dovrebbe indurre a qualche riflessione meno emotiva la disdetta del contratto metalmeccanico da parte dell'organizzazione datoriale, al fine di costruirne uno specifico per l'auto.

La seconda è che, proprio culturalmente e metodologicamente, va rifiutato lo scambio tra diritti e produttività: alla condizione che ci si intenda su cosa sono i diritti, altrimenti si corre il rischio di scambiare per tali non solo sacche di improduttività palesi, ma anche abitudini, consuetudini e situazioni di fatto, assolutamente legittime, ma del tutto incompatibili con il nuovo contesto e le nuove necessità.

Saturare la prestazione lavorativa, saturare la capacità produttiva degli impianti, costruire l'orario di lavoro nel pieno rispetto delle regole, ma finalizzando turni e nastri lavorativi alle esigenze della produzione, si tratti di manufatti o servizi, non costituiscono alcuna violazione di diritti ma, al contrario, sono proprio gli strumenti per difendere il lavoro, la sua tutela e la sua dignità.

La vertenza "premio per risultati" con le Ferrovie, anch'essa avviata (sembra) a una positiva conclusione può essere, a tal riguardo, un buon paradigma.

Le parti della retribuzione che riguardano gli incrementi di produttività e che sono più in generale legate all'andamento economico-produttivo di un'azienda di servizi come di un'impresa manifatturiera, non possono e non devono essere distribuite "a pioggia", o con arti-

colazioni che poco o nulla hanno a che vedere con le asimmetrie dei livelli di produttività individuali di gruppo di realtà produttiva. Se si fa così, se cioè non si diversifica come si dovrebbe, si sprecano risorse, non si incentiva alcunché e non è nemmeno detto si ottenga un consenso all'apparenza facile.

L'amministrazione delle ferrovie ha ragione quando, almeno per il futuro, pretende una diversa costruzione e applicazione di questa voce retributiva (o di quella che ne prenderà il posto) e sbaglierebbero i sindacati a non negoziare seriamente questo punto. C'è però un problema, che forse andrebbe posto.

Per una precisa e - almeno per chi scrive - sbagliata scelta, le ferrovie (ma non solo) sono sempre più diventate un'azienda verticistica e centralizzata: qualche buontempone parla addirittura di un'azienda neroniana, con tutto il rispetto per Nerone. Può essere che in una determinata fase e per non infondate ragioni, questo assetto sia stato se non indispensabile forse utile.

Ma non c'è dubbio che non è dal bunker di Villa Patrizi che si potrà conoscere e governare la partita della produttività, salvo che per essa non s'intenda la necessità di far quadrare in qualche modo i conti: ma parliamo di un'altra cosa. Se dovessero sussistere dubbi,





tante ragioni, una contiguità più stretta con il mondo della politica: in parte ne proviene (ex sindacalisti, ex parlamentari, ex segretari particolari di Ministri ecc.), in parte deve ad esso la propria nomina e il proprio futuro. Anche quelli di essi che proclamano la propria autonomia e indipendenza, non ne sanno o non ne possono prescindere. La nomina dell'ex Governatrice dell'Umbria, persona peraltro a modo e preparata (non in ingegneria ferroviaria, però), ne è dimostrazione.

basta scambiare qualche parola con i lavoratori della luccicante Alta Velocità, magari dopo essersi riletti le sorprendenti percentuali di adesione agli scioperi di quei lavoratori. D'altronde, accentrare tutto, amplifica e potenzia le spinte e le resistenze al cambiamento, poiché le decisioni assunte sono troppo lontane, e non solo fisicamente, da dove la realtà si sviluppa e si consuma. Ed è inevitabile che se allo stesso tavolo e nello stesso negoziato, si deve discutere di chi è più produttivo e di chi lo è meno, per altro sulla base di criteri necessariamente astratti, il risultato non può essere esaltante.

E' auspicabile dunque che, con il contratto, si dia un nuovo e reale impulso alla contrattazione decentrata, professionale e di territorio: l'etica del lavoro e della responsabilità non si predica, va fatta praticare.

Non è una questione di democrazia industriale, che pure non farebbe male alla salute: è una questione di efficacia e di efficienza, è la possibilità di non dovere essere costretti, prima o poi, a pagare

prezzi altissimi, anche in tema di diritti.

La terza condizione riposa sull'esigibilità e il rispetto delle patteggiamenti negoziali e contrattuali.

Le disapplicazioni e le violazioni contrattuali sono, nei trasporti e nelle stesse ferrovie, ripetute e gravi: non c'è niente che mini in maniera devastante le relazioni industriali, come le violazioni contrattuali. Troppo spesso, per ottenere il rispetto di quanto concordato, bisogna ricorrere o ad azioni di lotta o alla magistratura del lavoro.

Le controparti industriali private, da questo punto di vista, sembrano più affidabili, se non più serie: sono certo più dure, ma non consta che in quel mondo vi sia un analogo fenomeno. Quando ritengono che un contratto o degli accordi non siano più utili dal loro punto di vista, lo disdicono rispettandolo finché vige: esempi recenti sono sotto gli occhi di tutti.

E' probabile che, anche per questo, vi sia una spiegazione, o almeno una riflessione da tentare.

Il management dei trasporti, in particolare quello pubblico ha, per

E' probabile dunque che, talvolta, il management sia costretto a subire pressioni e interferenze, che lo portano a subire accordi e contratti che, forse, non avrebbero sottoscritto, non condividendo il profilo normativo, o parte di esso, oltre che l'onerosità finanziaria. Vi è allora una sorta di passività operante, che porta a risultati sconfortanti.

Ottimisticamente si può dire, o sperare, che il rimescolamento di carte indotto dal contratto della mobilità anche nella struttura rappresentativa della parte datoriale, insieme al progressivo esaurirsi delle possibilità di spesa pubblica facile, possa comportare anche per questo aspetto novità positive.

Nel rinnovare gli auspici che, all'uscita del numero, i negoziati in atto possano aver avuto una positiva conclusione, resta solo e conclusivamente da sottolineare come essi rappresenterebbero l'inizio di una nuova fase, difficile ma a un tempo entusiasmante e nella quale si giocherà gran parte degli esiti del futuro non solo prossimo.

Tremonti: “La legge sulla sicurezza sul lavoro è un lusso che non ci possiamo permettere”

Le singolari affermazioni del Ministro delle Finanze mettono in discussione decenni di conquiste e lo spirito stesso delle leggi sulla sicurezza sul lavoro

a cura dell'Ing. Natale Italiano



“Lussi che non possiamo permetterci” diceva il Ministro delle Finanze Giulio Tremonti durante la festa di Bergamo della Lega Nord nel caldo e ormai lontano e caldo agosto 2010.

Oltre le precisazioni dello stesso Ministro tramite il portavoce, il suo pensiero si consolida con la frase: “Dobbiamo rinunciare a una quantità di regole inutili, siamo in un mondo dove tutto è vietato tranne quello che è concesso dallo Stato, dobbiamo cambiare robe come la 626 (la legge sulla sicurezza sul lavoro ora DLgs. 81/2008), sono un lusso che non possiamo permetterci. Sono l'Unione europea e l'Italia che si devono adeguare al mondo”.

Secondo il Ministro, tra le altre cose, un ottimo viatico per sollevare l'economia italiana e per uscire dalla crisi sarebbe quello di indebolire le regole che tutelano la sicurezza nei luoghi di lavoro liberando, finalmente, gli imprenditori dal giogo degli operai.

Gli imprenditori, ormai liberi da qualsivoglia vincolo saranno in grado, ipso facto, di ribaltare la crisi esplosa tra il 2007-2008 creando nuovi e consolidati posti di lavoro, specialmente a medio e basso valore aggiunto.

Se queste sono le intenzioni, noi di Fast Ferrovie concordiamo pienamente con l'idea del Ministro e saremo pronti, in qualsiasi momento, a sostenerne il pensiero.

Nondimeno, un lecito dubbio ci attanaglia.

Come sarà possibile sollevare l'economia italiana diminuendo e/o annullando, nello specifico, tutte le norme che regolano la sicurezza nei luoghi di lavoro?

Proviamo a dare noi delle risposte, in attesa di confer-

me.

E' ipotizzabile che una drastica diminuzione delle norme che tutelano la sicurezza e la salute nei luoghi di lavoro comporti, come effetto primario, un aumento di infortuni e conseguenti decessi tra il popolo dei lavoratori.

Pertanto, a fronte di una riduzione dei costi (non investimenti) per le imprese finalmente libere, aumentereb-

... “dobbiamo rinunciare a una
quantità di regole inutili, cambiare robe
come la 626” ...

bero in maniera esponenziale le spese per la collettività sia in termini sanitari (aumento degli infortuni) sia in termini previdenziali (pensioni d'invalidità). Inoltre, crescerebbero i profitti delle agenzie di onoranze funebri, improvvisamente oggetto di forte domanda.

Riepilogando, a fronte di una riduzione dei costi (non investimenti) per le imprese si otterrebbe, in via principale, un aumento della spesa pubblica e in via subordinata una diminuzione del popolo dei lavoratori.

A questo punto, mutuando un pensiero “keynesiano”, la domanda è: l'aumento della spesa pubblica avrebbe effetti benefici sulla crescita economica dell'Italia?

E ancora: è verosimile che il famoso “moltiplicatore keynesiano” genererebbe posti di lavoro durevoli e pro-

duttivi (probabilmente solo nelle agenzie di onoranze funebri)?

Il dubbio è forte ma siamo convinti che anche su questi quesiti esista una “ragionevole” risposta.

In attesa di essere smentiti o meglio essere additati come pazzi visionari vogliamo riprendere alcune nostre proposte che quotidianamente e con ostinazione portiamo avanti.

Infatti, siamo convinti che troppe regole, alla fine, producano effetti contrari allo scopo per il quale sono state emanate. Per contro diventa indispensabile, per sopperire alla deregolamentazione, proporre qualche fattispecie.

Tradotto in termini: “Qual è la proposta alternativa all’eventuale cancellazione delle norme che regolano la sicurezza nei luoghi di lavoro?”

Non potrà certo essere la soppressione dell’ISPESL né tanto meno gli spot pubblicitari.

La nostra proposta invece si fonda su un principio semplice che prevede investimenti (Europei) nel settore della pubblica istruzione allo scopo di diffondere

quella che oggi è definita la “cultura della sicurezza”.

Siamo convinti infatti che la “cultura della sicurezza”, a volerla trattare a fondo, comprenda oltre alla sicurezza sul lavoro in senso stretto, anche le malattie professionali, le catastrofi naturali, i morti per delitto, i morti per incidenti automobilistici e persino gli olocausti bellici.

Pertanto, siamo sempre più consapevoli del fatto che i lavoratori e la classe dirigente di domani oggi occupano i banchi della scuola primaria e secondaria.

Ed è proprio da questa fucina di nuove energie che bisognerà diffondere, con un percorso virtuoso, tutti gli elementi al fine di costruire l’impalcatura per una nuova cultura del lavoro.

Un’etica delle responsabilità, come parte naturale dei processi mentali, che consenta alla nostra Italia di lavorare e produrre “senza preoccupazione”, ovvero con la certezza di sapere che quello che si fa e si farà non provoca né provocherà dei danni.

naitali@tiscali.it

... vogliamo riprendere alcune nostre proposte che quotidianamente e con ostinazione portiamo avanti ...

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

Domande

“Ma lei che lavoro fa?”.

“Sono un macchinista di Trenitalia”.

“Ah, macchinista. Quindi guida gli Eurostar!”.

“No, no. Sono alla Divisione Passeggeri ma non li guido, gli Eurostar”.

Quello che avete appena letto è un dialogo classico da scompartimento di treno, o da sala d’attesa del dentista.

A tutti i macchinisti è capitato, una volta, poiché nell’immaginario di chi non mastica molto di cose ferroviarie, l’associazione macchinista – Eurostar è spesso automatica. Forse anche come una forma di lusinga: se l’Eurostar è il treno più bello e più veloce in circolazione, stimandoti capace di condurlo ti faccio un complimento.

Questo capitava spesso anche a un nostro amico. Che si arrabbiava molto, tutte le volte che doveva rispondere che “no, non lo guido, l’Eurostar”. Aveva la sensazione di dover ammettere di non essere un macchinista completo, persino di non essere un macchinista attuale.

Giunse il momento, però, in cui fu finalmente inviato alla scuola di abilitazione per l’Etr 500. La frequentò, la superò, e iniziò a lavorare su quel turno.

Qualche tempo dopo gli capitò di fare un viaggio, non di servizio. Come talvolta succede (anche se molto meno di una volta, ormai con i computer e i telefoni sempre al seguito, non si socializza più, sui treni; ma di questo parleremo in un altro Giallofisso), iniziò a chiacchierare con un signore seduto di fronte a lui.

Dopo mezzora circa, esauriti i convenevoli di rito (ha visto che freddo che fa? ha notato che non esiste più la mezza stagione? non pensa anche lei che i politici siano tutti uguali?) la conversazione virò decisamente verso le informazioni – diciamo così – più personali.

“Scende a Roma anche lei?”.

“Sì, a Roma”.

“Ci va per lavoro?”.

“No, vado a trovare degli amici. E lei?”.

“Per lavoro. Dipendo da un’azienda che ha sede proprio nella capitale. Lei invece che lavoro fa?”.

“Sono un macchinista di Trenitalia”.

“Ah, macchinista! Proprio un bel lavoro!”.

Dai Territori

Con la cancellazione anche dei due Frecciargento Lamezia-Roma-Lamezia e di molti treni regionali, Trenitalia conferma il proprio disinteresse per le esigenze di spostamento dei calabresi. Che “sorpresa” viaggiano lo stesso.

di Samuel Porcella



Calabria: quando il diritto alla mobilità è per molti ma non per tutti.

E' durata solo 142 giorni la “nuova opportunità di viaggio per i Calabresi”.

Così pomposamente l'Amministratore Delegato di Trenitalia, il 24 aprile scorso, presentava la coppia di treni che avrebbe collegato Lamezia Terme Centrale a Roma. Ma è durata poco, perché dal 14 settembre il Frecciargento 9368 delle 6,31 e il corrispondente 9381 delle 19,15 sono stati cancellati.

La causa secondo Trenitalia è stata determinata dal fatto che i convogli viaggiavano quasi sempre vuoti. Già, perché secondo Trenitalia per far riempire un treno Alta Velocità, al sud come al nord, basta semplicemente effettuarlo; al sud, poi, è sufficiente farlo partire da

Lamezia Terme Centrale - sede dell'aeroporto internazionale e non l'ultima città della Calabria - alle 6,31 e fargli effettuare la sola fermata di Paola. Saranno pretese assurde dal momento in cui non si tiene conto di tutto il bacino dei probabili utenti di tutto il resto della regione?

Ciò è avvenuto poi a soli quattro mesi di attività di un servizio che era destinato solo a svilupparsi, ma di

fatto abbandonato al proprio destino, senza un'adeguata promozione e soprattutto senza la ricerca di una soluzione alternativa. Una soluzione poteva essere quella di far partire il convoglio da Reggio Calabria, ma c'era un piccolo (per noi) ma grande (per l'azienda) inconveniente tecnico: il treno, che sarebbe giunto e ripartito da

... un servizio che era destinato solo a svilupparsi, ma di fatto abbandonato al proprio destino ...

Reggio Calabria nelle ore notturne, non avrebbe potuto viaggiare ad Agente Solo. E, si sa, due agenti costano troppo!

E se invece si fosse provato a rendere fruibile il treno facendo coincidere quanti più treni regionali possibili e da quante più possibili cittadine dell'entroterra calabrese comunque servite dalle ferrovie, ma i cui treni arrivano puntualmente all'ora stabilita ma comunque 10/15 minuti dopo la partenza dei Frecciargento? Troppo difficile?

Intanto una vocina maliziosa sussurra però che la causa dei tagli dei Frecciargento sia da addebitare a una carenza di materiali, per cui il complesso diretto in Calabria è servito per qualche collegamento al nord. Noi siamo sicuri che non è vero, ma non possiamo non registrare il "si dice".

Fino ad oggi la Calabria, dopo quest'ultima iniziativa di Trenitalia, si è vista sopprimere ben 12 treni a lunga percorrenza in partenza da Reggio Calabria, sia sul versante jonico sia tirrenico, vedendo scomparire anche treni storici come il Treno del Sole da e per Torino e la Freccia del Sud da e per Milano; convogli che seppur

sempre pieni, secondo Trenitalia producevano costi eccessivi. Ma solo al sud, perché pare che al nord i treni, vuoti o no che siano, rientrano sempre nel budget e sono sempre in attivo.

... questo però dimostra che il mercato, in Calabria e nel sud, esiste: la gente viaggia ...

A tutto ciò si aggiunga la cancellazione, dal 27 luglio e fino a nuovo ordine, di 9 treni regionali, provvisoriamente sostituiti – se è il caso di dirlo – con altrettante corse di autobus. La data è il

capolavoro più evidente, poiché il 27 luglio è la vigilia del periodo feriale agostano. Il messaggio di Trenitalia nei confronti - oltre che dei calabresi - di coloro che intendano recarsi in vacanza in Calabria è chiaro: non contate su di noi!

La Segreteria Fast FerroVie Calabria, poco prima dell'estate scorsa aveva denunciato, con un comunicato stampa ripreso da molti organi di informazione, l'intenzione di Trenitalia di eliminare molti collegamenti con il sud; altissimi vertici aziendali smentirono immediatamente, ma a dispetto delle smentite i tagli ci sono stati.

Viviamo ogni giorno veri e propri attentati di Trenitalia alla mobilità del sud del nostro Paese, una politica che ottiene l'unico risultato di favorire l'utiliz-



zo di aerei e autobus, soprattutto questi ultimi in forte aumento proprio a causa di questi continui tagli. Ironia della sorte, facendosi beffe della miopia di Trenitalia, essi in molti casi effettuano le fermate proprio nei piazzali delle stazioni; di quelle stazioni da dove i treni partono e arrivano ma sempre in orari scomodi e per località da dove i viaggiatori potranno utilizzare i treni a lunga percorrenza solo 3 o 4 ore dopo l'arrivo, dato che magari il precedente è partito solo 10 minuti prima.

Quindi il viaggiatore sceglie l'autobus che, senza alcun cambio, lo porterà direttamente nella città desiderata, al nord al centro o nella stessa regione che sia, solo però dopo aver prenotato il posto almeno 15 giorni prima, perché i pullman per il nord dalla Calabria sono sempre pieni.

Ecco come Trenitalia sembra incentivare il trasporto di persone e merci su gomma o aereo, alla faccia della mobilità ecocompatibile del treno!

Sia chiaro, un pullman che circola per trasportare delle persone offre un servizio e crea posti di lavoro, quindi da parte nostra nulla da ridire. Questo però dimostra che il mercato, in Calabria e nel sud, esiste: la gente viaggia. Per questo non comprendiamo il manifesto disinteresse di Trenitalia per questo territorio e per questo non trascurabile segmento di mercato.

Nel frattempo, non riponendo soverchia speranza sulla possibilità che la dirigenza aziendale rinsavisca, non ci resta che sperare in una forte presa di posizione governativa

regionale e nazionale, che imponga a Trenitalia (lo ricordiamo, SpA a maggioranza pubblica, di proprietà quindi anche dei cittadini calabresi) una politica aziendale idonea alla tutela dei viaggiatori e attenta alle loro esigenze.

samuel79asr@yahoo.it
a collaborato Martino Vergata



SEGRETERIE PROVINCIALI CATANZARO

Alla c.a.

Presidente Provincia Catanzaro

Sindaco Città Catanzaro

Sindaco Città Lamezia TC

Sindaco Città Marcellinara

Sindaco Città Crotona

Sindaco Città Roccella J

E p.c. Organi di stampa

Oggetto: Lettera aperta – Ancora tagli di posti di lavoro e servizi agli utenti da parte delle Fs a Catanzaro

Illustrissimo Presidente,
Illustrissimi Sindaci,

le scriventi Organizzazioni Sindacali si rivolgono a voi per denunciare quanto sta accadendo a danno degli impianti e dei lavoratori FS, e di tutti gli "utenti – cittadini" dei treni, nella Provincia di Catanzaro.

Come cittadini e come ferrovieri, abbiamo assistito, nel corso degli ultimi anni, al taglio dei servizi a lunga percorrenza, culminato con l'eliminazione, a partire dallo scorso 1 marzo, degli ultimi due collegamenti intercity per Torino, per Milano e di quei servizi nelle stazioni atti ad assistere "il cittadino - cliente".

Le nostre Organizzazioni, unitamente ai lavoratori che rappresentano ed a numerose associazioni di "pendolari – cittadini", ritengono inaccettabile questa politica di tagli e di dismissione degli impianti, con relative perdite in termini occupazionali.

I collegamenti ferroviari, rappresentano in tutta Europa, la modalità trasportistica più utilizzata nelle realtà metropolitane, ed acquisiranno presto il monopolio nei sistemi di trasporto locale, in virtù della loro elevata sostenibilità ambientale e di sicurezza in confronto agli altri vettori, al contrario, nella nostra città vengono abbandonati o peggio eliminati.

Infine, la soppressione attuata dallo scorso 27 luglio e fino a nuovo ordine di 9 treni locali, provvisoriamente sostituiti con corse di autobus, e la chiusura – sempre di questi giorni - della mensa dei ferrovieri di Catanzaro Lido (aumentando le criticità dei lavoratori), rappresentano l'ultimo tassello di questa politica di tagli e di abbandono per la nostra realtà territoriale.

Questi disservizi e questi disagi, in un territorio già penalizzato da una inadeguata offerta dei trasporti su ferro, si sono quindi amplificati tanto per i pendolari quanto per l'utenza, in aumento, che in questi giorni ha scelto il treno per raggiungere i luoghi di villeggiatura. Chi proviene dal nord deve cambiare a Lamezia TC, stante la cancellazione dei servizi diretti per la fascia Jonica Calabrese, "l'odissea del viaggio diventa tragedia".

Trenitalia ha fatto la scelta di far pagare il conto di tale disservizio ad un solo territorio, come se il contratto di servizio non fosse stato siglato con l'intera regione Calabria.

E' possibile gestire in modo più funzionale la situazione d'emergenza?

Tale emergenza, perché si è manifestata in un periodo di maggiore frequentazione?

Tale emergenza, poteva essere evitata?

Come mai tanta indisponibilità di mezzi di trazione? (tenendo presente che non vi è stata variazione di servizio erogato e di mezzi, rispetto ai mesi precedenti)

Sono le domande che come ferrovieri calabresi ci stiamo ponendo quando, giornalmente, dobbiamo rispondere alle centinaia di utenti che chiedono conto dei disagi a cui devono sottoporsi pur pagando lo stesso prezzo del biglietto degli utenti di altre regioni italiane.

Chiediamo alla "POLITICA", dunque, che si solleciti il ripristino del servizio pubblico dignitoso ed efficiente per la nostra collettività e per l'utenza turistica che di tanto in tanto portano sollievo all'economia locale

Si coglie l'occasione, nell'attesa, per inviare distinti saluti.

Il saccheggio

Le imprese concorrenti selezionano il personale direttivo tra i migliori di Trenitalia, che poco o nulla fa per evitarlo. In quest'articolo vi raccontiamo un caso veramente emblematico

di Antonio Scalise



Si discute da tempo, in Trenitalia, dell'opportunità di valorizzare e gratificare la figura dell'istruttore, di colui cioè che si occupa della formazione e del mantenimento delle competenze del personale. In maniera particolare, si è parlato della possibilità di riconoscere un aumento di livello stipendiale agli istruttori del Personale di Condotta, anche in ragione del fatto che la recente introduzione dell'Agente Solo ha reso più delicato, oltre ovviamente al lavoro del macchinista, anche quello di chi ne segue la formazione.

Qualche tempo fa sembrava che la cosa fosse in dirittura d'arrivo per gli istruttori del Frecciarossa, ma poi qualcuno impose un *niet* che bloccò tutto.

Abbiamo appreso qualche giorno fa, però, che un Professional Istruttore Frecciarossa del centro Italia ha dato le dimissioni da Trenitalia per andare a lavorare ad NTV dove, stando a radio rotaia, guadagnerà circa 65.000 euro all'anno. Ad occhio, il doppio di quanto guadagnava in Trenitalia.

In tutta sincerità, noi non siamo sicuri dell'esattezza della notizia; ovvero, siamo sicuri che il collega abbia dato le dimissioni da Trenitalia e sia andato ad NTV, ma non dei 65.000 di "ingaggio", anche se siamo portati a credere che un lavoratore non lasci la propria azienda, nella quale lavora magari da vent'anni, per qualche spicciolo di aumento. Anche chi vi scrive, qualche anno fa, fu contattato da un'azienda di trasporto che gli pro-

pose di passare alle proprie dipendenze; tra i diversi motivi che mi spinsero a rifiutare l'offerta, non nego che ci fu anche quello che non avrei avuto un apprezzabile incremento economico.

Ma a prescindere dal caso singolo, è il fenomeno che ci interessa analizzare.

Le numerose società che si sono affacciate sul panorama nazionale con la liberalizzazione ormai sostanzialmente completata del trasporto ferroviario, hanno la necessità di ricercare e formare il personale o, meglio ancora, di acquistarlo già formato. Per quanto riguarda il personale operativo, alcune imprese - lo dicevamo prima - hanno corteggiato quello di Trenitalia; altre hanno preferito assumerlo ex novo, poiché pensavano che quello proveniente da Trenitalia avesse delle abitudini di lavoro difficili da scalfire. Ma per quanto riguarda i quadri intermedi, la percentuale sale vertiginosamente. E se finora si è trattato spesso di pensionati, ormai le imprese ferroviarie si rivolgono sempre di più a personale dalle capacità riconosciute, ancora in servizio.

Ma per evitare questo saccheggio, cosa dovrebbe fare Trenitalia?

Dovrebbe, a nostro parere, considerare meglio la figura dell'istruttore. Non è ammissibile, solo per fare un esempio, che in alcuni impianti vengano utilizzati i tutor per recuperare i materiali abbandonati lungo le linee per richiesta di riserva. Chi si occupa della formazione professionale del Personale di Condotta non

può essere utilizzato come suo supplente, chiamato tra l'altro a svolgere la parte meno pregiata del lavoro del macchinista!

E dovrebbe, l'azienda, valutarne le prospettive di riconoscimento professionale. Ma non come ha fatto con l'improbabile iniziativa dei Quadri Apicali, esempio lampante di come a quest'azienda non interessi il merito, ma solo la capacità di saper dire di sì.

Lo yes-man prevale di gran lunga sul competente.

Ma torniamo al caso del nostro Professional passato a NTV. Se sono vere le cifre che circolano, noi apprendiamo che il valore di un istruttore Frecciarossa sul mercato è il doppio di quanto valutato da Trenitalia. La quale Trenitalia li ha e se li lascia portar via, confermando ancora una volta, se ancora ce ne fosse bisogno, l'insopportabile sensazione di un'azienda ormai ossessionata dalla smania dei tagli che considera un successo la perdita di ogni lavoratore, indipendentemente dalle mansioni, dalle capacità e dalle esigenze stesse della società.

Il sogno, l'ambizione di qualcuno - se ci consentite la battuta - pare essere quello di avere un'azienda con dipendenti zero!

Se l'andazzo rimane questo, le imprese concorrenti potranno continuare, come volpi in un pollaio, a portarsi via con estrema facilità le professionalità migliori. Gratis.



L'ingresso di Arenaways, società di trasporto passeggeri, sulla Milano – Torino, sollecita interessanti spunti di riflessione sulle politiche industriali delle aziende del Gruppo FS.

di Matteo Cocuzza

Arrivano i privati

La liberalizzazione del trasporto ferroviario avanza. In attesa dell'arrivo in grande stile, previsto per il prossimo anno, dell'ormai famosa NTV, che molto risalto ha avuto e continua ad avere sugli organi di informazione anche per il – chiamiamolo così – lignaggio dei suoi fondatori e soci, stiamo assistendo proprio in questi giorni al lancio di un nuovo vettore per servizio di trasporto regionale e interregionale tra il Piemonte e la Lombardia, Arenaways.

Di fatto la prima società a capitale interamente privato a inserirsi in open access sulla rete di RFI, Arenaways cercherà, in questo particolare segmento di mercato, di fare concorrenza a Trenitalia. Con un investimento a regime di circa 50 milioni di euro inizierà a collegare i capoluoghi delle due regioni del nord ovest italiano con cinque coppie di treni al giorno e una capacità di trasporto di 250 persone per convoglio, con un fatturato previsto per il primo anno di circa 12 milioni, stimando per il 2012 di raddoppiarlo.

Ma analizzando alcuni dati che sono stati divulgati dalla società e dagli organi di stampa, la cosa che balza immediatamente all'occhio è l'intenzione di gestire direttamente il servizio di pulizia dei materiali. Se la confrontiamo con il modus operandi delle aziende del Gruppo FS, per le quali la pulizia del materiale rotabile e degli ambienti è da sempre un aspetto più che critico, non possiamo nascondere la curiosità di osservare come Arenaways intenda affrontare questo delicato segmento della propria attività, considerato che sentiamo dire da sempre che la gestione interna delle operazioni di pulizia sia antieconomica.

Ferrovie dello Stato combatte da anni per assicurare un livello dignitoso di igiene al proprio materiale rota-

bile, scontrandosi con una serie di imprese che, fossilizzatesi nel settore e perciò stesso diventate praticamente intoccabili, non garantivano più degli standard adeguati del servizio. Recentemente, con una sorta di giro di vite si è affidata a nuove imprese alle quali ha imposto degli standard migliori, ma soprattutto ha creato delle strutture interne dedicate esclusivamente al controllo della qualità del servizio.; una sorta di interfaccia tra FS e le imprese appaltatrici. Il tempo ci dirà se è stata una buona scelta, ma crediamo che ci sia un altro aspetto da valutare, proprio partendo da quanto annunciato da Arenaways.

Sentiamo dire da sempre che il modello di riferimento deve essere il mondo dell'imprenditoria privata, che contrariamente a quanto avviene nelle aziende statali

e parastatali preferisce, proprio per una più spiccata esigenza e vocazione al contenimento dei costi, affidare all'esterno le attività accessorie alla propria *mission* principale. Ora vediamo che un'impresa ferroviaria completamente privata avoca a se stessa il servizio di pulizia. Ed anche la stessa NTV, impresa che - come dicevamo all'inizio - nel 2011 debutterà nel mercato del trasporto ferroviario ad alta velocità, ha già annunciato che tra le sette persone che comporranno l'equipaggio di ciascuno dei suoi treni ce ne sarà una, direttamente dipendente da NTV stessa, che si occuperà della pulizia e dell'igiene delle carrozze. Evidentemente alcune aziende valutano che, almeno in questo caso, gli aspetti negativi dell'outsourcing siano preponderanti su quelli positivi.

Lo ripetiamo: siamo veramente curiosi di vedere come andrà a finire. Ha ragione chi esternalizza o chi fa da sé, con le proprie maestranze?

Ora vorremmo tentare un'analisi sul servizio che

... sentiamo dire da sempre che la gestione interna delle operazioni di pulizia sia antieconomica ...

Arenaways propone alla clientela, cercando di capire come si collocherà in un bacino, quello della Milano – Torino, già ampiamente servito da Trenitalia, che assicura una serie di collegamenti che possiamo suddividere essenzialmente in due fasce di servizio, e quindi di prezzo.

La prima è quella dell'Alta Velocità - Frecciarossa. Milano – Torino in un'ora, viaggio confortevole con posto prenotato al costo di 31 euro in seconda classe. Una decina di treni variamente distribuiti tra le ore 7,00 e le 19,00.

La seconda è quella dei treni Interregionali, senza garanzia del posto, comfort approssimativo (la climatizzazione non sempre è garantita) e cadenzamento di un treno ogni ora; il prezzo, sempre in seconda classe, è di 9,55 euro.

Ci sarebbe anche una terza tipologia, quella degli Intercity/Frecciabianca; si tratta di tre soli treni al giorno, e di essi parleremo in seguito.

Arenaways, dicevamo, si propone di offrire un servizio cosiddetto di qualità. Collegherà Torino Porta Susa a Rho Fiera in un'ora e 35 minuti, quindi possiamo stimare che per l'intera tratta Torino Porta Nuova – Milano Centrale si impiegheranno circa 105-110 minuti. Climatizzazione, annunci tempestivi sulle condizioni di viaggio, possibilità di acquistare i biglietti a bordo senza sovrapprezzo; ogni convoglio sarà dotato persino di una sorta di vettura market, dove i viaggiatori (non sappiamo se anche loro li chiamano semplicemente clienti) potranno fare la spesa. Il prezzo è stimato in 17 euro per l'intera tratta.

Come vediamo, sia come fascia di prezzo che come tipologia/qualità del servizio si pone esattamente a metà tra i due servizi principali offerti da Trenitalia.

Curiosamente, questo è il segmento in cui si collocano gli Intercity di cui parlavamo prima (che, ironia della sorte, proprio sulla Milano – Torino furono introdotti per la prima volta, circa venticinque anni fa) e che Trenitalia sta progressivamente dismettendo, per far spazio ai più redditizi Frecciarossa. Gli Intercity impiegano 105 minuti, assicurano un discreto comfort e costano 14,50 euro.

Ma, lo dicevamo, Trenitalia sta recedendo da questa tipologia di treni, di fatto lasciando libero un pezzo di mercato che la concorrenza, ora che c'è, si appresta a riempire.

m.cocuzza@fastferrovie.it

In Cargo c'è fermento

Nuove e vecchie imprese ferroviarie si organizzano per sfruttare le potenzialità del trasporto su rotaia.

Mentre Trenitalia latita.

di Antonio Scalise

Nonostante alcuni proclami eccessivamente ottimistici di chi vorrebbe far credere che va tutto bene, i morsi della crisi economica continuano a farsi sentire.

Ma è fuor di dubbio che, invertito il trend negativo, si può ora intravedere un puntino di luce alla fine del lungo tunnel. Gli indicatori economici confermano che nel periodo aprile-giugno il Pil è cresciuto dello 0,5% rispetto ai tre mesi precedenti, mentre la stima preliminare diffusa ad agosto indicava un +0,4%. Nel confronto con il secondo trimestre dell'anno scorso, invece, c'è stato un +1,3%, superiore quindi alla stima del mese precedente, che era di +1,1%.

Molto lenta, ma la crescita pare esserci.

Per stare al nostro ambito, che è quello dei trasporti, strettamente legato alla produzione e alla disponibilità economica delle famiglie (chi produce spedisce, e chi lavora e guadagna viaggia, per esemplificare al massimo), l'ottimismo può essere giustificato dal fermento che osserviamo nel mondo del trasporto delle merci, nel quale assistiamo ad una sorta di posizionamento delle imprese, che cercano di attrezzarsi ed organizzarsi in vista della ripresa economica.

Imprese ferroviarie già presenti ed operanti in Italia si



fondono tra loro, altre si posizionano acquisendo quote di mercato, altre ancora sbarcano nel Belpaese, evidentemente allettate dalle prospettive di aumento del traffico.

E' il caso di Obb, le ferrovie statali austriache, che recentemente hanno iniziato ad operare in Italia, dapprima creando una propria piattaforma logistica in Friuli Venezia Giulia, a san Stino di Livenza, successivamente acquisendo la maggioranza azionaria di Linea S.p.A. Quando parliamo di Obb, ci riferiamo a un colosso del trasporto che in Austria esercita la doppia attività di società che si occupa sia di trasporto passeggeri e merci, sia dello sfruttamento e della manutenzione della rete ferroviaria nazionale austriaca, con circa 48.000 dipendenti.

Analizzando qualche dato diffuso dalla dirigenza aziendale si può osservare come il traffico di Linea sia stimato, quest'anno, in crescita del 50% rispetto al 2009: da 900.000 Km/treno a 1.440.000, che dovrebbero diventare, sempre secondo le stime interne, 2 milioni nel 2011.

Una buona dose dell'ottimismo che traspare da queste cifre è data dalla prospettiva, non dichiarata ma lasciata intendere in recenti interviste del management aziendale, di approfittare dell'intenzione di un ulteriore ridimensionamento delle attività di Trenitalia Cargo. Ridimensionamento che essi ritengono, a quanto pare, possibile, se non addirittura molto probabile.

Nel frattempo assistiamo anche alla creazione di una nuova impresa, una newco partecipata al 75% da Sbb Cargo e al 25% da Hupac. Parliamo, come è noto, di una costola delle Ferrovie Federali Svizzere e di un colosso, anch'esso svizzero, delle spedizioni ferroviarie nel vecchio continente, con una flotta di circa 5.500

carri. Entrambi operano già da tempo in Italia, e la loro unione (che non preclude la possibilità di ingresso di altri partners) è un ulteriore chiaro segnale di quanto le aziende si aspettino dal prossimo futuro, in questo settore.

Notizia simile ci giunge anche dalla Sicilia, dove Src (Sicilian Railway Company), impresa controllata dal gruppo logistico Gmc di Catania, inizierà la propria attività di trasporto merci.

Sostituirà Trenitalia per il traghettamento dei treni provenienti dal continente, ed ha ottenuto anche di poter utilizzare lo scalo merci di Palermo Brancaccio, attualmente pressoché inutilizzato, da dove intende riprendere il collegamento con il porto di Gioia Tauro, con un transit time decisamente inferiore al trasbordo via nave. In attesa della consegna dei locomotori che ha acquistato, conta di ottenerne in noleggio proprio da Trenitalia. Nelle prospettive aziendali pare esserci la volontà di effettuare, nel prossimo futuro, anche trasporto passeggeri regionale.

Ma in tutto questo, qual è il ruolo di Trenitalia? O meglio: ha ancora un ruolo Trenitalia in tutto questo? In un periodo in cui le aziende, probabilmente dopo aver osservato i dati dell'economia, ma anche - ci piace pensare - per una precisa volontà di essere ottimisti, di pensare positivo, scommettono sull'uscita dalla crisi, Trenitalia Cargo cosa fa? Utilizzando una metafora che secondo noi rende molto l'idea della situazione, le aziende di trasporto merci ci ricordano i fantini che al Palio di Siena sgomitano per assicurarsi la migliore posizione di partenza, in attesa che lo scioglimento dei canapi dia il via alla gara. Ma tra questi fantini non ci pare di scorgere la divisione merci di Trenitalia, o quello che ne è rimasto.

Già, perché per una precisa scelta politica la dirigenza aziendale ha deciso di recedere gradualmente dal trasporto delle merci. Si badi, noi arriviamo persino a considerare legittima (anche se non lo è) una strategia industriale che decida di disinvestire in un proprio settore produttivo; ma almeno, per rispetto della storia centenaria dell'azienda, delle maestranze e persino del mercato stesso, occorrerebbe l'onestà intellettuale di dichiararlo. Perché finora costoro hanno coperto le magagne della Cargo sotto il capace mantello della crisi economica, che non consentiva - a loro dire - di effettuare trasporto "in perdita", dal momento che il costo medio di un dipendente di Trenitalia è più alto di quello di altre e "più libere" aziende. Ma alla disponibilità, manifestata più volte, delle Organizzazioni Sindacali di affrontare la questione, non ha corrisposto la volontà aziendale, probabilmente troppo impegnata a svuotare la Divisione Cargo di uomini, mezzi e siti, di discutere di un serio piano di rilancio della Cargo.

scalise@fastferrovie.it

17



IVU: Intervento Vessatorio Unilaterale

Con l'utilizzo del nuovo software per la gestione dei servizi del personale di macchina e bordo, Trenitalia intende lucrare ingenti recuperi di produzione aggredendo la libertà dei lavoratori di organizzarsi la propria vita sociale. Non può passare.

di Vincenzo Multari



Trenitalia, messa davanti ad uno specchio, recita “un marchio, una garanzia”, effetto semplice per intuire che talune strategie aziendali svestono di vita sociale tutti i lavoratori che esercitano in questa società.

La frantumazione del monopolio e le tristi relazioni industriali scandite da quest'azienda creano inquietudine, modificando tutto quello che si vocifera in categoria in triste realtà.

Trenitalia è intenzionata, in tempi brevi, a partire con il progetto IVU, un nuovo software per la gestione dei servizi del personale di macchina e di scorta già in fase di sperimentazione in alcune realtà.

Il sistema elabora in automatico sia gli allacciamenti programmati, sia la ripartizione di tutti i servizi,

ordinari e straordinari, in maniera che non si avranno più turnazioni d'impianto, ma ogni singolo agente avrà il proprio turno personalizzato, con tutte le sue conseguenze negative che allontanano il sindacato e i lavoratori da qualsiasi accertamento sui processi produttivi smantellando, nel contempo,

... non è prevista nessuna certezza per la cadenza del riposo settimanale o della fascia d'impiego giornaliero ...

aspetti basilari della normativa di lavoro.

Il supporto informatico in questione, grazie anche alle perverse ed esasperate storture che l'impresa vuole o potrebbe compiere, porta a saturare le prestazioni setti-

manali o giornalieri con ore di aggiornamento professionale, fino al raggiungimento dei tetti contrattualmente previsti; ne consegue che nessuna attenzione sembra essere riservata alla qualità della formazione.

Non ci sarà nessuna certezza per il godimento delle ferie richieste fino alla comunicazione mensile del turno ed inoltre - aspetto ancora più deplorabile - non è prevista nessuna certezza per la cadenza del riposo settimanale o della fascia d'impiego giornaliero, fino alla comunicazione del turno mensile e solo per la durata dello stesso.

In buona sostanza un azzeramento della vita sociale del personale.

Poiché non è più previsto personale senza turno assegnato, nei

turni saranno collocati percentuali di disponibilità secondo le necessità aziendali, rivelando a tutto il PdM, nessun macchinista escluso, la novità di vedersi graficare giornate di disponibilità in turno, non T.I.B., ma bensì giornate di disponibilità pura, con la consapevolezza che le ore di disponibilità non utilizzate saranno contabilizzate nel montante annuo del riposo settimanale e, nel caso in cui le esigenze produttive rendano inutilizzabile il personale per l'intera giornata precedente il riposo, tale periodo di mancato impiego potrà essere conteggiato nel montante annuo.

Una cosa è certa, con questo sistema verranno eliminate tutte le norme e le circolari inerenti ai conteggi per le giornate di ferie afferenti il riposo settimanale e, con loro, la possibilità di usufruire delle mezze giornate di congedo per il riallacciamento al turno.

Infatti, se i giorni di ferie prenotati cadono vicino a un riposo settimanale, al programma basterà spostarlo, anticipandolo o posticipandolo nei limiti contrattuali e il gioco è fatto.

Solo alla consegna del turno mensile personalizzato e solo per la sua durata, secondo Trenitalia, il personale di condotta e di scorta potrà sapere quando lavorerà di notte, quando la mattina o il pome-

riggio e quando sarà fuori di casa per le tante ore del riposo fuori residenza; in sostanza, fino a cinque giorni prima macchinisti e

... un recupero di produttività nel macchinista e nel bordo, ma ancor di più tra i quadri addetti alla distribuzione ...

capitreno non avranno nessuna possibilità di programmare un qualsiasi impegno sociale, familiare, medico, sportivo o semplicemente ludico o riposante.

Inoltre la programmazione dell'entità di riposo settimanale, che oggi ha una media di 58 ore per ogni turno, verrà totalmente stravolta, poiché avremo riposi che si accorceranno, tendendo verso il limite di 48 ore nei periodi di maggior produzione, mentre quando questa sarà meno intensa si allungheranno per garantirne, ma solo a fine anno, l'adeguamento al limite contrattuale.

È un sistema che intende avvalersi di una piattaforma web cui i lavoratori s'interfaccino attraverso l'utilizzazione di hardware all'uso distribuiti, abolendo qualunque contatto personale con i quadri addetti alla distribuzione.

Perché l'obiettivo è un ulteriore recupero di produttività nel macchinista e nel bordo, ma ancor di più tra i quadri oggi addetti alla distri-

buzione dei servizi del personale.

Ma l'applicazione di una tale modifica organizzativa dovrà passare attraverso le forche caudine del confronto sindacale, anche perché con l'organizzazione presentataci, qualsiasi verifica sul rispetto dei limiti normativi, almeno di quelli previsti in programmazione, se

non viene negata viene resa veramente ardua, cancellando così un diritto inalienabile del lavoratore e delle parti sociali.

La proposta di un recupero di questa entità è - a dir poco - sconvolgente; se poi è avanzata da un'impresa da troppo tempo abituata a pretendere dai lavoratori tutto ciò che concorda con i sindacati senza, però, rispettare nulla di quanto si impegna a dare in cambio, diviene decisamente intollerabile.

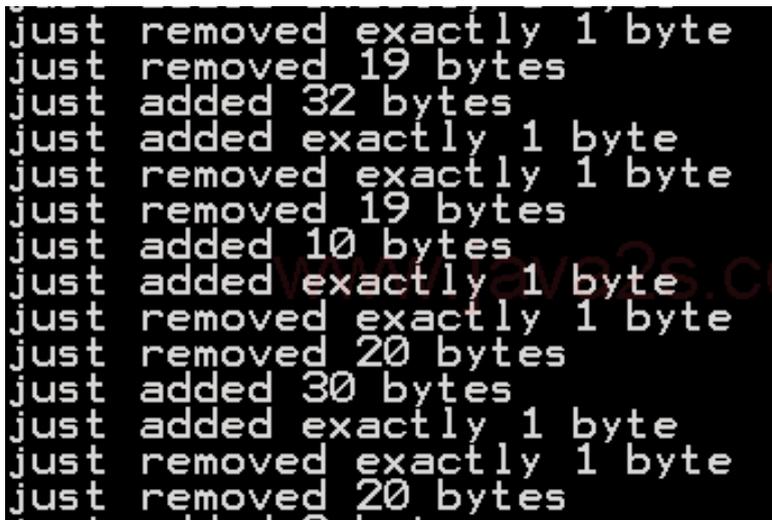
La continua ricerca di quest'azienda di strumenti capaci di evadere le normali e corrette relazioni industriali con il sindacato, concedendosi libere e pretestuose interpretazioni per non rispettare le norme contrattuali vigenti - dal CCNL AF al contratto FS, a tutti i principali accordi aziendali - erodendo la base su cui è stata costruita l'intera normativa di lavoro del personale in esercizio, ha ormai toccato la carne viva dei lavoratori.

Anche perché questa impresa di trasporto ferroviario continua a chiedere recuperi esasperati a un settore già così provato, per poi sperperare buona parte di quanto guadagnato, se non tutto, con disastrosi progetti riorganizzativi.

Uno scenario che deve aiutarci a riflettere e impegnarci a diffondere notizie tra i lavoratori.

Il sindacato ha il dovere di approfondire il suo massimo impegno per la tutela e la garanzia del lavoro e della stabilità acquisita e contro le ricadute sociali che questo scellerato sistema comporta.

multarivincenzo@fastferrovie.it



NON FACCIAMOCI TRAVO

Cosa comporta per il PdM e il PdB l'applicazione e stabilita unilateralmente da Trenitalia al PdM e al PdB, l'attuazione di IVU quale percorso negoziale che, con le altre OO.SS.

- ✦ **Perdita di tutte le conquiste relative, sia all'umanizzazione del turno, sia alle garanzie di poter avere almeno una parvenza di vita sociale, all'esterno di un lavoro così tanto gravoso da negarci, fin troppo spesso, la possibilità di condividere con famiglia e amici i momenti salienti nei rapporti personali.**

Conquiste ottenute in più trent'anni di lotta spesso durissima, che in pochi mesi rischiano di essere cancellati nella più totale indifferenza.

Vogliamo farci sapere in che giorni e per quali orari dovremo essere a disposizione dell'azienda con un preavviso che andrà dai 5 ai 35 giorni, per tutto il resto un'incognita continua. (Peggio degli attuali disponibili del macchinista che, almeno, un'idea di quando avrebbero goduto il riposo ce l'avevano).

- ✦ **In caso di assenze prenotate dal dipendente, Trenitalia si è usurpata la possibilità di programmare, al macchinista o al capotreno, un numero di ore di straordinario mensile obbligatorio in turno, proporzionato alle ore di assenza godute (le ferie usufruite non alleggeriranno più il peso del lavoro ma potranno diventare, in base alla necessità dell'azienda, anche dei meri intervalli).**

- ✦ **Il personale non sempre ha potuto beneficiare delle 3.538 ore minime di Riposo Settimanale da programmare nell'anno ma, quando non ci è riuscito, fin'ora, almeno c'è andato abbastanza vicino.**

Con IVU, Trenitalia, ha trovato il sistema per continuare a programmare un minimo di 3.538 ore annue ma, con le giornate di disponibilità in turno previste in precedenza del riposo settimanale, di garantirsi anche che il personale in turno (tutto il personale di macchina e di bordo), ne possa godere solo molte ma molte meno (in una stima attendibile si può tranquillamente prevedere 500 ore in meno)

- ✦ **Nessuna contrattazione e liquidazione delle flessibilità contrattuali previste in ordine all'Orario di Lavoro eliminando, in questa maniera, una significativa componente della retribuzione accessoria del macchinista e del bordo.**

- ✦ **Nessuna garanzia sulle modalità di smaltimento delle ferie arretrate.**

- ✦ **La ripartizione dei servizi, se ancora avverrà, non avrà più valore concreto, perché IVU è stato concepito con la caratteristica di poter impegnare, per ottimizzare qualunque allacciamento, ogni treno gli torni utile.**

LGERE DAL TORNADO IVU

licazione unilaterale di IVU già attivata e, di conseguenza, cosa dovrà garantire, rdo questa sarà realizzata al termine del SS., dobbiamo pretendere e conquistare.

- ✦ **Semmai fosse concesso un giorno di ferie in gestione operativa, cioè dopo che è stato consegnato al personale il proprio turno mensile (una casistica che per motivi lapalissiani sarà ridotta a un'eccezione praticamente episodica da parte di chi gestirà il personale), il riposo giornaliero minimo non sarà più garantito e la ripresa del turno, obbligatoria, avverrà quando capita capita.**
- ✦ **Nessuna verifica sindacale su quanto programmato da Trenitalia, pertanto, con IVU, i rappresentanti dei lavoratori, siano essi RSU e/o Sindacato, non potranno più verificare i dati relativi, così come dovrebbe garantire loro il contratto e la legislazione vigente in materia ma, in buona sostanza, potranno solo prendere atto di dati macro e riepilogativi senza avere la possibilità d'intervenire a tutela del lavoratore vittima di eventuali soprusi in tempi utili.**
- ✦ **Più nessuna contrattazione dei turni del macchinista e del bordo, visto tutte le illegittimità, forzature e riscritture che Trenitalia ha compiuto fino ad ora sull'argomento, non riusciamo neanche a immaginare, senza più controllo nella trattativa, cosa possa farsene questa Società di trasporto delle norme contrattuali e degli accordi integrativi.**
- ✦ **Grazie a questa introduzione di IVU, Trenitalia elimina in modo unilaterale tutte le norme e le circolari inerenti i conteggi per le giornate di ferie afferenti il riposo settimanale e, con loro, la possibilità di usufruire delle mezza giornate di ferie per il riallacciamento al turno.**

Quello che più stupisce, in questa situazione, è l'atteggiamento di tutta la dirigenza di Trenitalia che, nei confronti dell'abuso portato avanti con questa esecuzione unilaterale del progetto IVU, creando un precedente inusitato anche nella pur ricca storia delle scorrettezze perpetrate della dirigenza Ferrovie dello Stato, sembrano guardarci come alieni che parlano una lingua sconosciuta, continuando a ripeterci che il progetto IVU, non modifica temi contrattuali e che per il PdM e il PdB cambierà poco o niente.

Eppure al sig. Mauro Natali, padre putativo dell'esecuzione di tutto il progetto, da vecchio turnista qual'egli è, non può essere sfuggito il fatto che un simile colpo di mano, di fatto, svuota di contenuti qualunque intenzione di rinnovo contrattuale per il settore del bordo e del macchinista, portando all'incasso più di quanto l'impresa si potesse augurare dal prossimo rinnovo.

L'IVU E I QUADRI OGGI ADDETTI ALLA DISTRIBUZIONE DEL PDM E DEL PDB

L'intervento ormai prossimo che l'azienda, in maniera unilaterale, sta mettendo in atto, pone grosse perplessità e poche garanzie a chi ricopre questa figura professionale.

Il software impiega una piattaforma web dove i lavoratori s'interfacciano attraverso l'utilizzazione di HW distribuiti dall'azienda, annullando ogni contatto personale con la distribuzione.

La macchina sostituisce l'uomo e il sistema non parla, ma si fa sentire acquistando sempre più consistenza nel corpo dei lavoratori, mentre l'azienda si difende mostrando il totem del "Recupero di Produttività", che però sembra sempre più un dito dietro il quale è impossibile nascondersi.

Le domande, sono sempre più legittime per tanto che sono allarmate e disattese e sono nubi pesanti che offuscano il nostro futuro:

- ✚ Cosa farò domani ?
- ✚ Quali saranno i miei riferimenti?
- ✚ IL mio avanzamento professionale mi porterà avanti o sarà un passo del gambero?
- ✚ Quale sarà la città in cui lavorerò? E la famiglia?
- ✚ Che ruolo avrò su una eventuale ricollocazione?

Una lista appena accennata, certamente molto più lunga e articolata, che deve essere la spina dorsale del comune disagio e della voglia di fermare questa azione unilaterale con la quale Trenitalia intende schiacciare le aspettative e la dignità a una categoria che, da sempre mette la propria professionalità a servizio dell'Impresa dandole lustro e funzionalità.

L'accorpamento degli impianti e il progetto IVU sono specchi della presunzione e dell'insolenza di Trenitalia, che vede, nei quadri del settore bordo e macchina, solo delle pedine da muovere a proprio piacimento.

Sono azioni alle quali i lavoratori e i loro rappresentanti non possono essere estranei o spettatori e contro le quali servono solo risposte forti.

303 Motivi per dire NO!

L'attivo Nazionale Unitario di Montesilvano lo afferma Il CCNL della Mobilità è un punto fermo.

di Brigida Marro

Le sette sigle sindacali dichiarano l'unicità d'intenti sul nuovo contratto del settore



Il 23 e 14 settembre scorsi si è svolto a Montesilvano l'Attivo Nazionale Unitario del settore della Mobilità, che ha visto per la prima volta la partecipazione delle rappresentanze nazionali e regionali di Filt, Fit, Uilt, Fast FerroVie, Orsa, Ugl e Faisa.

L'obiettivo della manifestazione è ambizioso ma reale: un confronto tra le strutture nazionali e territoriali che ribadisca l'unitarietà sindacale al tavolo delle trattative del CCNL della mobilità.

Aprì i lavori il Segretario Generale della Filt-Cgil, Alessandro Rocchi che, dopo aver chiesto alla sala di osservare un minuto di rispettoso silenzio per ricordare i lavoratori morti in Campania qualche giorno prima, espone la sua esaustiva relazione, nella quale illustra il percorso comune nella trattativa di questo importante e delicato tavolo contrattuale.

Successivamente la parola passa ai rappresentanti territoriali. Riportiamo qui solo alcuni interventi che consideriamo maggiormente rappresentativi, dal momento che in questa due - giorni si è evinta chiaramente, pur con qualche comprensibile sfumatura diversa, una positiva comunità d'intenti. Troverete l'intervento del nostro Segretario Nazionale Pietro Serbassi in un appo-

sito riquadro in queste pagine.

Inizia il segretario Faisa del Friuli Venezia Giulia il quale, dopo avere manifestato il proprio apprezzamento nel vedere tutte le sigle sindacali riunite assieme, ha continuato il suo discorso elencando tutte le criticità che, a suo parere, le società di trasporto stanno affrontando, focalizzando maggiormente l'attenzione sulle problematiche degli autoferrotrenvieri, aggravate dalla situazione politica nazionale che si ripercuote pesantemente sul settore.

Segue Armando Romeo, Segretario Generale Orsa che, prendendo spunto dal minuto di silenzio dedicato ai lavoratori deceduti, rimarca l'importanza dell'impegno dei sindacati riguardo alla sicurezza sul lavoro, garanzia irrinunciabile per tutti. Nella sua esposizione stigmatizza il ruolo completamente passivo del governo nella trattativa per il rinnovo contrattuale, sollecitando tutti a sensibilizzare i lavoratori sulla bontà della battaglia per la definizione del CCNL della Mobilità.

Il rappresentante della Uiltrasporti parla a sostegno delle decisioni che verranno assunte in questo Attivo, pur con le difficoltà generate dalla non omogeneità delle normative riguardanti i vari settori del trasporto.

Illustra i quattro punti sui quali esiste un sostanziale accordo, e afferma che essi sono visti come un ostacolo dalle associazioni datoriali, che vi vedono una minaccia alla posizione di potere da esse detenuta finora. Anche i tagli previsti dalla legge finanziaria per il settore devono essere uno stimolo in più per raggiungere l'obiettivo dell'unicità contrattuale.

Salvatore Genovese, Segretario Regionale Fast Ferrovie Sicilia, osserva che la grave crisi economica è un motivo in più per sottoscrivere i quattro punti del contratto della mobilità. Tutte le organizzazioni sindacali devono portare a fondo questo progetto, definendo con chiarezza le regole prima di sottoscrivere i contratti di categoria. È importante sostenere la vertenza utilizzando tutte le forme di lotta, dallo sciopero al rispetto pedissequo della normativa e delle norme sulla sicurezza, al rifiuto di effettuare lo straordinario.

Il rappresentante dell'UGL fa notare che due anni fa, quando è iniziata la vertenza sul contratto della mobilità, non c'era tra le Organizzazioni Sindacali l'accordo che c'è ora.

Il paese ha bisogno di un contratto che regoli il sistema dei trasporti, ed è fondamentale l'unità dei sindacati per cercare azioni nuove a difesa dei lavoratori, anche con scioperi locali a supporto di quelli nazionali.

Un esponente della Cisl si chiede se il sindacato abbia commesso degli errori, dal momento che il percorso relazionale con la parte datoriale appare stagnante, ma

ritiene che ciò sia dovuto al cambiamento dello scenario politico e alla disgregazione delle imprese, che rendono complicato ottenere un risultato positivo. Ricorda a tutti che i lavoratori rivendicano anche la partita economica.

Come si può evincere dagli interventi che abbiamo riportato, è comune la volontà di portare avanti unitariamente la trattativa contrattuale. Oltre ai quattro punti (li ricordiamo: campo di applicazione; decorrenza e durata; disciplina del sistema delle relazioni industriali e diritti sindacali; mercato del lavoro) su cui esiste già un sostanziale accordo, sarà fondamentale la discussione sul quinto punto, che è quello della parte economica.

Chiude la due - giorni il Segretario Generale della Fit Cisl, Giovanni Luciano, che nella sua relazione, oltre ad esprimere soddisfazione per la riuscita della manifestazione, riassume i punti più importanti emersi dagli interventi.

In questo Attivo Unitario è risaltata chiaramente l'importanza di un momento storico che richiede serietà e senso di responsabilità, oltre alla consapevolezza che le Organizzazioni Sindacali qui presenti stanno contribuendo a scrivere il futuro di un settore con circa 250.000 lavoratori.

marro@fastferrovie.it

Relazione del Segretario Nazionale Fast Ferrovie

Colleghi e amici,

questo attivo nazionale unitario deve soprattutto confermare che la strada intrapresa verso la costruzione del CCNL della Mobilità è irreversibile.

Irreversibile come il processo di liberalizzazione che sta inesorabilmente andando avanti anche in assenza di regole chiare, soprattutto sul lavoro.

Voglio ricordare infatti che le motivazioni che hanno indotto le parti sociali a ricercare con forza la costruzione di un unico contratto della mobilità si possono elencare sinteticamente:

- 1. Nei processi di liberalizzazione inadeguati;*
- 2. Nel panorama contrattuale e legislativo eccessivamente variegato che permette alle imprese, soprattutto a quelle di nuova costituzione, di gestire con troppa disinvoltura temi come il lavoro e il trasporto;*
- 3. Nella necessità di un CCNL che normi un settore, nei fatti omogeneo e dalle ragguardevoli dimensioni, dando garanzie sia ai lavoratori che vi operano che ai viaggiatori.*

È stato detto, ma ritengo sia il caso di ripeterlo, che il protocollo del maggio 2009 ha segnato un percorso chiaro e condiviso dalle parti stipulanti, che però rivedeva, soprattutto allungando i tempi, quanto già sottoscritto dalle stesse parti sociali – Governo, Associazioni Datoriali e Sindacati – già nel novembre 2007.

Comunque, le associazioni datoriali, che hanno in diverse fasi sottoscritto accordi sul CCNL della mobilità - fino al documento del 9 luglio scorso - pur evidenziando le distanze fra le stesse Associazioni datoriali e fra esse e il Sindacato, non sono ancora arrivate a rinnegare le firme d'impegno poste.

Il Governo e gli enti locali, però, devono assumersi la responsabilità di stabilizzare e regolamentare il comparto. Non possono essere spettatori indifferenti delle difficoltà normative ed

economiche in cui versano il settore e i lavoratori dei trasporti, né possono ignorare l'ostruzionismo che le associazioni datoriali stanno ponendo lungo il percorso negoziale in atto da ormai troppo tempo.

Quando parliamo di alcune associazioni datoriali ci riferiamo, tanto per non far nomi, ad ASSTRA e ANAV. Qualcuno dei dirigenti di queste associazioni ha avuto persino l'ardire di definire pretestuose e inesistenti le motivazioni alla base della protesta dei lavoratori del settore. Quelle imprese e quelle associazioni che sono bravissime a battere cassa presso il Governo o presso gli enti locali, ma che quando si tratta di rispondere alle sacrosante richieste di recupero salariale che i lavoratori rivendicano, o quando gli si chiede di ragionare su come debbano lavorare gli operatori di un settore così ampio e variegato, frappongono - loro si - mille pretesti per far impantanare e fallire la discussione.

Tutto ciò, va detto, è possibile solo in un quadro di scarsa chiarezza della politica. Infatti ai lodevoli tentativi di mediazione fatti dalle delegazioni del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Ministero del Lavoro, non risponde un'iniziativa o una posizione forte del Ministro che faccia capire quale sia la sua politica dei trasporti.

Temiamo che la paranoia dei tagli alla spesa soverchi la responsabilità di stabilire le linee entro le quali tutti, dai sindacati alle imprese, agli enti e alle amministrazioni locali, debbano sviluppare le loro competenze e le loro prerogative con il fine ultimo e unico di dare ai cittadini un sistema, oseremmo dire addirittura una filosofia dei trasporti moderna, utile, facilmente fruibile e al giusto prezzo. E questo non può accadere se contemporaneamente non si danno ai lavoratori del settore le risposte che chiedono da tempo su orari di lavoro, salari, sicurezza.

Già, quella sicurezza che da tempo il sindacato richiama, invoca, ma che quotidianamente viene messa a repentaglio da scellerate politiche industriali messe in atto da chi derubrica gli incidenti sul lavoro come una mera voce di bilancio.

Il sindacato non può più tollerare tutto questo.

Al comparto della mobilità servono regole omogenee, e per questo noi crediamo che il CCNL della mobilità sia una strada irrinunciabile.

Del resto l'immobilismo della trattativa permette l'incremento del fermento relazionale di diverse imprese - NTV, RTC, Le Nord, SBB, DB ecc. - che con ipotesi contrattuali disomogenee rischiano di indebolire fortemente la logica del Contratto unico.

Rischiamo di fare un percorso all'inverso, cioè prima i contratti di secondo livello poi il CCNL della Mobilità, ma è evidente che le difficoltà si elevano in modo esponenziale perché resterebbe solo in capo al sindacato l'onere di omogeneizzare le regole, per rendere il contratto un adeguato strumento di riferimento comune.

Va detto che siamo coscienti che il solo Contratto della Mobilità non è sufficiente per garantire i lavoratori dal Dumping sociale, ma su questo abbiamo un impegno del Ministro dei Trasporti che riteniamo intenda onorare.

Proprio nella riunione programmata per mercoledì 15, oltre al documento del 9 luglio, riteniamo che dovremmo avere chiarezza anche sulla clausola sociale.

Nella relazione iniziale è stato ben descritto il percorso che riteniamo necessario sviluppare dei famosi 4 punti comuni a tutta la categoria - perché è ormai evidente che i ferrovieri e gli autoferrotranvieri sono una sola categoria - per poi articolare i rimanenti capitoli nei due tronconi che oggi rispondono al "Trasporto Pubblico Locale" e alle "Attività Ferroviarie".

È altrettanto evidente che la vertenza salariale ferma al 2009 dovrà essere definita in maniera omogenea, possibilmente come un ulteriore punto comune per il triennio 2009/2011.

L'allungamento dei tempi e l'incertezza sulla sua positiva conclusione hanno creato una disaffezione dei lavoratori del comparto nei confronti della vertenza sul CCNL della mobilità.

Per questo è necessario, più che mai, coinvolgere e motivare i lavoratori sulla trattativa in atto, e nello stesso tempo coinvolgere i cittadini, organizzando manifestazioni, sit-in, volantaggi e tutte le iniziative che ci consentano di informare la società civile sulla bontà e sulla necessità della vertenza.

Grazie

Attivo Nazionale Unitario
“Trasporto Pubblico Locale” e “Attività Ferroviarie”
(Montesilvano, 13-14 settembre 2010)
Ordine del Giorno Conclusivo

L'Attivo Nazionale Unitario dei settori “Trasporto Pubblico Locale” e “Attività Ferroviarie” di Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti, Orsa, Faisa, Fast, svolto a Montesilvano il 13-14 settembre 2010, assume i contributi offerti al dibattito dai numerosi interventi che hanno consentito di fare il punto sullo stato della vertenza per il nuovo CCNL della Mobilità e i suoi sviluppi.

L'Attivo conferma che il nuovo CCNL della Mobilità è un obiettivo irrinunciabile per la tutela del lavoro e che il Protocollo Ministeriale di maggio 2009 ha reso irreversibile il processo negoziale verso il nuovo CCNL.

L'Attivo ritiene altresì che lo schema negoziale convenuto con quel Protocollo resta tuttora valido e che l'attestazione del negoziato formalizzata dalle parti presso il Ministero il 9 luglio scorso rappresenta un punto di avanzamento imprescindibile di questo processo negoziale, a sostegno del quale è in programma lo sciopero nazionale di 24 ore del 30 settembre-1 ottobre 2010.

In tal senso, l'Attivo:

- tra gli aspetti su cui ancora il 9 luglio si è registrato dissenso con le controparti sull'articolato contrattuale che sviluppa i 4 temi del Protocollo ministeriale di maggio 2009, evidenzia come prioritari: la clausola sociale, la contrattazione di secondo livello, alcuni elementi della disciplina sul mercato del lavoro;
- considera necessario accompagnare la definizione della prima fase attuativa del nuovo CCNL con la regolazione della parte economica riferita all'anno 2009, prevedendo la completa definizione degli aspetti retributivi dell'intero triennio 2009-2011 in occasione dell'intesa di rinnovo dei CCNL del “Trasporto Pubblico Locale” e delle “Attività Ferroviarie”;
- per quanto riguarda tali rinnovi, va confermato il riferimento alle linee guida di piattaforma proposte nel 2008, il negoziato deve perseguire soluzioni convergenti, la definizione degli aspetti retributivi dei due CCNL devono mantenere contestualità attuativa ed allineamento dei valori economici.

In occasione della ripresa del negoziato, l'Attivo impegna le Segreterie Nazionali a verificare rapidamente con controparti e Ministeri coinvolti le condizioni di percorribilità descritti e valutare le possibili varianti di percorso, a condizione che queste non determinino ulteriori dilazioni dei tempi del negoziato, non modifichino i contenuti del Protocollo del maggio 2009, ribadiscano l'esclusività del CCNL della Mobilità sui 4 temi previsti dal Protocollo, confermino il ruolo di garante del confronto in capo al Ministro di Infrastrutture e Trasporti, a suo tempo impegnatosi a realizzare il sostegno legislativo alla nuova strumentazione contrattuale. L'atteggiamento dilatorio, strumentale ed irresponsabile sostenuto finora da Anav e Asstra risulta l'ostacolo principale da rimuovere per sbloccare finalmente la trattativa.

Le caratteristiche di tale atteggiamento e la gravità che esso ha assunto nella vicenda contrattuale chiamano direttamente in causa ruolo e responsabilità di Governo, Regioni ed Enti Locali, finora esercitati in modo evidentemente inefficace rispetto alla complessità e all'importanza della trattativa.

L'Attivo ribadisce e sostiene le ragioni della vertenza per il nuovo CCNL della Mobilità, impegna le strutture sindacali nazionali e le strutture sindacali regionali/territoriali ad individuare le necessarie modalità di articolazione e coordinamento delle iniziative di mobilitazione finalizzate al rafforzamento della vertenza contrattuale nazionale anche attraverso azioni nei confronti delle aziende e delle istituzioni locali.

In relazione alla recente delibera della Commissione di Garanzia sul divieto di concomitanza dello sciopero tra trasporto ferroviario locale ed extraurbano su gomma, l'Attivo sostiene il giudizio negativo espresso dalle Segreterie Nazionali e la loro disponibilità, dichiarata malgrado tale giudizio, a verificare possibili soluzioni che salvaguardino, comunque, l'unitarietà di partecipazione agli scioperi nazionali per il nuovo CCNL di tutti i lavoratori addetti a tutte le articolazioni di attività ricomprese nel suo campo di applicazione. L'Attivo Nazionale Unitario si è aperto, nella giornata di ieri, con un atto di raccoglimento dedicato ai 3 lavoratori deceduti a Capua l'11 settembre e al lavoratore di RFI deceduto l'1 settembre.

All'espressione di cordoglio, l'Attivo affianca la conferma del massimo impegno sindacale per ottenere livelli di sicurezza e concrete iniziative di prevenzione che salvaguardino efficacemente la salute dei lavoratori.

Approvato all'unanimità

Montesilvano, 14 settembre 2010

DALL'EUROPA

Romania, un sistema ferroviario che viaggia verso il futuro: analisi di un progresso lento ma inarrestabile.



Dopo i tragici eventi del 1989 la Romania, porta dell'Unione Europea con i Balcani e l'oriente, cerca di recuperare i ritardi verso un trasporto ferroviario moderno.

di Graziano Badolato

Una mattina di fine settembre, mentre il sole lentamente si leva tra nuvole basse all'orizzonte, passeggiando nei quartieri dove i segni delle vestigia senza tempo rendono merito ad un passato memorabile, ci ritroviamo questa volta nell'Est Europa, ai confini con l'Oriente. In Romania.

Certo, nell'immaginario collettivo, al Paese si associano ricordi che si sovrappongono tra storia, leggenda e fantasia, mentre la triste melodia di un violino gitano conduce verso luoghi lontani, in Transilvania, al famoso castello del Principe Dracula.

La Romania, in lotta da sempre con le proprie contraddizioni, è una nazione con una storia importante, scritta da uomini "assetati d'autenticità" che seppero esprimere interamente il genio del popolo romeno, in un'opera incondizionata di vaste proporzioni.

Gli uomini celebri che contribuirono a donare lustro al Paese non riuscirono a fermare tutto ciò che poi fu scritto dalla storia.

È necessario ripercorrere brevemente le tappe principali degli ultimi vent'anni per comprendere l'attuale condizione politica ed economica del Paese.

La Romania, dopo gli eventi del 1989, con la fine del regime comunista di Ceausescu, non ha visto al potere validi leader politici in grado di gestire interessi mol-

plici e complessi.

Un governo d'ispirazione socialdemocratica, che non durò a lungo, di fronte al tentativo di introdurre riforme democratiche fu costretto alle dimissioni, a causa delle minoranze che durante le dimostrazioni dei primi anni novanta occuparono gli edifici presidenziali a Bucarest.

Più tardi, nel 1996, le elezioni furono vinte da un gruppo di centro-destra, con la nomina a presidente di Costantinescu, che durò solo pochi anni, senza peraltro contribuire a migliorare le condizioni del Paese.

Nel 2000 è tornato al potere un governo di sinistra, diversa, più moderna e orientata alla democrazia; dalle elezioni presidenziali è uscito vincitore Iliescu, già capo di stato dal '90 al '96, negli anni del dopo Ceausescu. Iliescu nominò primo ministro Nastase, uomo di grandi capacità, e creò un ministero formato da politici e giovani tecnici.

In questo momento il paese ha istituzioni democratiche la cui stabilità è consolidata, ma che necessitano ancora di un'applicazione più attenta della legalità, attraverso opportune misure per fronteggiare il grave problema della corruzione, piuttosto diffusa in molteplici settori. L'assetto burocratico, tuttavia, talvolta ostacola gli investitori sia per la sua complessità, sia per le infiltrazioni della corruzione, anche se l'attuale



Mocanita, una ferrovia a scartamento ridotto. Costruita tra il 1930 e il 1933 e lunga 56 km, solcata da locomotive "modello Resita" alimentate a legna e del peso di 24,8 tonnellate. Durante il viaggio per rifornirsi di acqua è obbligata a fermarsi 15 minuti ogni 8 km, passando dai 600 m di Viseu aquota 1100, al confine Ucraino.

miglioramento lascia prevedere che la Romania, nei prossimi anni, sarà in grado di soddisfare i criteri politici per una più solida integrazione nell'U.E.

La prima ferrovia costruita in Transilvania dalla Compagnia Nazionale delle Ferrovie Austriache, inaugurata il 20 agosto 1854, riempì di entusiasmo e ottimismo l'intera nazione, che non avrebbe certo potuto immaginare come al contrario delle aspettative collettive, le ferrovie romene avrebbero avuto un così lento sviluppo tecnologico.

Parlare oggi di una situazione drammatica delle ferrovie non è certo eccessivo, lo dimostrano le prospettive quasi inesistenti di sviluppo e le precarie condizioni economiche del sistema ferroviario romeno.

La rete ferroviaria di 11.400 Km è la più importante via di comunicazione, ma solo un terzo di essa è elettrificata e una grande parte delle locomotive ha ormai superato il limite di obsolescenza.

Nei mesi scorsi, in Romania, si sono svolte numerose manifestazioni per evidenziare il diffuso malcontento a causa della diminuzione dei salari e per i molti licenziamenti, soprattutto di dipendenti pubblici.

Alcuni di loro, come risposta alla perdita dei posti di lavoro, preparavano proteste di piazza, mentre altri organizzavano presidi presso la sede del governo o delle prefetture di varie città.

I dipendenti delle Ferrovie romene nel marzo scorso, in breve tempo, subivano circa 4.700 licenziamenti; entro maggio si prevedeva che il numero totale dei licenziamenti avrebbe superato le 10.000 unità.

Dopo le ingenti perdite registrate negli ultimi anni, attraverso questi tagli di personale si tenta di far ripartire le compagnie ferroviarie.

Sono previste anche formule di previdenza sociale per i licenziati delle Ferrovie, i quali, a seconda dell'anzianità sul lavoro, per un periodo fino a 15 mesi possono ricevere, oltre al sussidio di disoccupazione, anche un reddito complementare fino al livello del salario medio garantito.

Se da una parte la crisi ha colpito migliaia di colleghi ferroviari rumeni, dall'altra è possibile assistere a iniziative come "Treno rumeno Summit 2010", organizzato da Club Feroviar e Railway Industry Association (AIF). Nell'ambito del summit che si terrà a Bucarest il prossimo ottobre, si analizzeranno le principali sfide del settore ferroviario e la risposta ambientale nell'area del Mar Nero.

Diviso in diverse tavole rotonde, il convegno analizzerà ogni segmento del sistema ferroviario (infrastrutture, ferrovie e trasporti urbani).

Il vertice mira a individuare le opportunità di sviluppo economico nel Wider Black Sea Area, così come i fattori che determinano lo sviluppo di una rete ferroviaria unica e di un sistema di trasporti efficiente. Il traffico ferroviario tra Europa e Asia è in continua crescita.

Di tutti i sistemi di trasporto, quello ferroviario è il più veloce. Si prevede nel periodo 2007 - 2020 un aumento del 65% del trasporto ferroviario tra la regione dei Balcani e la Turchia; in Ucraina, Bielorussia e Moldavia l'aumento sarà di circa il 20%. In questo contesto, tutti i paesi coinvolti nelle attività ferroviarie in questa regione devono individuare soluzioni praticabili al fine di fornire offerte reali che potrebbero far aumentare notevolmente il traffico ferroviario tra Europa e Asia.

"La soluzione più opportuna sarebbe quella di investire nelle infrastrutture ferroviarie, ma questo sistema deve essere migliorato al fine di generare competitività", questo sarà uno dei principali argomenti che saranno trattati nel convegno; pertanto, la costruzione e la modernizzazione dei corridoi di trasporto euro-asiatico rappresentano le premesse per aumentare i volumi di trasporto merci ferroviario.

Lo sviluppo e la modernizzazione dei corridoi di trasporto ha determinato anche la realizzazione di vari programmi tra i paesi interessati e le grandi istituzioni internazionali, la firma di accordi specifici per l'ottimizzazione del sistema ferroviario e il coinvolgimento del settore privato e delle grandi banche in termini di investimenti.

L'attuazione del progetto contribuirà a ottimizzare il traffico merci sull'asse Europa-Caucaso-Asia.

L'asse Europa-Caucaso-Asia, ratificato nel 1998 attraverso l'Accordo Multilaterale sul Trasporto internazionale, porta alla costituzione della TRACECA, un'organizzazione internazionale di cooperazione economica.

La TRACECA, acronimo di TRANsport Corridor Europe-Caucasus-Asia, fu fondata per lo sviluppo del

Corridoio di Trasporto Europa-Caucaso-Asia.

Finora questo programma si è rivelato un successo. Costituito da 14 Stati dell'Europa orientale, del Caucaso e dell'Asia centrale, ha contribuito a finanziare numerosi progetti di istituzioni, infrastrutture, materiale rotabile.

Attraverso una crescita significativa dei volumi di trasporto, il corridoio TRACECA continuerà a essere una priorità per la Commissione Europea.

La Ferrovia Trans-Europea (TER) e la linea ferroviaria Trans-Asian (TAR) sono anche grandi corridoi di trasporto nella regione euro-asiatica.

L'elaborazione di un Master Plan TER è molto importante per il futuro sviluppo dei progetti e per l'infrastruttura ferroviaria e d'interoperabilità in Europa centrale e orientale. TER comprende 172 progetti, valutati in oltre 50 miliardi di euro, che si concentrano sull'elaborazione di studi di fattibilità per due corridoi principali: Mar Baltico/Mar Nero /est del Mar Mediterraneo e il Mar Adriatico, e gli studi per il miglioramento del servizio sulle linee TER Fiume-Zagabria-Budapest-Bratislava-Varsavia-Danzica).

Secondo vari scenari si è stimato che, nel periodo 2000 - 2020, il trasporto passeggeri aumenterà dell'1,31% -2,55% l'anno, e il trasporto merci del 2,57% -2,59% l'anno.

I Fondi strutturali 2007 - 2013 sono Programmi Operativi che prevedono interventi per le Infrastrutture. L'Istituto Nazionale per il Commercio Estero - Ufficio di Bucarest svolge il ruolo di coordinamento per la realizzazione dei progetti.

Tra gli obiettivi prioritari vi è la promozione per un sistema di trasporto durevole che possa permettere uno spostamento rapido, efficiente e in condizioni di sicurezza delle persone e delle merci, a un livello corrispondente agli standards europei e in tutte le regioni della Romania.

Gli obiettivi specifici sono la promozione in Romania dei trasporti internazionali e del transito delle persone e delle merci, assicurando i collegamenti per il porto di Costanza e favorendo la crescita del traffico dall'Unione Europea verso Sud, tramite l'ammmodernamento e lo sviluppo degli assi prioritari TEN-T rilevanti e nel rispetto delle misure ambientali, oltre all'ammmodernamento delle reti nazionali in conformità ai principi dello sviluppo sostenibile, attraverso l'incremento di un sistema di trasporto equilibrato in tutti i settori, incoraggiando in particolare i settori ferroviario, navale e intermodale.

Attraverso l'adesione all'Unione Europea, la



Treno in servizio linea Barlad-Iasi

Romania riceve in questo periodo circa 1 miliardo di euro come aiuto concreto per la realizzazione dei progetti. Chiaramente, a fronte di tali buone prospettive di sviluppo economico, aumenteranno per le imprese anche i vincoli legislativi e la concorrenza.

La Romania dovrà dotarsi di tutte le direttive europee previste, ad esempio, nel campo della sicurezza dei lavoratori sul posto di lavoro, delle regole riguardanti la tutela e disciplina dei licenziamenti collettivi, delle norme sugli standard alimentari a tutela della salute umana.

Tutti vincoli legislativi che, pur beneficiando in ultima analisi la collettività, sicuramente aumenteranno i costi per quelle imprese che non saranno state abbastanza lungimiranti da fare proprio per tempo il mutato quadro legislativo. E' pur vero che le imprese operanti nell'area vedranno crescere le pressioni concorrenziali, a causa dell'ingresso di nuove imprese, locali o europee, stimolate dal completarsi dei processi di ristrutturazione, dalla crescita e dalla piena integrazione con il mercato unico.

Lo sviluppo della rete infrastrutturale avrà come risultato l'abbattimento dei costi di commercializzazione e produzione, sia per il produttore locale che per il concorrente estero. Lo stesso sforzo finanziario che l'UE ha in programma per la Romania, con l'obiettivo di portare rapidamente questo Paese ai livelli comunitari, tenendo conto del limitato orizzonte temporale in cui queste strategie si muovono.

In conseguenza delle principali variabili economiche e istituzionali della Romania, occorrerà dunque attrezzarsi per tempo, al fine di sfruttare appieno le opportunità di crescita che l'area offre, attraverso strategie mirate, tenendo conto del successivo riallineamento dei differenziali salariali.

Questa diverrà dunque la sfida per il futuro.

g.badolato@fastferrovie.it

Gli spogliatoi del personale del settore Appalti a Milano Centrale

Un annoso problema

Dopo anni di incuria, è il momento di affrontare la situazione dei locali adibiti a spogliatoi del personale nella stazione del capoluogo lombardo.

di Claudio Verrecchia

La situazione attuale dei locali adibiti a spogliatoi di tutto il Personale dipendente dalle imprese del settore Appalti e Servizi nella Stazione di Milano Centrale è a dir poco drammatica.

Per anni, per rassegnazione, abbiamo convissuto con il problema, spesso addirittura ignorandolo o affidandone la soluzione a sterili iniziative personali di singole figure coinvolte in questa tragica e nascosta forma di inciviltà. Ma veniamo al punto.

E' risaputo da tempo dal personale operante in stazione che nei locali sottostanti vi è un'igiene alquanto precaria, accentuata soprattutto durante la ristrutturazione dei sotterranei che ha fatto migrare nell'ambiente un' indesiderata e sconosciuta fauna. Parlo di ospiti sgraditi negli armadietti del Personale nei locali adibiti a spogliatoi.

Per non parlare degli scarichi igienici sempre ingorgati per una pluvialità alquanto storica. Le infiltrazioni d'acqua proveniente dai binari sovrastanti, accentuate soprattutto durante i temporali stagionali, dipingono uno scenario di emergenza continua.

Dopo la conclusione delle recenti gare per l'assegnazione degli appalti dei vari lotti del servizio di pulizia è emersa la gravità della localizzazione del personale, in quanto il frazionamento delle aziende ha imposto una responsabilità diretta della ristrutturazione dei locali a carico di ogni singola unità operante. Inoltre, l'assegnazione dei locali non ha seguito la nuova geografia delle imprese, quindi attualmente dello stesso locale fruiscono lavoratori

dipendenti da due - talvolta addirittura tre - imprese diverse.

... dello stesso locale fruiscono lavoratori dipendenti da due - talvolta addirittura tre - imprese diverse ...

Dall'azione insistente degli RSA abbiamo appreso anche che per anni tutti i locali, ora censiti da Grandistazioni per l'aggiornamento catastale prima della ristrutturazione, venivano occupati all'occor-

renza senza accordi diretti con dei responsabili; abusivamente, per dirla in breve.

Fast FerroVie, preso atto che la situazione è diventata ormai insopportabile, ha intrapreso un'iniziativa sindacale che coinvolge tutte gli attori della questione, richiamando alle proprie responsabilità coloro che devono gestire i locali, evitandone il definitivo degrado, ma soprattutto per evitare ulteriori rischi per la salute di tutti i lavoratori di una Stazione importante come Milano Centrale.



La manutenzione e i maghi della finanza

di Nicola Romeo

Vi ricordate l'accordo del 15 maggio 2009? Doveva esserci un serio programma di assunzioni, mirato a restituire all'Azienda il controllo di quella parte di manutenzione strettamente legata all'affidabilità del servizio (manutenzione di locomotori e carrozze), riducendo il tempo di fermo per il materiale rotabile.

Tutto questo passava attraverso un efficientamento delle officine e una saturazione dell'orario di lavoro su base annuale (1450-1500 ore).

A questo punto eravamo tutti pressoché convinti che Trenitalia avrebbe provveduto alla reinternalizzazione di quelle lavorazioni che aveva esternalizzato, per fornire il lavoro necessario a raggiungere gli obiettivi base e poter quindi procedere in un circuito virtuoso che avrebbe visto nuove assunzioni nelle officine. A quanto pare i Dirigenti di Trenitalia non sono di questo avviso, visto che inviamo treni completi di carrozze a riparare in Ungheria (quanto costa realmente tutta l'operazione? C'è veramente un risparmio finale oppure i costi aggiuntivi vengono ripartiti da qualche altra parte?); eppure ci siamo scandalizzati quando il sig. Marchionne ha manifestato l'intenzione di spostare del lavoro in Serbia. Quale vergogna, dover ammettere che avevamo in casa il nostro "Marchionne", che preferisce spostare le carrozze guaste, perdendone così l'utilizzo ai treni per decine di giorni, pur di portarle a riparare laddove ci sono lavoratori disposti a lavorare per pochi euro. C'è da invocare l'attenzione del governo, che chieda conto ai responsabili di rispondere, spiegando questo dispendio di risorse pubbliche e la mancata disponibilità immediata delle vetture riparande, causa non secondaria nella soppressione di alcuni treni a "lunga percorrenza" che faticosamente tenevano legati il Sud e il Nord del Paese. Così, mentre viene veicolato il sano messaggio "Al Paese serve il treno", qualcuno "il treno" lo fa sparire. Caro Ministro ci aiuti a fornire il servizio che il Paese merita, ci dia una mano a far partire sempre più treni, sempre più affidabili.

Mi viene comunque di fare un'ulteriore considerazione: ma tutti i mostri della finanza e dell'economia li abbiamo noi in Trenitalia? Non è per caso che qualche altra società ne vuole acquisire qualcuno, sgravandoci così di un po' di tutta questa "scienza della finanza"?

romeo@fastferrovie.it

Paghe corrette concorsi corretti

Dal Presidente del sindacato tedesco GDL

riceviamo e volentieri pubblichiamo.

di Claus Weselsky

Nell'anno 2007/2008, dopo discussioni durate 11 mesi, il GDL ha conquistato un contratto autonomo per i macchinisti. Nelle negoziazioni tariffarie l'unico scopo da raggiungere era il patto federale per il contratto del macchinista (BuRa-LfTV). Il BuRa-LfV dovrebbe regolare le condizioni unitarie della retribuzione lavorativa, dell'orario di lavoro e la qualifica dei macchinisti estesa su tutto il territorio federale tedesco.

Alle stesse condizioni, il macchinista può lavorare presso le ferrovie tedesche o presso una delle 68 imprese ferroviarie private (EVU). Finora il concorso risulta più ampio a causa dei costi del lavoro del personale viaggiante. Esattamente i macchinisti saranno pagati in base alle responsabilità che riguardano i vari cambiamenti dei turni, ma anche a seconda dell'impresa per la quale lavorano.

Alcuni privati dell'EVU pagano fino al 30% in meno rispetto alle ferrovie tedesche (DB).

Il GDL ha disdetto perciò a tempo debito tutti i contratti collettivi e dal 31 Luglio del 2010 ha esonerato tutti gli EVU dal diritto di tregua sindacale. Cioè si può scioperare anche per i propri obiettivi.

Essenzialmente il GDL vuole raggiungere i suoi scopi sulla via di trattativa.

Con questo progetto di BuRa-LfTV diventiamo una cosa unica e così con l'obiettivo di eliminare i tanti problemi che riguardano la retribuzione e la situazione del mercato ferroviario, così da poter garantire per il futuro più sicurezza sia ai macchinisti che alle loro famiglie.

Il 1 ottobre scorso, con la nascita di Aurora è diventato nonno Vincenzo Notarnicola, della Segreteria Nazionale Fast FerroVie.



Benvenuta, piccola e auguri a nonno Vincenzo dalla redazione de "La Voce delle Attività Ferroviarie"!

La sicurezza, questo lusso



L'incidente di Napoli Gianturco visto anche alla luce delle recenti dichiarazioni ministeriali sul "peso" delle leggi riguardanti la sicurezza sul lavoro. Ne parliamo con Gennaro Sirico, Segretario Regionale Fast FerroVie Campania.

di Felice Totaro

Lo scorso 6 agosto alle ore 11 circa, un treno della Circumvesuviana partito da San Giorgio a Cremano e diretto a Napoli, nella zona di Gianturco deraglia, provocando un morto e circa 60 feriti.

A questi poi, si aggiungerà un altro decesso avvenuto subito dopo la dimissione di questa persona dall'ospedale; ma qui un'altra indagine chiarirà le cause del decesso.

Dicevamo, il treno deraglia in un punto in cui la velocità prevista era di 20 km/h, declassamento della velocità dovuto ai lavori di ristrutturazione della sede ferroviaria affidata a una ditta esterna.

E già da questa situazione ognuno si è fatto la sua dinamica nella sua mente: qualcuno ha detto che il treno andava troppo veloce, altri che il macchinista era al telefono ecc.

Poi si susseguono le varie dichiarazioni: in quel tratto non c'è ripetizione dei segnali a bordo del treno e quindi come mai c'era l'agente solo? I vertici aziendali ammettono l'assenza dell'ATP (Automatic Train Protection) in prossimità di stazioni e depositi, qualcun altro un po' più addetto ai lavori sostiene che i binari

"provvisori" non è che poi fossero messi proprio bene. Chiacchiere. Un po' veritiere, un po' da bar, qualcuna da addetti ai lavori e qualcun'altra estranea dei tuttologi.

Sarà la Magistratura che, dopo le perizie varie, chiarirà la dinamica e le responsabilità della vicenda.

Il fatto, però, rimane. Rimane anche e ritorna sempre in questi casi, aggiungiamo purtroppo, un discorso solo: la sicurezza. Dei passeggeri e dei lavoratori.

E' il primo pensiero che invade la mente delle persone, tutte. E le domande sono sempre le stesse: che si fa per la sicurezza? Ma

come, non ci sono le leggi? E va bene, contro l'imponderabile non si può fare niente. Ma quanto di quello che succede nei posti di lavoro, o come in questo caso, nelle disgrazie, può essere ascritto alla sfera dell'imponderabile?

Comunque, per chi è impegnato nel sindacato, ed anche per chi non lo è, le ultime dichiarazioni del Ministro Tremonti non sono passate inosservate: "La legge 626? È un lusso che non ci possiamo permettere"! ... un petardo in chiesa.... (la legge 626, tra l'altro, è stata poi superata dalla legge 81/08 ndr).

... ma quanto di quello che succede nei posti di lavoro può essere ascritto alla sfera dell'imponderabile? ...

Il timore è che tali dichiarazioni potrebbero giustificare la coscienza di qualcuno non proprio determinato nel fare la dovuta attenzione alla sicurezza dei lavoratori. E allora?

Su questo argomento, la redazione ha incontrato Gennaro Sirico, Segretario Regionale Fast FerroVie della Campania. Ne è nata un'interessante intervista.

Segretario, dopo il deragliamento è inevitabile che un po' tutti cerchino di dare una risposta a ciò che succede. Sicurezza, manutenzione, lavoro. Come si coniugano questi tre fattori?

“Sulla sicurezza non si investe. Le belle parole raramente si trasformano in fatti. Nonostante abbiamo a che fare con grandi società preparate, le organizzazioni sindacali vengono minacciate sempre più spesso dalla spada di Damocle dell'esternalizzazione dei lavori. Inutile dire che ciò va a scapito dei lavoratori, perché le aziende appaltatrici presentano dei capitolati e dei contratti al ribasso. Troppe volte il sindacato, per difendere il posto di lavoro, accetta questi compromessi. Forse è il caso di fermarsi un attimo e riflettere”.

Prima si accennava alle dichiarazioni del Ministro Tremonti su quel lusso che non possiamo permetterci, chiamato legge sulla sicurezza. Un sindacato come interpreta un messaggio del genere?

“Il messaggio è che secondo loro bisognerebbe tornare indietro nel tempo. Mi spiego: l'ideale sarebbe evita-

re incidenti per risparmiare in futuro su possibili spese per l'invalidità o sulle morti, per questo il legislatore appare miope, insieme al datoriale. Da qui deve nascere il concetto di investimento: dobbiamo cercare di entrare in quest'ottica, altrimenti ciò che si spende in sicurezza verrà sempre tradotto come un costo. L'importante è mettere al centro la persona e la sua dignità di uomo e lavoratore, e dopo l'aspetto economico. Non viceversa. E poi c'è un altro aspetto”.

Quale?

“Voglio spiegare questo pensiero con un esempio: ci siamo mai chiesti il perché dell'introduzione dell'obbligo delle cinture di sicurezza? Perché ci tengono alla nostra salute? Scusate,

ma sono un po' scettico...”

Anche in questo caso, siamo noi che abbiamo dovuto investire per la nostra sicurezza, avviando una procedura di business per tutto quell'indotto che ruota intorno alle cinture, in primis le aziende che le producono. Quindi, per le aziende, ogni fattore, anche quello che dovrebbe farle investire, diventa invece magicamente fonte di guadagno”.

Che messaggio vuole consegnare il Sindacato, invece?

“E' evidente che stiamo perdendo l'unitarietà, la voglia e il senso di appartenenza a una categoria per arrivare, per dirla alla Marchionne, a una vera lotta di classe, che però è stata smembrata dalla troppo elevata differenza sociale. A Napoli diciamo che è “una botta a muro”. Allora il messaggio del Sindacato è chiaro e univoco: dimostrare ai lavoratori che ci siamo e siamo presenti con le nostre idee e le nostre convinzioni per restituire ai lavoratori quel concetto fondamentale che ci contraddistingueva: noi siamo le Parti Sociali! E dobbiamo esserlo ancora”.

Di certo è che il dibattito sulla sicurezza rimane sempre ampio e interessante e per questo coinvolge tutti, nessuno escluso. Vogliamo concludere con una frase apparsa su uno striscione a Viareggio, dopo il disastro ferroviario, che speriamo scuota le coscienze di tutti gli addetti ai lavori: “a volte basta un attimo per cancellare una vita ma a volte non basta una vita per cancellare un attimo”.

... l'importante è mettere al centro la persona e la sua dignità di uomo e lavoratore ...



Detassazione delle competenze premiali I rimborsi con le dichiarazioni dei redditi del 2011

di Agostino Apadula

Diventa fondamentale il ruolo delle imprese per dare soluzione al problema della detassazione delle ore di lavoro notturno, delle ore straordinarie e degli altri elementi retributivi cosiddetti premiali, dovuta ai dipendenti del privato impiego; l'Ufficio delle Entrate apre infatti alla possibilità di "spostare la gestione dei rimborsi, per gli anni 2008-2009, nel modello 730/2011 o con l'Unico 2011".

Com'è noto, con la risoluzione 83/E del 17 agosto 2010 l'Agenzia delle Entrate ha fatto definitiva chiarezza circa l'applicabilità del regime di tassazione forfetario al 10% sulle prestazioni rese in lavoro notturno, anche saltuariamente, alle ore di lavoro straordinario e agli istituti retributivi cosiddetti premiali riconducibili a "incrementi di produttività, innovazione ed efficienza organizzativa e altri elementi di competitività e redditi legati all'andamento economico dell'impresa".

Al diritto a detta fiscalità di vantaggio si accede normalmente presentando un'istanza di rimborso agli Uffici decentrati dell'Agenzia delle Entrate, ai sensi dell'articolo 38 del DPR n. 602 del 1973, allegando la certificazione rilasciata dal datore di lavoro sulle somme erogate a titolo di retribuzione per il servizio notturno reso.

Dopo le prese di posizione della Fast FerroVie, di altre forze sociali e della consulta dei CAF che avevano auspicato una soluzione diversa, è arrivata puntuale la disponibilità dell'Agenzia delle Entrate di facilitare la gestione del rimborso "della maggiore tassazione

applicata sulle retribuzioni corrisposte per lavoro normalmente prestato in base ad un orario su turni, in relazione al fatto che l'organizzazione del lavoro a turni costituisce di per sé una forma di efficienza organizzativa e ad altre indennità derivanti da accordi di riorganizzazione aziendale" mediante la dichiarazione dei redditi dell'anno 2011, anche per gli anni d'imposta arretrati, così come riportato nella Circolare n. 48/E della quale riportiamo un passaggio:

CIRCOLARE N. 48/E

Roma, 27 settembre 2010

OGGETTO: Compensi per incrementi di produttività: lavoro notturno e straordinario e sgravio contributivo

Direzione Centrale Normativa

Direzione Centrale Servizi ai contribuenti

In considerazione della concorde rappresentazione da parte di tutti i soggetti interessati delle difficoltà operative riscontrate nel dar corso ai suddetti adempimenti, si ritiene di poter adottare una procedura che consenta di richiedere, unitariamente per entrambi i periodi d'imposta interessati, **il rimborso delle maggiori imposte pagate mediante i modelli di dichiarazione e di certificazione da utilizzare nel 2011 che saranno opportunamente integrati.**

In particolare, il datore di lavoro dovrà indicare nel CUD/2011 le somme erogate negli anni 2008 e 2009 per il conseguimento di elementi di produttività e redditività ovvero per lavoro straordinario assoggettabili a imposta sostitutiva in tali anni; il dipendente potrà recuperare il proprio credito mediante la dichiarazione dei redditi da presentare nel 2011.

Tale soluzione, che consente di contemperare le esigenze di semplificazione con quelle di controllo da parte dell'amministrazione finanziaria, richiede che il datore di lavoro riporti nel CUD/2011 anche gli importi che eventualmente abbia già certificato al dipendente a seguito della richiamata risoluzione n. 83 del 2010.

In presenza quindi della proroga dei termini per il recupero, tramite la certificazione dei CUD delle

... è arrivata puntuale la disponibilità dell'Agenzia delle Entrate di facilitare la gestione del rimborso ...



maggiori somme versate al fisco, mediante il modello quale la FAST FerroVie ha inoltrato la nota che segue. 730 o con l'Unico 2011, diventa conseguentemente inutile percorrere l'iter della presentazione delle istanze, così come previsto dall'art. 38 DPR 603/72, a condizione ovviamente che le imprese facciano la loro parte entro i tempi previsti per il rilascio dei CUD del prossimo anno.

L'accesso ai rimborsi, per gli importi massimi previsti - euro 3000 per l'anno 2008 ed euro 6000 per gli anni 2009 e 2010 - è condizionato dai limiti di reddito riportati dalla normativa che, ovviamente, saranno certificati dal datore di lavoro, nella qualità di sostituto d'imposta, atteso che gli importi di euro 30.000/euro 35.000, per come si rileva e ci è dato di sapere, riguardano esclusivamente i redditi da lavoro dipendente, compreso quello riconducibile a un'attività di lavoro svolta all'estero.

Rimane da specificare con chiarezza quali siano quindi le voci retributive che rientrano nel regime di tassazione agevolata, in quanto a nostro giudizio non si può circoscrivere il problema del rimborso all'indennità di notturna/ore di straordinario, bensì devono essere interessate dall'agevolazione fiscale anche le tassazioni applicate a "tutte le indennità premiali derivanti dagli accordi di efficienza organizzativa delle aziende" per come meglio specificato dall'Agenzia delle Entrate nella risoluzione n. 59/E del 22 ottobre 2008 e in quella del 17 agosto 2010 N°83/E.

Si fa riferimento a titolo esemplificativo all'accordo del 15 maggio 2009 definito nel Gruppo F.S., rispetto al



www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE
Roma, li 05 ottobre 2010
Prot. n° 1034/2/SN

Gruppo FS SpA
Direttore Centrale Risorse Umane e Organizzazione
Dott. Domenico Braccialarghe
Sede

Oggetto: detassazione lavoro notturno, straordinario e competenze premiali

Si fa seguito alla nostra nota del 2 settembre u.s. sulle problematiche richiamate in oggetto, in ragione della delibera n°48E del 27 settembre 2010, per sollecitare la definizione dei chiarimenti opportuni con l'Agenzia delle Entrate al fine di correttamente circoscrivere il campo d'applicazione della fiscalità di vantaggio sugli istituti retributivi dei dipendenti delle Società che fanno capo alla Capogruppo F.S. spa, giusta applicazione delle leggi: n°126/2008, n°2/2009 e n°191/2009.

La Scrivente, per come ha già avuto modo di comunicare in precedenti occasioni, ritiene infatti che, oltre alle ore di lavoro notturno ed di lavoro straordinario, rese anche in forma occasionale, derivanti "dall'organizzazione del lavoro a turni", anche se antecedente alle previsioni legislative surrichiamate che, per come recita la Risoluzione 83/E del 17 agosto 2010, "costituisce di per se una forma di efficienza organizzativa, necessita individuare quali altri elementi retributivi "cosiddetti premiali" debbano poter usufruire della fiscalità di vantaggio di cui trattasi.

Si fa ovviamente riferimento anche agli accordi riorganizzativi del 15 maggio 2009, ritenendo che "... per altri elementi di competitività e redditività ..." possano e debbano intendersi gli istituti retributivi definiti o anche solo modificati in detta occasione.

La FAST FerroVie considera pertanto quanto mai necessario che le Società del Gruppo F.S sottopongano con somma urgenza i quesiti sull'ammissibilità o meno al beneficio fiscale, su tutti gli istituti retributivi premiali, cioè quelli riconducibili a vario titolo ad accordi di incremento di produttività/innovazione/efficienza organizzativa, all'Agenzia delle Entrate data la ristrettezza dei tempi a disposizione, se si vuole, così come previsto dalla Delibera 48/E del 27 settembre u.s., poter effettuare i rimborsi fiscali spettanti al personale con i CUD del 2011.

Si coglie l'occasione propizia per inviare i saluti più distinti

Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi





FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - FERRO-VIE
Via Prenestina n°170 - 00176 - ROMA
Tel. 06 89535974 - 06 89535975 Fax. 06 89535976
e-mail sn@fastferrovie.it



Rispetto quindi alla necessità di determinare meglio il perimetro dell'applicabilità della fiscalità di vantaggio, la FAST CONFISAL si è altresì attivata, oltre che con la Direzione del Gruppo F.S., anche con le Associazioni delle imprese del TPL e con le Aziende dei lavoratori degli appalti.

apadula@fastferrovie.it

Il 27 settembre 2010, presso la facoltà di Scienze Biologiche dell'Università degli Studi di Napoli "Federico II", discutendo una tesi su "Identificazione di marcatori genetici predittivi di patologie cardiache in un gruppo di atleti agonisti", si è laureata in Biologie Mediche Anna Sirico. Alla neo dottoressa e al papà Gennaro, Segretario Regionale Fast FerroVie Campania, le congratulazioni de "La Voce delle Attività Ferroviarie".

Un brillante risultato

di Gennaro Sirico

Oggi mia figlia ha raggiunto uno degli obiettivi, mi auguro per lei il primo di una lunga serie, più importanti della sua vita, ed io con lei.

Alle ore 16,30 ha discusso la sua tesi di laurea magistrale riguardante l' "identificazione di marcatori genetici predittivi di patologie cardiache in un gruppo di atleti agonisti" e alle ore 18.00 è stata proclamata con lode Dottoressa in Biologie Mediche alla Facoltà di Scienze Biologiche presso l'Università degli Studi di Napoli "Federico II".

Non so descrivervi a parole, e forse nemmeno a gesti ne sarei in grado, l'immensa gioia che tale avvenimento mi ha procurato, la smisurata soddisfazione e l'incontenibile felicità che ho provato nel vederla discutere davanti ad un pubblico intenditore e durante l'assegnazione del titolo di Dottoressa.

Nei vari anni di studi posso dirvi, a ragion di causa, che non ho dubitato di lei nemmeno un momento e che mi ha sempre riempito di orgoglio non solo per i risultati raggiunti con esiti eccellenti, ma soprattutto perché ha dato sempre il massimo in tutto ciò che ha fatto, perché ha impegnato senza riserve le giornate, le nottate e i fine settimana per raggiungere i suoi obiettivi e perché ha fatto tutto questo da sola.

Mia figlia rappresenta per me stesso un esempio di impegno assiduo e di forza di volontà, in lei vedo la realizzazione del detto "volere è potere" e spero di aver contribuito anch'io alla "costruzione" di una personcina così in gamba.

L'augurio che posso e voglio farle è che la determinazione e la caparbia che ha dimostrato fino ad oggi possano indirizzarla e sorreggerla nel lungo cammino che ancora la aspetta e che questo tragitto sia per lei meno arduo e articolato e più semplice di quello che si aspetta.

**Auguri e in bocca al lupo
Papà**





PREVIDENZA

Tre i capitoli più importanti di riforma: previsione della finestra d'uscita scorrevole e personalizzata, innalzamento repentino dell'età d'accesso alla pensione per le lavoratrici del pubblico impiego e l'aggancio dei requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia alle dinamiche delle aspettative di vita

a cura di Agostino Apadula

Le nuove regole della previdenza pubblica

Sono state molto profonde le modifiche, sul primo pilastro pensionistico, alle regole di accesso al diritto a pensione e per la determinazione del valore dei trattamenti pensionistici, introdotti con i recenti provvedimenti legislativi. Tre i capitoli più importanti di riforma: previsione della finestra d'uscita scorrevole e personalizzata per coloro che matureranno il diritto a pensione a partire dal 2011; innalzamento repentino dell'età d'accesso alla pensione per le lavoratrici del pubblico impiego e l'aggancio dei requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia, delle lavoratrici e dei lavoratori, alle dinamiche delle aspettative di vita. Si registra invece una colpevole assenza di misure a sostegno del secondo pilastro pensionistico: quello integrativo, il cui sviluppo è diventato quanto mai indispensabile dopo la riduzione di valore dei coefficienti di conversione delle pensioni calcolate, con il sistema misto/contributivo.

► Le nuove finestre scorrevoli

Il primo intervento di riforma è stato sulle finestre d'uscita, cioè sulla data di fruizione degli assegni pensionistici. A coloro, infatti, che matureranno il diritto all'accesso a pensione dal 1° gennaio 2011, in luogo delle attuali finestre con data prefissata, che continueranno ad applicarsi per le lavoratrici e i lavoratori che hanno già maturato o che matureranno nel corso dell'anno 2010, si applicherà una sola finestra personalizzata e a scorrimento. In ragione di questa modifica prevista, sia per il pensionamento di anzianità che di vecchiaia, l'apertura della finestra sarà determinata dalla

data di accesso al diritto a pensione di ogni singolo lavoratore: dopo 12 mesi per i dipendenti e dopo 18 mesi per quelli autonomi.

Sono rimasti quindi inalterati, anche se nei fatti si sarà costretti a lavorare di più per attendere la liquidazione dell'assegno pensionistico, i limiti e le regole per l'accesso al diritto alla quiescenza, sia di anzianità che di vecchiaia.

Facciamo alcuni esempi sulla nuova normativa della finestra scorrevole



- un lavoratore che perfeziona il diritto alla pensione di anzianità con 40 anni di contributi nel mese di maggio 2011, pur maturando il diritto a pensione, potrà accedere all'assegno pensionistico al 1° giugno dell'anno 2012 e non più quindi a ottobre dello stesso anno, se lavoratore dipendente, mentre il lavoratore autonomo dovrà attendere il 1° novembre dell'anno 2012;

- parimenti al lavoratore dipendente che raggiunge invece a giugno 2011 la "quota 96", con 36 anni di contributi e 60 anni di età, la pensione decorrerà dal 1° luglio 2012;

- così anche il lavoratore che matura il diritto alla pensione di vecchiaia - 65 anni o 58 per alcuni profili professionali presenti nel Gruppo F.S. o 60 nel settore della mobilità - a maggio 2011, dovrà attendere pertanto il 1° giugno 2012, non più quindi anche in questo caso a ottobre dello stesso anno, per fruire dell'assegno pensionistico, quindi per i lavoratori autonomi la data si sposterà di ulteriori 6 mesi;

Riproponiamo quindi opportunamente i criteri e i requisiti per l'accesso al diritto a pensione, sia di vecchiaia che di anzianità, che, almeno convenzionalmente, non sono mutati:

Requisiti per l'accesso ai trattamenti previdenziali di anzianità:

Con il "sistema delle cosiddette quote", si continuerà quindi a conseguire il diritto alla pensione al raggiungimento di una quota derivante dalla somma tra età anagrafica e contribuzione, fermo restando per quest'ultimo il limite minimo dei 35 anni, secondo lo schema e le scadenze di seguito riportate:

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

E' stato salvaguardato il diritto all'accesso a pensione, a prescindere dall'età anagrafica, quando si sarà in possesso di un'anzianità contributiva di almeno 40 anni, fermo restando che anche in questo caso per poter usufruire dell'assegno pensionistico bisognerà aspettare che scorra la nuova finestra personalizzata.

Requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia

Anche i limiti di età e di contribuzione per l'accesso alla pensione di vecchiaia sono rimasti inalterati.

Pertanto, nella generalità dei casi, l'età per l'accesso alla pensione di vecchiaia rimane:

- 65 anni per gli uomini
- 60 per le donne (vale solo per le dipendenti del privato impiego).

Gli invalidi all'80% e i lavoratori non vedenti continuano ad avere diritto alla pensione di vecchiaia invece a 60 anni gli uomini e 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, Formatori treno ecc., ecc. i limiti di accesso alla pensione di vecchiaia a 58 anni.

Il personale viaggiante addetto ai pubblici servizi di trasporto matura invece il diritto alla pensione di vecchiaia al compimento dei 60 anni se uomo e 55 se donna (circ. 201 del 28.6.1994 - circ. 189 del 3.10.1996) con 20 anni di contribuzione. Ai fini del diritto e della misura della pensione si computa la contribuzione versata nel Fondo Autoferrotranvieri fino al 31.12.1995 e quella acquisita presso il Fondo pensioni lavoratori dipendenti dall'1.1.1996.

Quindi è stato previsto che anche al raggiungimento dei limiti di accesso al trattamento pensionistico di vecchiaia si dovrà attendere lo scorrimento della finestra, 12 mesi per i lavoratori dipendenti o 18 mesi per i lavoratori autonomi, per poter incassare l'assegno pensionistico.

L'assegno pensionistico decorrerà pertanto dall'apertura della nuova finestra, a condizione che la domanda sia stata presentata almeno un mese prima di quella data. Nel caso non dovesse essere presentata nei

termini previsti, i trattamenti pensionistici decorreranno dal primo giorno del mese successivo alla presentazione della domanda.

► donne in pensione a 65 anni nella pubblica amministrazione.

Quest'aspetto della riforma prevede l'innalzamento dell'età di accesso alla pensione di vecchiaia per le donne del pubblico impiego. In questo caso decisive sono state le note pressioni esperite in tal senso della Corte di Giustizia UE.

Praticamente, nel settore del lavoro pubblico (è escluso il settore privato, almeno per adesso), a partire dal 1° gennaio 2012 l'accesso al

diritto alla pensione di vecchiaia per le donne sarà possibile solamente con un'età di 65 anni, fermo restando che per fruire dell'assegno pensionistico dovranno attendere anche i fatidici 12 mesi della nuova finestra.

Fino al 31 dicembre 2011 il limite dell'età resterà fissato a 61 anni. Sono venuti meno quindi, per volere dell'Unione Europea, gli "scalini previsti" di 62 anni (anni 2012/2013), di 63 anni (2014/2015) e 64 anni (2016/2017).

Al fine di tranquillizzare talune lavoratrici precisiamo

che chi aveva già raggiunto entro il 31 dicembre 2009 i requisiti di età previsti, 60 anni e di anzianità contributiva di almeno 20 anni, sarà regolato dalle vecchie regole pensionistiche; parimenti ciò varrà anche per chi raggiungerà detti requisiti di età e di contribuzione entro il prossimo 31 dicembre 2011.

► **Limiti pensionistici collegati alla speranza di vita.**

E' stata introdotta una nuova logica sul diritto alla pensione, per conseguenza in un prossimo futuro non potrà mai sapersi con certezza quando si potrà smettere di lavorare. Infatti, escluso il caso dei lavoratori che raggiungono i fatidici 40 anni di contributi, utili per l'accesso alla pensione di anzianità e che sono regolati dal sistema retributivo intero/misto, la meritata quiescenza per raggiunti limiti di vecchiaia dipenderà dalle aspettative di vita o almeno da quelle toriche.

Il destino pensionistico dei lavoratori italiani, siano essi del settore pubblico che del privato impiego, indipendentemente dal genere, infatti è stato legato, dal D.L. n. 78/2010, a un dato statistico denominato "speranza di vita" che servirà a determinare le probabilità di esistenza in vita che le lavoratrici e i lavoratori italiani hanno dopo il raggiungimento dell'età per l'accesso alla pensione di vecchiaia.

Quando questa probabilità aumenta, quando cioè aumentano gli anni attesi di vita sia pur teorici, l'età di pensionamento si allontana della stessa misura di incremento.

La novità più rilevante di questo aspetto della riforma è che questa verifica si ripeterà nel tempo con cadenza triennale, quasi un Restyling cadenzato del sistema previdenziale. Ogni tre anni si studierà quale variazione è intervenuta nell'aspettativa di vita da parte dell'Istat e di conseguenza verranno aggiornati, evidentemente in aumento, i requisiti per l'accesso a pensione.

Così, se dovesse risultare - così come si spera - che gli italiani vivranno di più, si dovrà anche lavorare di più per poter andare in pensione, per un periodo di tempo pari all'aumento della speranza di vita.

Il primo aggiornamento è previsto per il 1° gennaio 2015, ma in questo caso è già stato fissato che la maggiorazione non potrà superare i 3 mesi, quindi il nuovo limite diventerà 65 anni e 3 mesi, ai quali dovranno aggiungersi i 12 mesi della nuova finestra. Il legislatore ha anche previsto che se dovesse invece riscontrarsi, speriamo ovviamente di no, una riduzione della speranza di vita non si procederà a fare alcun aggiornamento che riduca il limite dell'età per l'accesso al diritto a pensione, così come era lecito attendersi. Questo nuovo meccanismo inciderà sui requisiti di età per la pensione di vecchiaia, sia del settore del privato che del pubblico impiego, indipendentemente dal genere. Non inciderà invece sul requisito unico di anzianità contributiva, che continuerà a essere fissato a 40 anni di contributi e che consentirà ancora di andare in pensione a prescindere dall'età. Il primo aggiornamento, come già specificato, si farà nel 2015, mentre il secondo il 1°

OGGI MUOLO.
MA DOMANI
VADO IN PENSIONE.



gennaio 2019, quindi dopo quattro anni. Da tale data interverrà la cadenza triennale: 2019, 2022, 2025 e così via dicendo.

Una riforma incompleta

Valutati nel loro complesso, gli interventi di riforma finiranno con il gravare soprattutto sulle tasche dei lavoratori più giovani, poiché coloro che potranno continuare a usufruire dell'assegno pensionistico calcolato con il sistema retributivo intero, non verranno evidentemente colpiti nel valore dei loro assegni pensionistici futuri dalla modifica dei parametri di conversione, che com'è noto incidono sui trattamenti pensionistici dei lavoratori interessati dal sistema di calcolo pensionistico misto e da quello contributivo. A questi lavoratori, infatti, la riforma provocherà un allontanamento del termine temporale per l'accesso alla quiescenza, ma soprattutto la fruizione di un assegno pensionistico ridotto di molto.

Proprio quindi perché colpisce i giovani, allontanando e riducendo la loro pensione, era doveroso attendersi che si fosse legiferato anche di accompagnare questa ennesima riforma con misure che ne mitigassero gli effetti negativi, prevedendo per esempio misure compensative sul capitolo della previdenza integrativa, quindi sui fondi pensione complementari.

Non è stato previsto invece nessun intervento, neanche in termini di aumento della fiscalità di vantaggio o di trasferimento di parte dei contributi previdenziali obbligatori sul fronte integrativo o misure similari.

Si è persa quindi di nuovo l'occasione per stimolare il risparmio previdenziale del secondo pilastro che continua pertanto a essere solo annunciato.

La previsione di incentivi congrui, soprattutto dopo gli ultimi negativi interventi di riforma previdenziale attuati, per la previdenza integrativa è ormai diventata indispensabile per poter adeguare i futuri assegni pensionistici delle giovani generazioni.

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

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

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno