

# LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 1-2 Gennaio-Febbraio 2011



*confsal*

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

**Nel 150° dell'unità  
d'Italia nasce la  
fondazione SMA**

Anno V N° 1-2/2011 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.

pubblicità - studio @ Roma



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

**Fiamme sull'Africa, calma piatta sul CCNL**  
di *Pietro Serbassi*

**L'irriducibilità della retribuzione**  
di *a.s.*

**Dilettanti allo sbaraglio**  
di *Vincenzo Multari*

**Barbiere di Siviglia**  
di *Paracelso*

**Visita ridotta ai mezzi di trazione e tempi medi/accessori**  
di *Saverio Mazzotta*

**Nasce la fondazione SMA**  
di *Angelo D'ambrosio*

**Il nuovo corso di A.T.A.C. tra politica, sindacato e tecnocrazia**  
di *Adolfo De Santis*

**Arenaways e i limiti della liberalizzazione**  
di *Antonio Scalise*

**Una ferrovia diversa**  
di *a.s.*

**Multiserfer-CNCP si sottrae al confronto Fast FerroVie**  
**Calabria proclama una prima azione di sciopero**  
di *Vincenzo Rogolino e Antonio Dodaro*

**Piccoli grandi passi**  
di *Ennio Pirozzi*

**Tragedia in Germania**  
di *Matteo Cocuzza*

**L'adozione delle tecnologie può prevenire gli incidenti sulle reti ferroviarie**  
di *Claus Weselsky*

**Le problematiche del settore Assistenza Mercato di Milano Centrale**  
di *Giuseppe Parise*

**L'Italia è Unita, Signori in Carrozza. Si Parte!**  
di *Graziano Badolato*

**La Storia delle Ferrovie in Italia: il progresso della Rete Ferroviaria attraverso il percorso nella memoria.**  
di *Graziano Badolato*

**Ferrovia Circumetnea Siglato l'accordo sui permessi sindacali**  
di *Giovanni Lo Schiavo*

## GIALLO FISSO

**Benvenuti al sud**  
di *Antonio Scalise*

## PREVIDENZA

**Legge sui lavori usuranti Il Governo approva il Decreto**  
a cura di *Agostino Apadula*

**Bernardo Di Folco nel FAST provinciale**  
a cura della *Segreteria Regionale Lazio*

N° 1/2

2011



### 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° 1-2/2011  
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, Luca Vitali e Paolo Piovesan**

Hanno collaborato a questo numero: **Agostino Apadula, Giuseppe Parise, Claus Weselsky, Ennio Pirozzi, Giovanni Lo Schiavo, Graziano Badolato, Matteo Cocuzza, Paracelso, Saverio Mazzotta**

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  
(Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)  
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)  
Chiuso in tipografia: il 25 Febbraio 2011  
Tiratura: 7000 copie

## Fiamme sull'Africa, calma piatta sul CCNL

Editoriale

di Pietro Serbassi

**C**ertamente il 2011 non è iniziato sotto i migliori auspici. Il nord Africa è infiammato da guerre civili che tentano di ribaltare regimi autoritari pluridecennali che, usando "l'arma" degli sbarchi clandestini sulle coste del vecchio continente come "persuasore" delle democrazie europee - che con pilatesca responsabilità hanno di fatto favorito la continuità dei diversi regimi - hanno garantito l'occidente dagli estremismi islamici, assicurando nel contempo a sé stessi grandi interessi economici.

Solo ora, di fronte alle piazze esasperate e apparentemente prive di movimenti democratici organizzati e pronti a governare la richiesta di massa del processo di democratizzazione del nord Africa, le democrazie di tutto il mondo prendono la distanza dai *rais* ormai defenestrati, auspicando che le forze di estremismo islamico non riescano a sopraffare i nascenti movimenti democratici.

Il breve quanto inusuale prologo era necessario, visto il periodo di grande portata storica.

Passando poi a temi sicuramente meno tragici ma molto rilevanti per la nostra vita di tutti i giorni, possiamo affermare che abbiamo poco da essere ottimisti.

Non ci piace fare le cassandre ma, tentando di essere più obiettivi possibili, i temi rimasti aperti lo scorso anno non lasciano intravedere certamente strade da percorrere con disinvoltura, sia in merito ai negoziati per il CCNL della Mobilità, sia in merito alle vertenze aperte in seno al Gruppo FS S.p.A., NTV S.p.A., RTC S.p.A., ArenaWays S.p.A. e tutte le altre imprese ferroviarie operanti sul territorio Nazionale.

**CCNL della Mobilità** L'anno si è aperto con gli incontri separati in merito ai capitoli relativi il vecchio CCNL delle Attività Ferroviarie e al CCNL degli Autoferrotranvieri. A causa del perpetrarsi del sistema dilatorio e ostracista verso il CCNL della Mobilità da parte delle Associazioni Datoriali ASSTRA e ANAV, tale confronto è stato possibile a patto che tutti accettassero il fatto che siamo in una fase "ricognitiva", perché pretendono la garanzia dei trasferimenti economici non solo da Governo centrale a Regioni, ma anche da Regioni a imprese di trasporto, sia per quanto riguarda la programmazione futura sia per i mancati ristorni che molte regioni sembra non abbiano fatto, favorendo altre priorità, in merito al recupero sull'accise sul combustibile da trazione privata da destinare al TPL, prevista in una passata finanziaria. Sinceramente riteniamo che se nel primo caso la posizione è comprensibile e condivisibile, nel secondo ci sembra molto strumentale. Infatti, rivendicare oggi e in un tavolo non titolato che i debiti non sono stati onorati è un chiaro modo per non fare. La sensazione trova purtroppo conferma nel modo e nei tempi in cui i due tavoli procedono tanto che, volendo per ora tralasciare - a dimostrazione della nostra volontà di voler perseguire il risultato prioritario del CCNL della Mobilità - il problema della loro composizione, notiamo che il tavolo che possiamo definire delle attività ferroviarie sta procedendo abbastanza linearmente e potrebbe anche accelerare il passo, mentre quello del TPL, almeno per quanto ci è dato sapere,

stenta ad affrontare qualsiasi tema.

Siccome è risaputo che il tempo non si ferma e non è una variabile indipendente, è chiaro che, pur con tutte le attenzioni del caso, intorno al negoziato sta muovendosi anche il sistema delle aziende, molte delle quali sembrano ormai mal sopportare un'associazione come ASSTRA, sempre più a tutela della propria esistenza che degli interessi delle aziende del TPL e della comunità. Le prime riunioni dell'anno, proprio sul tavolo degli autoferrotranvieri, si sono concentrate sulla richiesta delle delegazioni datoriali e sindacali alla delegazione ministeriale di attivarsi presso il Ministero per fare una riunione tra parti sociali e Conferenza delle Regioni, al fine di verificare il quadro finanziario e i riflessi produttivi nel TPL alla luce della cosiddetta "legge di stabilità 2011" e del "bilancio previsionale dello Stato". Non sono



altro che i provvedimenti approvati dal Parlamento il 7 dicembre scorso e l'accordo del 16 dicembre tra Governo e Conferenza delle Regioni; ora siamo praticamente in attesa che si concluda l'iter parlamentare sulla legge cosiddetta

"Milleproroghe". Nel frattempo sul tavolo delle attività ferroviarie la fase ricognitiva va avanti con la chiara intenzione di non provocare strumentali incidenti diplomatici per eventuali accuse di fughe in avanti di un tavolo rispetto all'altro.

Sul fronte dei contratti aziendali con le diverse imprese ferroviarie le discussioni sono nel vivo, vanno a toccare i temi caldi come orario di lavoro, scala classificatoria, sistemi retributivi, welfare aziendale, dove le richieste spesso vanno oltre le peggiori aspettative. È evidente che la difficile fase congiunturale economica e la difficoltà che il mondo del lavoro sta attraversando consentono alle aziende di fare la voce grossa; soprattutto quelle imprese che puntano ad assunzioni a tempo indeterminato, essendo consce di avere una valida arma di pressione sui lavoratori per scalfire le resistenze sindacali contro la compressione al diritto del lavoro. Comunque, mentre con la società RTC S.p.A. - partita di gran lena - si è stoppata dopo un *aut-aut* dei lavoratori che contestavano il merito dei nuovi conteggi retributivi di previsione, troppo generosi, vantati dalla società. D'altro canto in NTV S.p.A. il confronto continua con passo costante senza particolari accelerazioni, ma vista la natura della società e la mancanza di un contratto di riferimento chiaro - quello della mobilità ancora è in corso di costruzione, mentre quello delle attività ferroviarie è in fase di rinnovo ma non è rite-

*... un'associazione come ASSTRA,  
sempre più a tutela della propria esi-  
stenza che di quella delle aziende ...*

nuto adeguato - si sta costruendo un contratto aziendale che possiamo definire un vero e proprio lavoro di "ingegneria contrattuale". Riguardo ad Arenaways, che senza problemi applica il CCNL delle Attività Ferroviarie, all'interno di questo numero troverete un servizio dedicato. Parliamo di un imprenditore che, pur non potendo fare contratti di servizio e con le limitazioni imposte alla propria autodeterminazione aziendale nell'affrontare il mercato, riesce a fare trasporto ferroviario regionale. Uno schiaffo a chi, in Trenitalia, fa trasporto regionale lamentando le rigidità che il CCNL delle Attività Ferroviarie gli impone. D'altro canto qualcuno malignamente dirà, e noi - dobbiamo ammetterlo - siamo tra questi, che una volta finito lo start-up la società sarà venduta, più o meno come è accaduto alla precedente società di trasporto merci costruita dal medesimo imprenditore. Vedremo se il tempo ci darà ragione, ma ad oggi le chiacchiere stanno a zero: Arenaways è una società che affronta il trasporto viaggiatori regionale utilizzando il CCNL delle AF tanto denigrato da tutti quelli che non lo hanno mai applicato realmente, Trenitalia compresa.

Nel Gruppo FS, oltre al normale coinvolgimento nella vertenza del CCNL della Mobilità, c'è una frenetica attività dovuta al negoziato di merito sul Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito. Le riunioni che si svolgono sul territorio più che in altre occasioni mettono alla luce il pressapochismo con il quale spesso la dirigenza locale approccia alle riunioni sindacali, rischiando in questa occasione di mettere in discussione il funzionamento del fondo stesso. Riteniamo che come sindacato, pur rischiando l'accusa di "rompiscatole", dobbiamo vigilare affinché le procedure vengano rigidamente rispettate nel merito e nel metodo.

**Trenitalia S.p.A.** Sinceramente non saprei dove iniziare; quindi, vista la rabbia che sento per un atteggiamento verso i ferrovieri di una società che ogni giorno di più si dimostra "matrigna", voglio iniziare esprimendo tutta la mia vicinanza e il mio sostegno a Sandro Giuliani il Capotreno dell'Impianto di Roma Tiburtina licenziato in una maniera che eufemisticamente definirei di "altri tempi".

Il sostegno a Giuliani mi ha esposto a critiche di incoerenza essendo fra i firmatari del contestato accordo del 15 maggio 2009; alle mail non ho volutamente risposto e mi permetto di farlo da queste colonne, perché non vedo nessuna incoerenza nell'aver firmato, assumendomi la responsabilità di un accordo che disciplina il lavoro rispetto al sostegno ad una vertenza nella quale Giuliani sembrerebbe licenziato più perché antipatico che per una concreta contestazione. In quindici giorni è stato messo sotto pressione da una vera e propria squadra personalizzata di scorta; alla fine gli sono state contestate più cose in un'unica soluzione, facendo maturare nella società la perdita del rapporto di fiducia.

Penso che sia il caso di dire che siamo noi ferrovieri ad aver perso la fiducia verso un gruppo dirigente che non riesce più a gestire il personale, ma solo a reprimere ogni forma di critica o protesta.

Proprio partendo da questo vorrei collegarmi alle problematiche attinenti ai tempi accessori, come a quelle atti-

nenti alla guida dalle cabine delle Wt pilota con un solo agente alla condotta, passando per la comunicazione a bordo treno dove l'interfono spesso è guasto. La leggenda metropolitana vuole che tutto scoppi quando l'ing. Moretti sale su questi treni e contesta al dirigente di turno quello che non gli piace; il dirigente, pur di soddisfare le volontà del "principe", emana circolari minacciando sanzioni e imponendo nuovi *modi operandi*. Tutto questo senza coinvolgere il sindacato o solo, quasi come atto di cortesia, dopo che questo lo richiede. All'interno del giornale affronteremo nel dettaglio anche questo tema, ma vorrei far notare che questo tipo di atteggiamenti possono essere combattuti solo dando forza ai sindacati che nei tavoli sanno assumersi le responsabilità.

Proprio in merito a questo tipo di controversie, come sindacato siamo ancora impegnati nella famosa vertenza di IVU, oggi denominata CREW-Management; in pratica

---

*... in NTV S.p.A. il confronto continua  
con passo costante senza particolari  
accelerazioni ...*

---

il programma oggi non ha più solo il nome, ma anche un cognome. Scherzi a parte, oltre al problema politico da sempre denunciato per il quale, con la motivazione di un nuovo programma di gestione, volevano di fatto modificare l'orario di

lavoro scavalcando il negoziato sindacale - e a parte il fatto dell'attacco concentrato sul sistema di riposo del personale di macchina e di bordo - a distanza di un anno ancora non ci è dato di conoscere il costo di questa operazione e i benefici che Trenitalia ha stimato e ad oggi ha ottenuto. Sappiamo però, dopo i primi mesi di sperimentazione quali sono i danni al personale: fra tutti la violazione, al principio di irriducibilità della retribuzione e l'iniquità della distribuzione dei carichi di lavoro. Infatti da un nostro studio risulta che su un periodo dato del test drive di 31 agenti, la retribuzione accessoria oscilla fra chi ha avuto almeno un 10% di riduzione e chi un 10% di incremento. Sulle violazioni di merito vi rimando all'articolo interno al giornale.

L'ultimo tema che intendo affrontare in questo editoriale è quello che sempre più prepotentemente si presenta come "il problema", che presto potrebbe scoppiare e che va risolto in breve tempo: gli assetti societari e le competenze dell'ANSF. Ritengo che i due aspetti vadano affrontati ricercando le soluzioni nello stesso momento; cioè l'ANSF necessita come più volte detto di maggiore autonomia e più potere ispettivo, con chiare e realmente applicabili regole sanzionatorie. Sugli assetti societari, è chiaro che da sempre siamo per un Gruppo FS integrato, ma oggi le accuse di conflitto d'interessi sono sempre più frequenti e sembra bipartisan l'idea di separare il Gestore dell'Infrastruttura Nazionale dall'Impresa Ferroviaria. Riteniamo che una tale operazione comporti la perdita di know-how soprattutto nel settore della ricerca sui sistemi ferroviari e sulle nuove tecnologie, che anzi dovrebbe essere rafforzato.

Noi abbiamo delle idee in proposito, sulle quali desidereremmo discutere prima che qualcuno prenda delle decisioni irreversibili e potenzialmente dannose. Auspichiamo di poterlo fare a un tavolo appositamente costituito, sia esso un convegno o qualsiasi altra idonea iniziativa.



## L'irriducibilità della retribuzione

Può il datore di lavoro ridurre unilateralmente la retribuzione dei dipendenti? Leggi e giurisprudenza dicono di no

di a.s.

**L**a retribuzione di un lavoratore non può essere ridotta.

Partendo dall'art. 36 della Costituzione (*il lavoratore ha diritto a una retribuzione proporzionata alla quantità e qualità del suo lavoro*), dall'art. 2103 del Codice Civile (*l'adibizione a mansioni diverse non può comportare una riduzione della retribuzione*) e passando per una lunga serie di pronunciamenti della Corte di Cassazione, abbiamo un'idea chiara della sacralità di questo principio.

6

La vastissima giurisprudenza cui facciamo riferimento, com'è ovvio, considera anche una serie di condizioni per le quali una riduzione della retribuzione è legittima. Parliamo ad esempio di una specifica voce retributiva legata a particolari condizioni logistiche di lavoro; se sulla mia retribuzione incide un'indennità legata allo svolgimento di lavoro in galleria, nel momento in cui in galleria non lavorerò più quella specifica voce potrà legittimamente non essermi erogata. Più in generale, quindi, il lavoratore non potrà accampare diritti qualora l'azienda non gli riconosca l'erogazione d'indennità legate a specifiche situazioni lavorative, se queste situazioni non dovessero più intervenire nella prestazione.

La legislazione vigente e la conseguente giurisprudenza, quindi, fanno distinzione tra la retribuzione legata al patrimonio professionale e alla specializzazione tecnica del lavoratore e quella invece inerente a specifiche modalità di svolgimento della prestazione lavorativa (temporali, logistiche, operative).

La retribuzione, inoltre, può essere ridotta a seguito di uno specifico accordo tra le parti. Fermo restando il principio della garanzia della "retribuzione minima e adeguata" sancito dalla Costituzione, azienda e lavoratore possono concordemente pattuire una diminuzione della retribuzione nel corso del rapporto. Facciamo l'esempio di un caso di crisi aziendale (e molte, purtroppo, ne stiamo vedendo di recente); un lavoratore o un gruppo di lavoratori può accettare la decurtazione dello stipendio per salvare il posto di lavoro. Ma affinché questo sia legittimo, lo ribadiamo, la modifica della retribuzione non deve essere frutto di una unilaterale decisione datoriale, bensì deve avvenire a seguito di un

accordo fra le parti.

Questa lunga quanto doverosa premessa per discutere di una questione che molto ci sta a cuore, e per la quale combattiamo da qualche mese in orgogliosa solitudine: la gestione dei turni del personale di macchina e di bordo con il sistema IVU.

Già nei mesi scorsi abbiamo cercato di mettere in guardia Trenitalia, le altre Organizzazioni Sindacali, i lavoratori e tutti coloro che volessero ascoltarci sul rischio d'iniquità che un tale sistema avrebbe introdotto nello svolgimento del servizio del citato personale. Era evidente che esso avrebbe aumentato la discrezionalità datoriale nella gestione del servizio e nella sua erogazione al lavoratore e conseguentemente abbassato il livello della possibilità di vigilare delle Organizzazioni Sindacali, in buona sostanza colpendo duramente l'essenza stessa del "fare sindacato"; perché un sindacato che viene messo – e si lascia mettere – in condizione di non poter controllare una cosa fondamentale come l'applicazione dei turni di servizio e la loro incidenza sulla vita del lavoratore, ha perso gran parte della propria ragione di esistere.

I fatti si sono incaricati di darci ragione. Nei primi mesi di applicazione di IVU, tutto quello che avevamo previsto si sta avverando: il programma non funziona. In molte località si stanno sopprimendo dei treni proprio per l'incapacità del sistema di assegnarvi gli agenti. Per mascherare il sostanziale fallimento dell'operazione, l'azienda cerca di addossare al personale stesso la responsabilità di ciò, dichiarando pubblicamente – e goffamente – che i treni sono soppressi perché il perso-

nale si attiene alle norme contrattuali, rifiutandosi di effettuare prestazioni straordinarie. Sappiamo persino che a causa di queste difficoltà (il programma non sta dando buona prova di sé), Trenitalia sta intervenendo - più o meno palesemente - sul fornitore, manifestandogli le perplessità e la necessità di un intervento di modifica (e vogliamo qui tacere sull'incidenza dei costi, che probabilmente vanificano i pretesi risparmi).

Ma la cosa che molto ci preoccupa – e cui si riferisce la premessa di quest'articolo – è la fattuale riduzione

retributiva che IVU ha determinato. Da uno studio che abbiamo fatto sui primi turni assegnati al personale con il nuovo sistema si evince che la differenza stipendiale tra due macchinisti o due capi-

treno può variare di un +/- 10 per cento, il che può essere agevolmente quantificato in circa 3.000 euro annui. Di più. Tale differenza è completamente in mano all'azienda dal momento che, come più volte abbiamo ricordato, non esiste alcuna norma che stabilisca a chi e come sia assegnato un servizio piuttosto che un altro. Abbiamo fatto, nei mesi scorsi, un esempio calzante: se ho due macchinisti disponibili alla stessa ora e devo assegnare due servizi, uno con l'indennità di flessibilità e l'altro senza, a chi assegnerò uno e a chi l'altro? Al più o meno simpatico, al più o meno bello? O magari al più o meno amico?

Si configura, quindi, la fattispecie di un'indebita riduzione della retribuzione di un gruppo di lavoratori che in sostanza ripaga l'aumento retributivo erogato, altrettanto indebitamente, a un altro gruppo. E se i costi dell'azienda, fatta la media, risultano sostanzialmente invariati, non può esserci (è il caso di dirlo?) alcuna compensazione tra gli stipendi di due diverse persone o di due distinti gruppi di lavoratori. Ciò è ancora meno tollerabile se questa distinzione, questo discrimine viene stabilito non seguendo i dettami legislativi e giurisprudenziali, ma mediante autonome e arbitrarie decisioni padronali, e usiamo questo termine con assoluta cognizione.

Per questo riteniamo che per affrontare seriamente la questione IVU non si possa prescindere da quest'aspetto: IVU riduce indebitamente la retribuzione del personale. E questo non si può fare.

---

*... la modifica della retribuzione non deve essere frutto di una unilaterale decisione datoriale ...*

---



# Dilettanti allo sbaraglio

La lunghissima serie di iniziative estemporanee, inutili e dannose e l'atteggiamento pretenziosamente decisionista della dirigenza di Trenitalia.

di Vincenzo Multari



**I**l fatto che Egli sia noto per non usare mai giri di parole, troppo spesso fa scattare gli snobismi intellettuali di alcuni dirigenti aziendali FS che, per esprimere un'opinione, sono usi cominciare da lontano per poi approdare in politiche aziendali e piani di attuazione che frequentemente sono, ahimè, mal supportate da Disposizioni di Servizio, caratterizzate da aumenti di costi e ricadute negative sul lavoro, sia in termini economici, sia in termini di sicurezza di esercizio e dei lavoratori.

Tutto ciò si svolge su un "palcoscenico" di relazioni industriali in cui la correttezza è un valore quantomeno desueto, calcato da una Fast FerroVie che da sempre sta

dalla parte di chi scommette sul lavoro in maniera limpida e costruttiva e da una società denominata Trenitalia che, anche quando ci degna della sua presenza risulta essere, in buona sostanza, comunque "ASSENTE INGIUSTIFICATA".

---

*... intanto IVU litiga con Veste e i turni del macchina e delbordo sono un guazzabuglio ...*

---

Di tale degrado esistono, ormai, svariate esemplificazioni tra le quali spicca, sia per l'improponibile rapporto esistente tra costi e benefici, sia per le gravosissime ricadute su tutto il personale di

macchina e di bordo della Società, IVU RAIL.

Un nuovo programma informatico di gestione dei servizi del personale, costato più di 7 milioni di Euro, che ha la deprecabile intenzione di stravolgere la vita sociale di macchinisti e capitreño rendendola praticamente d'impossibile programmazione, lucrando truffaldinamente sui dettami contrattuali e creando profonde discriminazioni di ordine anche retributivo tra il personale, per perseguire recuperi di costo del lavoro che appaiono, nella loro entità, più che ottimistici, assolutamente fittizi. Anche perché è ormai chiaro a tutti, meno che a uno che non ci vuole e non ci può proprio credere e ad un altro a cui

nessuno ha il coraggio di spiegarlo, che i moduli del programma acquistati, malgrado l'enormità della spesa sostenuta, non funzionano e che, se mai Trenitalia riuscisse ad acquistarne abbastanza per rendere il software efficace ed efficiente, i recuperi possibili sono certamente inferiori a quelli ottenibili da una responsabile contrattazione con le parti sociali sulla necessità di saturazione e ottimizzazione dei limiti di lavoro, contrattualmente previsti per il settore specifico.

Intanto, però, IVU litiga con Veste e i turni del macchinista e del bordo sono semplicemente un guazzabuglio privo di qualsiasi costrutto, mentre il personale impiegato per fare i treni, sia quelli in turno, sia quelli che in turno IVU non riesce proprio ad infilare, non ci risulta essere, in termini significativi, numericamente inferiore al precedente.

Sul palcoscenico di cui sopra non possiamo dimenticare la mesta figura della disposizione di Trenitalia TRNIT-DPR.VPR/2010/0047484 del 23/12/2010 - tanto per intenderci, quella della decurtazione dei tempi accessori ai macchinisti - la quale pretende di ridurre i tempi necessari al personale di condotta alla preparazione dei treni Regionali; tempi assegnati, in gran parte, per

---

*... il premuroso dirigente riesce ad assecondare le disposizioni frutto delle ire del capo errante ...*

---

lo svolgimento delle operazioni di controllo delle apparecchiature di sicurezza.

La logica imporrebbe che una simile azione, portata avanti su incombenze tanto delicate, esplicitasse quanto meno le modificazioni

immaginate nei confronti degli oneri finora espletati dai macchinisti o, quantomeno, le correzioni escogitate nei riguardi del *modus operandi* contemplato per tale personale nelle norme in vigore: niente di tutto ciò.

Malgrado tali operazioni negli ultimi anni siano state implementate proprio con l'intento di ricercare una maggiore sicurezza e puntualità dell'esercizio ferroviario, la Disposizione in questione non contempla niente di quanto immaginato poc'anzi, limitandosi ad un generico accorpamento delle mansioni.

In pratica si chiede al macchinista di fare più cose contemporaneamente senza però dirgli cosa, così che possa sempre essere accusato di negligenza in caso di accidente consequenziale alla superficialità di operazioni di verifica e controllo effettuate in tempi ridotti.



Il capo è contento, i dirigenti e i quadri al sicuro e il macchinista che canti e porti la croce, tanto è abituato.

Proseguiamo questa breve escursione nel teatro e sul suo palcoscenico buttando l'occhio sull'utilizzo delle vetture pilota NPBD passante o oggetto di recente modifica e non solo. Una titubanza inerente la sicurezza dell'esercizio che trae spunto dall'ipotesi che quest'ultime vengano utilizzate per treni aventi l'equipaggio di condotta composto da Agente Solo.

Grazie a un assist quasi perfetto dell'ANSF, l'Azienda il 14 febbraio 2011 emana la DEIF n. 29.0 che, in accordo con quanto precisato dall'ANSF con una nota del 24/01/2011, stabilisce le particolari situazioni di esercizio nelle quali il ridotto campo visivo sul lato destro delle cabine di guida dei rotabili con collegamento intercomunicante, rende necessaria la presenza in cabina di guida di un secondo agente.

A tal fine ci preme puntualizzare che L'ANSF ha espressamente dichiarato che il soddisfacimento dei requisiti di visibilità, sanciti dalla "FICHE UIC N. 651", è uno degli elementi imprescindibili per affidare un treno ad un solo agente di condotta; la non conformità a tale norma presuppone la presenza in cabina di guida di un secondo agente in possesso delle prescritte abilitazioni.

Ne consegue che tutte le cabine in questione, costruite e omologate parecchi anni orsono, quando la condotta contemplava l'impiego di due agenti abilitati ai segnali, sono caratterizzate, per una profondità metrica certamente significativa, da una precaria visibilità sul lato destro e che tale contrazione dello spettro visivo può compromettere la compatibilità con quanto prescritto dalle FICHE sopracitate.

Qui veniamo alla rappresentazione della più squisita arte di equilibrio normativo e furbesco scariabile.

L'ANSF, l'Agenzia Nazionale

responsabile della Sicurezza Ferroviaria, in una nota dice a Trenitalia che è tenuta a conoscere quali sono i requisiti di visibilità necessari per prevedere la guida del convoglio ad Agente Solo e che quindi, se dispone per l'utilizzo di un tale equipaggio su treni condotti da una cabina di guida avente un passaggio d'intercomunicazione con l'esterno, vuol dire che la

---

*... alla rappresentazione  
della più squisita arte di  
equilibrio normativo ...*

---

Società si assume la responsabilità di affermare che da quel posto di guida i requisiti di visibilità suddet-

ti sussistono.

Nello stessa nota, però, dispone che Trenitalia emetta un'apposita disposizione nella quale, in caso di guida ad Agente Solo svolta da cabine aventi un passaggio d'intercomunicazione con l'esterno, siano esplicitate le condizioni di esercizio in cui deve essere garantita la presenza in cabina di un secondo agente, pretendendo che, fra queste, siano riportate tre determinate situazioni di esercizio.

Come è possibile?

Se i requisiti di visibilità imposti dalle FICHE 651 non ci sono in quei tre casi, allora non ci sono anche in tutti gli altri infiniti casi che si possono presentare durante lo svolgimento del servizio di condotta in cui la visibilità a destra sarà insufficiente. E allora?

Siccome in caso di incidente o



altro inconveniente che avvenga durante la condotta del treno la responsabilità soggettiva, anche penale, rimane tutta del macchinista che conduce il convoglio, l'agenzia e il solito dirigente a cui piace giocare vincendo con le proprie fiche ma perdendo con quelle degli altri, hanno trovato il capro espiatorio ideale sulle cui spalle far ricadere la propria incapacità a soddisfare le sempre più irreali richieste del capo.

Un cenno s'impone alla Circolare Aziendale rivolta al PdB denominata "Informazione alla Clientela" del 29/11/2010 TRNT-DPR.VPR/P20100043354.

Una Disposizione nella quale si ordina ai Capotreno, nei risicati 20 minuti che egli ha a disposizione nei tempi accessori, di controllare l'efficienza dell'apparecchiatura

OBOE per l'informazione alla clientela ma anche, in caso d'inefficienza anche parziale dell'apparecchiatura, di effettuare tutta una serie di operazioni le quali, da sole, azzerano i 20 minuti di accessori a disposizione e, tra l'altro, nel quadro di riferimento delle modalità previste per la manutenzione dei rotabili, risultano essere totalmente inutili.

Però anche in questo caso il premuroso dirigente riesce ad assecondare le disposizioni frutto delle ire del capo errante, trovando il modo di far bella figura sulle spalle di lavoratori che, come avviene ai bravi capri espiatori, vedono un aumento del mansionario, nessun aumento dei tempi accessori e sul proprio capo la presenza della spada di Damocle costituita dalle procedure per i provvedimenti

disciplinari del caso, così come riportato nella nota in calce alla suddetta circolare.

Lo spettacolo si conclude con la Disposizione Di Trenitalia TRNT-DPR.VPR/P\2011\0001171 che, a suo dire, in Applicazione dell'accordo del 15 Maggio 2009, conferma che il modulo di condotta ad "Agente Solo" deve essere applicato anche per le tratte effettuate con guida dalla vettura semipilota indipendentemente dalla tipologia di locomotiva situata in coda. Grandissima fesseria.

Il 15 maggio firmammo tutt'altro e questo è sotto gli occhi di tutti; una rilettura capziosa di una parte degli stipulanti può solamente voler manifestare l'intenzione della controparte di tradire e disconoscere quanto siglato, null'altro.

Questa volta l'accondiscendenza assoluta verso l'ira del capo erran-

*... una rilettura capziosa di una parte degli stipulanti ...*

te è completamente uscita fuori dal seminato e a nulla sono valsi gli sforzi che la dirigenza era disponibile a compiere, la fantasia perversa e scorretta che da sempre la caratterizza e l'assoluta mancanza di rispetto verso tutto ciò che costituisce norma o elemento pattizio.

La strada dritta, in questa Azienda, è guardata con sospetto, soprattutto se l'ambito è quello del lavoro. Un campo di battaglia che ha dato i natali e visto crescere dirigenti che il sindacato vorrebbe finalmente rottamare.

Questa Azienda ci pone davanti al tema produttività chiedendo maggior lavoro e più sacrifici in cambio di investimenti *flop*.

**multarivincenzo@fastferrovie.it**



## Visita ridotta ai mezzi di trazione e tempi medi/accessori



**Continua l'annosa, pessima abitudine di modificare unilateralmente gli aspetti più importanti del lavoro dei ferrovieri e dei macchinisti.**

di Saverio Mazzotta

Con lettera T/CN DM.TR. del 4 aprile 1996, meglio nota come circolare Moretti, la Divisione Trazione di Firenze modificò, in seguito a non meglio specificate esperienze e innovazioni tecnologiche e per un più razionale impiego delle risorse, la "normativa visite ai mezzi di trazione". Nella sostanza soppresse la visita ridotta in arrivo ai mezzi stessi sostituendola con lo stazionamento. Il provvedimento suscitò grandi perplessità e preoccupazione, in particolare per gli aspetti legati alla sicurezza - che veniva meno in mancanza di detta visita - e per le responsabilità che ricadevano sul PDM, tanto da indurre la stessa divisione con lettera T/TR.PC.PDM/NU. 42 del 23 aprile 1996 a meglio specificare tempi, modalità e responsabilità rispetto allo stazionamento.

Il 5 agosto 1999 i servizi di condotta di Firenze, richiamando ancora una volta la circolare Moretti chiarivano che, in caso di visita ridotta con un solo agente di condotta, i tempi accessori andavano maggiorati di 10' per ogni locomotiva, specificavano tempi e operazioni da eseguire nello stazionamento e confermavano i tempi aggiuntivi da accreditare al macchinista per la visita al materiale in caso di treni navetta.

In precedenza, il 24 ottobre 1985, il Servizio Materiale e Trazione di Firenze, con TV.32.1/1065 indirizzata agli uffici materiale e trazione tutti, chiariva in maniera inequivocabile che nel caso di treni navetta telecomandati, in sosta sul binario di partenza e con materiale agganciato alla locomotiva, non venivano corrisposti i tempi medi di stazione, bensì i tempi accessori per la visita ridotta alla loc. e al materiale, nei quali era compresa la prova del freno tipo D, mentre per quella di tipo A andavano attribuiti 10' in aggiunta ai tempi accessori suddetti.

Il 10 dicembre 2006, in occasione del cambio turno invernale, la DPR, svegliandosi evidentemente da un torpore durato 12 anni, rileggendo la "circolare Moretti" interpretava che la Prova Freno completa a cura del verificatore andava effettuata all'interno dei tempi accessori del macchinista. Considerando che le norme tecniche per il servizio di verifica, per effettuare la suddetta Prova Freno, attribuivano al verificatore 20"/asse + 8"/asse per veicoli muniti di dispositivo antipattinaggio tipo WGMC

19/1 (in pratica poco meno di 2' per vettura), in Friuli Venezia Giulia tale provvedimento suscitò fra il personale grande sdegno e preoccupazione. Ci furono diversi ritardi ai treni di origine corsa, con conseguenti provvedimenti disciplinari.

Le OOSS, unitariamente sentirono l'obbligo di redigere una "denuncia per autotutela del personale di macchina", inviata al Direttore del Trasporto Regionale e presentata al comando POLFER di Trieste.

Il 12 dicembre 2010, sempre in occasione del cambio turno invernale del PDM, mentre il personale e le OOSS tutte si aspettavano, anche in virtù degli accordi del 15/05/09 e del 17/11/10, una definitiva risoluzione dell'annosa controversia, la produzione della DPR Nazionale riteneva opportuno tagliare la maggiorazione dei tempi accessori previsti, e più volte confermati dagli uffici trazione, per i servizi svolti con un solo agente di condotta. Per chiarire meglio facciamo alcuni esempi rispetto alle due date più importanti.

09-12-2006, tempi minimi attribuiti al PDM con materiale sul binario di partenza:

- Tr. Nav. con 2 macch. (7 vett.+ loc.) tempi acc. 35' (20+15) PF 10' Tot. 45'
- Tr. Nav. con 1 macch. (7 vett.+ loc.) tempi acc. 45' (30+15) PF 10' Tot. 55'

*... la DPR, svegliandosi evidentemente da un torpore durato 12 anni ...*

- ALE 801/940 con 2 macch. (2 ALE+2 LE) tempi acc. 35' medi 15' Tot. 50'

- ALE 801/940 con 1 macch. (2 ALE+2 LE) tempi acc. 55' medi 15' Tot. 70'

12-12-2010, tempi minimi attribuiti dal PDM con materiale sul binario di partenza:

- Tr. Nav. con 2 macch. (7 vett.+ loc.) tempi acc. 35' (20+15) PF 0' Tot. 35'

- Tr. Nav. con 1 macch. (7 vett.+ loc.) tempi acc. 35' (20+15) PF 0' Tot. 35'

- ALE 801/940 con 2 macch (2 ALE+2 LE) tempi acc. 35' medi 0' Tot. 35'

- ALE 801/940 con 1 macch. (2 ALE+2 LE) tempi acc. 35' medi 0' Tot. 35'

Il 23 dicembre 2010, in seguito alle proteste dei territori e alla presa di posizione delle OOSS tutte, l'ufficio produzione della DPR Nazionale è intervenuto per mettere ordine sulla materia con la lettera che trovate sul nostro sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it), che senza mezzi termini definiamo offensiva e lesiva della dignità dei lavoratori.

Nello specifico, in riferimento alla lettera stessa ci domandiamo:

1. Poiché la disposizione evidenzia in premessa che alcune operazioni possono essere svolte contemporaneamente al riempimento dei serbatoi principali, come deve operare il PDM affinché ciò possa conciliarsi con i dettami dell'art. 20 punto 1 della IEFCA (assicurarsi della normale efficienza degli organi di produzione di aria compressa) senza un'attenta e costante osservazione dei manometri?

2. La circolare Moretti, citata a riferimento, elenca all'allegato C le operazioni da effettuarsi con due macchinisti. Avendo azzerato le maggiorazioni per l'agente solo addetto alla guida, in che modo, a parità di tempo, un agente può svolgere il lavoro di due?

3. Considerando che i tempi accessori previsti prima dell'entrata in vigore della disposizione in oggetto non tenevano conto del tempo necessario per compilare il BFC e per le operazioni da effettuarsi sul DIS e sull'SCMT - non certo irrilevanti - come si possono conciliare detti aggravati con i tagli praticati?

4. Tenuto conto che le Ale 801/940 e 803 hanno una vita media di 40/50 anni, come può il macchinista rispettare quanto disposto dall'art. 15 della IEFCA, in particolare al punto 2 comma 1 (la prova di funzionamento del freno a mano deve essere eseguita, da ogni posto di comando, a cura del guidatore al quale i mezzi sono affidati), su detti mezzi?

5. Avendo azzerato i tempi per la prova freno completa a cura del verificatore, dove si collocano i tempi previsti dal grafico di verifica per detta P.F.? E il macchinista, dovendosi spostare dalla testa alla coda - anche più volte - per le prove di telecomando, vista la ristrettezza dei tempi può camminare normalmente o deve correre?

A tutto ciò, e non solo, vorremmo fosse data risposta (che non può essere certo quella di restituire 5') al più presto. Nell'attesa chiediamo formalmente alla nostra Segreteria Nazionale di farsi carico di portare il quesito all'ANSF, in particolare per quanto attiene agli aspetti legati alla sicurezza e alle responsabilità ricadenti sul PDM/PDB.

**mazzotta@fastferrovie.it**



# Barbiere di Siviglia

di Paracelso



Il prossimo 17 Marzo l'Italia festeggerà il 150° anniversario della sua unità. Festeggerà? A dar retta alle disgustose e tristi polemiche che hanno caratterizzato la decisione, giustissima, del governo italiano (malpancisti a parte) di decretare la giornata di festa nazionale, c'è il rischio che la data rinfocoli infantili divisioni. A parte il folklore leghista, cui ormai abbiamo tutti fatto il callo, è stato veramente disarmante vedere la Presidente degli industriali italiani preoccuparsi della perdita di ore di lavoro, dopo che a man bassa si è fatto ricorso a tutti gli ammortizzatori sociali possibili, in deroga e non.

Chissà che avrà pensato Sergio Marchionne, nel comparare lo spirito americano d'identità nazionale incarnato da Obama e posto alla base della riscossa statunitense nel celeberrimo discorso presidenziale di fronte alla Camera e al Senato, suscitando applausi bipartisan, con le bottegaie preoccupazioni degli *sciur* Brambilla nostrani. Forse si sarà ulteriormente convinto dell'opportunità di uscire da Confindustria o, alla meglio, avrà fatto spallucce. Uno dei fattori determinanti nel contribuire a unire l'Italia - e a fare gli italiani - furono certamente le ferrovie. E' vero che in alcuni casi le strade ferrate preesistevano, ma per lo

più servivano a far spostare i Sovrani dei vari Regni, come per il Papa o i Borboni con la Napoli - Portici, o al turismo di ricchi signorotti inglesi nelle amene e soleggiate coste calabre.

Dopo no; dopo, e sia pure con fatica e gradatamente, il popolo cominciò a spostarsi, a conoscere luoghi prima separati da frontiere spesso armate, barriere doganali e quant'altro; sui binari cominciò insomma una grande e bella avventura il cui

---

... il successore di Quintino Sella, il  
Ministro dell'Economia Giulio Tremonti ...

---

viaggio, purtroppo, non appare ancora compiuto.

Celebrare il 150° non è una liturgia, come non lo è il 25 Aprile, e men che meno una perdita di tempo o di vil moneta: per chi aborre il qualunquismo come i luoghi comuni è invece un'occasione per porsi delle domande, che facciano riflettere non sul buco della serratura ma su cose serie.

E noi, con riferimento alle ferrovie che tanto fecero per unire, una domanda ce la possiamo e dobbiamo porre: nel 2011 le Ferrovie continuano ancora a essere fattore, fertile concime di unità o forse, con più puntuale riferimento ai giorni nostri,

di omogeneità? La risposta, della quale non c'è da essere felici, è no. La motivazione ce l'ha data, con disarmante e viperina ingenuità, il successore di Quintino Sella, il Ministro dell'Economia Giulio Tremonti quando, non troppi giorni addietro, ha sentenziato che nel Mezzogiorno d'Italia "i treni vanno più lenti dei moscerini".

Alcuni osservatori, di quelli laureati in dietrologia, hanno voluto vedere in quest'affermazione una sorta di presa di distanza dall'amministrazione delle ferrovie se non, ancor peggio, un "preavviso". Certo non è stato un complimento per l'Amministratore Delegato delle Ferrovie sentir dire dal titolare del Dicastero di via XX Settembre che, al Sud, i collegamenti ferroviari fanno praticamente schifo (e non solo, andrebbe aggiunto, per la velocità commerciale). E tuttavia interessa assai poco il perché e il per come Tremonti si sia espresso in quel modo: interessa e tanto, invece, constatare che non gli si può dar torto. Naturalmente l'universo mondo, tranne forse l'interessato che finge di dimenticarselo, sa benissimo che la condizione del trasporto ferroviario nel Mezzogiorno dipende in parte anche dai robusti tagli praticati in nome dei conti pubblici.

Se la memoria non inganna, uno degli slogan che preparò e accompagnò il varo dell'Alta Velocità, per altro concepita e in gran parte infrastrutturalmente realizzata anni prima, fu che avrebbe unito il Paese.

Sempre se la memoria non tradisce, all'epoca si sviluppò un acceso dibattito proprio sull'Alta Velocità cui si contrappose, demagogicamente, l'Alta Capacità: nient'altro che un bizantinismo per chiamare la stessa cosa con un nome diverso.

Fatto si è che a fronte dei moscerini del Sud, abbiamo le varie frecce e freccette che sfrecciano da Roma in su. Sia chiaro, unire più velocemente le parti più ricche e produttive d'Italia, in sé, non è un peccato mortale, se non fosse che così un divario, già marcato, si è ulteriormente

allargato. E i danni di questa situazione, già di palmare evidenza, si vedranno ancor più e ancor meglio, ahinoi, nei prossimi anni.

Nello scenario sommariamente descritto, l'Amministrazione delle Ferrovie, cui non possono essere imputati tutti gli addebiti di scelte strategicamente sbagliate, si è fin qui caratterizzata per due scelte fondamentali. Invece di allargare, sempre nei limiti del possibile, il perimetro di Business, come hanno fatto altre grandi aziende pubbliche, non si è nemmeno lavorato omogeneamente su tutto il *core business*, ma si è puntato tutto sul "piccolo core", che è esattamente la T dell'Alta Velocità. Su questo segmento di business, già presidiato da altri vettori che possono flettere ma non sparire come il trasporto aereo, si scatenerà presto la concorrenza di agguerriti competitors che, resta solo da vedere in che misura, comprimeranno volumi, fatturato e utili.

Ne è talmente consapevole l'Amministratore Delegato delle Ferrovie che, emulo del manager italo - canadese, ha invocato maggiore flessibilità nell'uso della forza lavoro fino a vagheggiare, dicono i bene informati, la disdetta dei contratti collettivi di lavoro.

La seconda scelta fondamentale è stata quella di mettere i conti in ordine e sotto controllo.

In verità, anche un predecessore portò in utile il bilancio delle Ferrovie, ma lo fece vendendosi anche le "scarpe", tant'è che nell'esercizio successivo rispuntò puntualmente il profondo rosso. Adesso invece, bilanci a parte - che com'è noto non svelano mai nulla - i conti e i costi sono stati riportati industrialmente sotto controllo; dunque il risanamento, ovviamente a condizioni date, appare robusto e soprattutto strutturale. Di tutto ciò bisogna dar merito, anche perché è esattamente ciò che il "ministro dei moscerini" chiedeva.

Va da sé che mettere a posto i conti e non crescere, prima o poi rimetterà sotto tensione i conti stessi, come avviene dappertutto e non solo in ferrovia.

Molti porti del Sud, a cominciare da Gioia Tauro, avrebbero e hanno bisogno di infrastrutture, anche minime, per consentire di instradare su ferrovia parte del trasporto merci container, che oggi viaggia su strada. Ora nessuno pretende che, in queste condizioni di quadro, le ferrovie possano ribaltare la ripartizione modale del trasporto merci: ma nessuno capisce perché a qualcuno riesce di fare coppie di treni merci verso l'Austria e le Ferrovie dello Stato sono all'abdicazione totale.

A essere pignoli c'è una terza scelta di fondo che è stata operata e della quale l'Amministrazione delle Ferrovie porta intera ed esclusiva responsabilità: quella gestionale.

Con ogni probabilità nella fase iniziale un ferreo e personale accentrato dell'A.D. di tutti i poteri e le prerogative poteva essere giustificato, pur essendo sempre una distor-

---

*... molti porti del Sud, a cominciare da Gioia Tauro, hanno bisogno di infrastrutture ...*

---

sione, dalla necessità di mettere "le cose a posto". Ma doveva durare poco e lasciar spazio gradualmente al protagonismo e alla responsabilizzazione "giù per li rami" di tutto il corpo dell'azienda, consentendo l'emergere e il cementarsi di un lavoro di squadra, in cui ciascuno sentisse di lavorare per l'impresa e non per obbedire agli ordini, spesso incomprensibili, di un capo lontano e autoritario, riguardanti anche i più minuti aspetti gestionali.

Troverete Moretti in giro, qua e là per le ferrovie, a vedere se in quell'ufficio o in quell'altro gli impiegati sono al loro posto (a far che non conta, Brunetta docet), oppure a vedere se su quel treno ci sono due o un macchinista e se si perché (e i responsabili intermedi?) e via dicendo con esempi che non si riportano solo per non tediare il lettore.

Con quest'atteggiamento, peraltro sterile perché l'ubiquità e l'onnipresenza sono doti divine e a questo livello ancora non ci siamo (o no?), si diffonde la deresponsabilizzazione e si fortifica l'antico vezzo di guardare alla corretta esecuzione



**Il Ministro dell'Economia  
On. Giulio Tremonti**

della norma, dell'ordine o di quel che sia e non al risultato.

Tutti lo cercano, tutti lo vogliono, tutti lo temono: e tutti stan fermi, come l'azienda.

L'attuale amministrazione delle ferrovie, in realtà, ha dato tutto quel che poteva dare, considerando limiti soggettivi e oggettivi impedimenti.

Non è escluso che nel medio termine - e nemmeno tanto medio - si apra una fase nuova. E' possibile che un approccio diverso, una diversa concezione gestionale e visione strategica possano far fare alle ferrovie un ulteriore passo avanti, nonostante il profilarsi di un contesto di crescenti difficoltà.

E tuttavia, tornando al motivo con cui si è aperto, nulla più delle reti, materiali e immateriali, è in grado di coniugare le diversità con l'unitaria appartenenza. Il mondo del lavoro, che pure non può sottrarsi dal fare la propria parte, ha l'occasione per porre all'ordine del giorno la questione dei trasporti, che se non può essere affidata a un ipotetico libro dei sogni, non può nemmeno essere dimenticata e affidata al quotidiano arrangiamento.



## Nasce la Fondazione Sma

I valori e la tradizione del nostro antico sindacato nello spirito della neonata fondazione.

di Angelo D'Ambrosio

**I**l 21 febbraio scorso si è riunito a Roma il Comitato dei Soci Fondatori della Fondazione Sma.

La necessità di riappropriarci dei principi e della tradizione del nostro antico sindacato ha fatto maturare in noi la necessità di creare una fondazione che ne ricalcasse lo spirito e lo proiettasse nel futuro quale punto di riferimento, anche culturale, della nostra azione quotidiana di difesa dei diritti e delle prerogative di chi lavora o viaggia sui mezzi del trasporto pubblico.

Lo Sma, Sindacato dei Macchinisti Autonomo, nacque negli anni '50 del secolo scorso dall'esigenza di partire dalla base, in un periodo

nel quale la rappresentanza era monopolizzata da sindacati fortemente verticistici.

Seppure con pochissimi mezzi, diede inizio a una nuova stagione dell'associazionismo sindacale: una novità, in quegli anni. Ma guardava ancora più lontano.

---

... Lo Sma, Sindacato dei Macchinisti Autonomo, nacque negli anni '50 del secolo scorso ...

---

Immaginando che il futuro del sistema dei trasporti sarebbe stato sempre di più transnazionale, si fece promotore della creazione dell'Ale, l'Associazione europea

dei sindacati dei macchinisti. Tutte le iniziative dello Sma andavano nella direzione dell'elevazione delle condizioni di lavoro e di vita dei lavoratori mediante una forma associativa nuova.

Oggigiorno, l'evoluzione dei tempi e delle necessità ha portato il mondo sindacale ad occuparsi sempre più di contratti e servizi, decretando una sorta di impoverimento dell'azione sindacale. Per questo avvertivamo la necessità di trovare un luogo nel quale si potesse discutere e

assumere iniziative culturali attinenti al mondo della mobilità.

Questo luogo può essere la Fondazione Sma, che ha tra i suoi obiettivi la costruzione degli stru-

## L'Evento

menti che consentano di aprire la discussione su questi temi, coinvolgendo tutti coloro che per professionalità ed esperienza possano adoperarsi nella direzione del miglioramento socio-culturale degli addetti e dei fruitori dei mezzi di trasporto pubblico.

Quando abbiamo iniziato ad ipotizzare la creazione della Fondazione Sma eravamo perplessi poiché, com'è immaginabile, non avevamo alcuna certezza sulla riuscita del progetto. Ora che tutto si è incamminato possiamo dire che la risposta è stata più che confortante.

Ciò è sottolineato anche dal nostro Segretario Nazionale, Pietro Serbassi, che nel suo saluto ringrazia tutti per l'adesione e per la presenza. "E' un evento molto importante, persino storico", ci dice, "poiché a nostra memoria è la prima volta che un'Organizzazione Sindacale fa un'operazione del genere". Ringrazia in maniera particolare i pensionati che hanno creduto nel progetto, poiché è molto importante che essi, custodi della nostra tradizione, aderiscano a un progetto che ambisce a recuperarla e a porla come premessa per il futuro. "Sarà un'impresa difficile, ma proprio per questo entusiasmante", conclude.

Per seguire l'iter complicato delle procedure, ci siamo affidati a un professionista, l'avvocato Stefano Zecchinelli.

Egli ci parla della genesi dell'idea di costituire la fondazione, dello spirito fondativo, della strada percorsa e di quella ancora da percorrere per creare quello strumento che ci consenta lo studio del mondo complicato del trasporto e della mobilità.

E' importante chiarire i presupposti di natura culturale e scientifica e la mission di questo strumento. Molto calzante e significativa una frase di Leonardo da Vinci utilizzata durante la presentazione del

progetto: "Scienza figlia dell'esperienza".

Obiettivo della Fondazione Sma, quindi, è il coinvolgimento di persone che mettano in comune le proprie esperienze disciplinari e professionali per promuovere modelli di sviluppo della mobilità, con particolare riguardo a queste tre interazioni:

- uomo e macchina
- ambiente e sviluppo
- mercato e sicurezza.

Leggiamo dallo Statuto della Fondazione: "Il progetto è finalizzato alla costruzione di un model-

lo Sma come esempio di riferimento e di buona pratica (culturale e professionale) del settore, a livello nazionale e internazionale".

Questo era il nostro Sma. Questo sarà la nostra Fondazione Sma.

**dambrosio@fastferrovie.it**





## Il nuovo corso di A.T.A.C. tra politica, sindacato e tecnocrazia

Lettera aperta a un (neanche troppo) ipotetico dirigente della società di trasporto pubblico romana

di Adolfo De Santis

Buongiorno Dottore. Buongiorno ATAC.

Pur non sottovalutandone i fatti, le ripercussioni e le conseguenze a medio - lungo termine, caro Dottore, ho la netta sensazione che la cosiddetta "parentopoli" presenti le evidenti caratteristiche del diversivo.

Troppe, infatti, le coincidenze che portano ad allontanare l'attenzione da problemi più complessi, significativi e impellenti che gravano sull'ormai cronica crisi del sistema romano dei trasporti.

Accadimenti e responsabilità che, pur provenendo da lontano, sotto il segno di dissennato "consociativismo" e becera complicità, ancora operano e incidono su di esso.

Paradossale è che si potrebbe già avere l'ATAC in pareggio con l'attuale stato di servizio; allora da dove nasce il dissesto attuale?

A parte i clamori suscitati dal "gossip" capitolino, ci troviamo di fronte ad un bivio.

L'imperativo è comprendere da subito la gravità della situazione, rendendo consapevoli categoria e cittadinanza che parentopoli non è causa o effetto della stessa, bensì un sintomo.

Inammissibile perdere altro tempo, visto che tutti attendevamo già da mesi gli odierni provvedimenti, ormai in netto ritardo rispetto alle reali necessità di risalita dell'Azienda.

Per evitare ulteriori contraddizioni, bisogna concentrarsi da subito, Dottore, sui processi industriali più importanti: manutenzioni e produzione ferro-gomma.

Ci attendono tempi di rigide proibizioni politico-sindacali? Non credo proprio si tratti di un dramma, visti i più recenti parassitari accordi tra "compagni di merende", perpetrati a esclusivo disagio delle tasche dei contribuenti e disgusto della classe lavoratrice.

Provvedimenti da sempre auspicati e mai attuati, nei confronti di politica e sindacato, in attesa che tutti si torni (prima o poi) a fare ognuno il proprio mestiere.

Proibizioni che - ahimè - non serviranno ad attenuare il risentimento dei lavoratori, nuovamente chiamati a immolarsi (pur senza peccato), per la causa del "risanamento" aziendale; né lenire la rabbia di dover ingoiare il consueto rospo.

Le buone intenzioni di cui è sicuramente provvisto, le sue innegabili e comprovate capacità manageriali (non ce ne voglia Dottore), non ci esimono dall'essere recalcitranti nell'accettare serenamente l'idea di drastici cambi di rotta in corso d'opera. Troppi salvatori della patria si sono succeduti nel corso del tempo, con in mano la ricetta della "felicità". Non abbiamo la fantasia ma soprattutto la volontà di farlo.

Scettici? Diffidenti? Pessimisti? Ci consideri come meglio crede, Dottore.

Ci sentiamo semplicemente feriti e disgustati da anni di medicine ingurgitate a forza, facendo finta di credere a chi ne evidenziava le "miracolose proprietà curative".

Nel quadro complessivo degli interventi da attivare appare oculata, Dottore, la scelta di un ridisegno organizzativo nei ruoli apicali (per governare i processi di rinnovamento); e assolutamente necessaria (per esigenze di efficientamento e rapidità d'intervento) una riduzione della catena di comando, se si considera che la stessa prevederà un solo Direttore Generale con uno skill, destinato esclusivamente ai processi produttivi.

Tralasciando la scontata fidelizzazione del suo nuovo staff (di cui certamente risulteranno evidenti professio-

nalità, esperienza e poliedricità) appare eccessivo l'orientamento verso sempre più rigide logiche manageriali; e quantomeno bizzarro sovrapporre l'attuale ossatura alla precedente, ridimensionata non nei ruoli o negli onorari, ma esclusivamente nelle deleghe.

Mi sfuggono (certo per lacune personali) alcuni concetti, Dottore:

- Nel segno della discontinuità, per esempio, non afferro il legame che possa esistere tra un imprescindibile ricambio di responsabilità e la legittimazione della Direzione Risorse Umane e Organizzazione.

- Perché ridimensionare o sostituire il vecchio management lasciando in sella il responsabile dei passati sviluppi aziendali e politici?

- Non è quello del Direttore del Personale il ruolo, in ordine di autorità e gestione dei processi, più rilevante dopo quello dell'A.D.?

- Allora il cammino della gestione precedente alla sua è stato veramente virtuoso?

- Allora, se virtuoso è stato, con tutto il rispetto Dottore, lei cosa ci sta a fare, oggi, qui da noi? Perché è stato nominato A.D. dell'ATAC del nuovo corso?

- C'era realmente bisogno di un nuovo corso visto che, dati alla mano (e prescindendo dagli scandali e dai soliti sprechi di denaro pubblico) abbiamo abbassato di parecchio i costi di gestione, ottemperato al contratto di servizio e ottimizzato il rapporto produzione/forza lavoro?

Sono anni che lavoriamo, con fatica, al CCNL Unico della Mobilità, con risultati imbarazzanti (soprattutto grazie anche all'ostruzionismo delle Associazioni Datoriali e di avversi elementi di varia natura); converrà quindi con me, Dottore, che l'universo-mondo dei trasporti è qualcosa di talmente vasto e articolato da rendere quasi incompatibili tra loro i vari comparti.

Autoferrotranvieri, ferrovieri, attività ferroviarie, natanti, aeroportuali: talmente diverse le categorie per struttura, cultura e prerogative da rendere complesso anche solo parlare la stessa lingua (in tutti i campi di azione).

Evidentemente lei è più ottimista di me in questo senso, dal momento che ha portato in ATAC Dirigenti di F.S. (Ferrovie dello Stato) in attesa che altri arrivino chissà da dove. Evidentemente a livello dirigenziale si parla un codice comune, ma quanto esso sarà comprensibile al lavoratore?

Mi auguro solo che chi di dovere riesca a comprendere il linguaggio della categoria (e delle sue esigenze) anche in fretta. Gestire settori di Trenitalia non è la stessa cosa che gestire l'Esercizio di ATAC.

Mi perdoni Dottore, a volte non le viene il sospetto di essere un tantino eccentrico?

D'altronde qualcuno potrebbe leggere nel suo doppio incarico (A.D. e Direttore Generale), un piccolo conflitto di competenze.

Attualmente (del domani non v'è certezza) lei detiene

“pianificazione, controllo e intervento”, e ci sembra estremamente convinto, come un moderno Ulisse, di riuscire a navigare tutto da solo; perché allora, nel dettaglio, continuiamo a cercare sul mercato manager di comprovata esperienza e preparazione trasportistica?

Con tutto il rispetto per tutti - ma con tutto il sospetto per tutti - uso una metafora calcistica e mi domando: “Cosa spinge un fior di professionista a cambiare squadra?”.

Solitamente, chi ha i giocatori forti davvero se li tiene stretti e li paga profumatamente.

Allora Dottore, visti anche i risultati delle squadre di

provenienza, o i giocatori non sono poi così forti, oppure li stiamo per pagare noi, profumatamente!

E se così fosse, allora, il piano di risanamento (nella limitazione dei compensi per esempio) non parte più dai dirigenti?

Oppure, visto che l'ambiente tutto sommato è sano, l'aria salubre, la situazione tranquilla e soprattutto si mangia bene, vengono da noi a svernare?

Probabilmente trattasi di un'élite di tecnici specializzati in qualcosa di particolare, ad esempio - che so - in tagli (di teste, di rami secchi, di fondi, di costo del lavoro, di rami d'azienda).

Evidenziata la sua innata propensione verso la più ortodossa managerialità, si corre il rischio che il nuovo corso, quello del 2011, possa trasformarsi in una moderna Odissea, nello sterminato e pericoloso mare e/o spazio (faccia lei) della tecnocrazia!

Pericolosa la tecnocrazia se applicata alla lettera: non lascia spazio alla discussione e concertazione, non prevede intromissioni da parte di niente e di nessuno.

Essendo l'ATAC il piccolo spaccato, lo specchio del Paese degli eccessi riusciamo a saltare, nel giro di pochissimo, dalla politica al sindacato e viceversa e da entrambi alla tecnocrazia.

Magari in un prossimo futuro riuscissimo a trovare l'equilibrio giusto; magari riuscissimo anche a fare pace con noi stessi!

Non pensi che abbia paura dei cambiamenti del nuovo e di ciò che non conosco, Dottore, sono lievemente perplesso, ma soprattutto molto, molto curioso.

Sta per iniziare un film, dalla medesima trama di quelli che l'hanno preceduto, anche se qualche attore è cambiato. Spero che non ci sia il solito scialbo finale, quello di sempre, ovvero tutti fermi in platea a guardare immobili e inorriditi.

Noi no! Se mi sbaglio (e spero di farlo) Dottore, un plauso a lei e ai suoi collaboratori. In caso contrario dimostreremo tutto il nostro disappunto.

Lo dimostrerò questa l'Organizzazione Sindacale della quale sono umile espressione e le centinaia di lavoratori che mi onoro di rappresentare. Nella serietà, professionalità e presenza che il nostro senso di responsabilità ci impone, sentirà la nostra presenza ovunque e sempre.

Buon lavoro Dottore. Buon lavoro ATAC.

---

*... troppi salvatori della patria si sono succeduti nel corso del tempo ...*

---

## Il Reportage



Abbiamo viaggiato con i treni della nuova società di Trasporto Passeggeri tra Milano e Torino. Vi raccontiamo le nostre impressioni.

di Antonio Scalise

# Arenaways e i limiti della liberalizzazione

L'impatto cromatico è notevole. Il treno, che troviamo sul binario 7 della stazione di Milano Porta Garibaldi, riprende i colori sociali che spaziano dal rosso al giallo, all'arancio.

Arriviamo con un buon anticipo sull'orario di partenza, prevista per le 12,05, perché non abbiamo la prenotazione. Non esiste ancora la possibilità di prenotare on-line, quindi bisogna farlo attraverso il call-center, con pagamento a bordo treno, oppure direttamente a bordo.

*... la percorrenza è indubbiamente eccessiva, per un treno che non effettua fermate intermedie ...*

Saliamo sulla vettura 1 ed abbiamo immediatamente la sensazione del nuovo anche se, al primo colpo d'occhio, ci pare che dal punto di vista della pulizia si potrebbe fare meglio: su diversi sedili si notano delle briciole e i pavimenti, forse per la tipologia del materiale utilizzato per la loro costruzione, non ti danno la sensazione dell'assolutamente pulito. Ma questo è un problema annoso anche per altre e più strutturate società di trasporto, quindi tendiamo ad essere indulgenti.

Il microclima a bordo è buono, e comunque prima della partenza il personale passa a chiederne conferma ai pochi viaggiatori. Siamo in cinque, su questa vettura. I sedili della classe unica sono abbastanza comodi, ma in quelli con il tavolino in mezzo, per far passare il vicino di posto è necessario alzarsi.

Dicevamo del binario di partenza. Chi conosce la stazione di Porta Garibaldi sa che i binari 7 e 8 sono quelli meno lunghi, e per questo i più nascosti, poiché ini-

ziano al termine del fabbricato che ospita i vari uffici della stazione, Dirigenti Movimento, Veicoli, Verifica ed altro. Crediamo che per un'azienda affacciata da poco nel panorama trasportistico anche una collocazione più centrale sarebbe importante, darebbe più visibilità. Ma non conosciamo le dinamiche dell'assegnazione o della scelta dei binari di partenza, quindi possiamo solo farvi partecipi di questa nostra curiosità.

Si parte alle 12,05 precise.

Il costo del viaggio sarebbe di 17 euro, ma fino alla fine di febbraio la tratta singola costa 10, che paghiamo senza problemi con carta di credito; i bambini fino a cinque anni viaggiano completamente gratis, da cinque a dodici e gli anziani over 70 hanno una riduzione del 50%.

L'arrivo è previsto a Torino Lingotto alle 13,55. La percorrenza è indubbiamente eccessiva, per un treno che non effettua fermate intermedie. Infatti, nonostante numerosi rallentamenti, arriverà a Torino Porta Susa, dove scendiamo, con sei minuti di anticipo.

La società ha presentato un ricorso al Tar riguardo alle tracce orarie e alla possibilità di effettuare fermate intermedie, che le sono state negate perché



confliggerebbero con il contratto di servizio stipulato tra la Regione Piemonte e Trenitalia. Vedremo come finirà, e vedremo se potrà andare in porto il progetto aziendale di un collegamento dell'anello Torino - Milano - Pavia - Voghera - Alessandria - Asti - Torino, inizialmente previsto proprio in un'ottica di contenimento e ottimizzazione dei costi di produzione.

Come scrivevamo qualche tempo fa, questo servizio si colloca esattamente, nel rapporto qualità/prezzo, a metà tra i Frecciarossa e gli Interregionali di Trenitalia, in quel segmento che sarebbe dei vecchi Intercity che Trenitalia non sembra voler fare più, qui come altrove. Ma se non si riescono a limare almeno 20-30 minuti sulla percorrenza la loro convenienza è vanificata, poiché il viaggiatore paga - a regime - 17 euro contro i circa 10 dell'interregionale per avere il medesimo tempo di percorrenza. Ci raccontavano i lavoratori che il treno inaugurale ha percorso la tratta in un'ora e quindici minuti. Nei due mesi successivi questo non è mai più accaduto, e ci siamo resi conto personalmente che in quella traccia oraria è impossibile che il treno riesca a viaggiare in anticipo. C'è anche chi maligna una sorta di boicottaggio da parte del gestore della rete che, com'è noto, appartiene allo stesso gruppo industriale del maggiore competitore. In altri tempi, quando iniziarono a circolare i primi

treni merci delle imprese private, sentivamo analogamente da parte di operatori di Trenitalia, che temevano "favoritismi" verso i privati da parte del gestore della rete. Noi non abbiamo elementi che possano avvalorare una o l'altra tesi, quindi ve le riportiamo - come si dice - per dovere di cronaca.

Ci rechiamo nella vettura market, perché abbiamo

letto che è possibile farvi la spesa. Molti prodotti conservati sono già disponibili, per quelli freschi ci consegnano una scheda con la quale, barrando delle apposite caselle, si possono ordi-

nare per il treno di ritorno. Nei limiti del possibile, ci spiega la signorina addetta al market, si impegnano a reperire anche prodotti non presenti in elenco.

Beviamo il caffè: è di discreta qualità e costa 90 centesimi. Onesto, se rapportato a 1 euro e 50 dei treni Frecciarossa.

Parliamo con il personale di bordo. C'è un macchinista in corso di professionalizzazione che, in attesa di sostenere la corsa prova per diventare primo agente, viene utilizzato come capotreno. Poi ci sono altre due figure: un addetto alla sicurezza e una - lo dicevamo - al bar, entrambi dipendenti di due ditte esterne.

La ditta che si occupa della sicurezza lavora per Arenaways con turni che coprono le 24 ore. Sui treni per tutto ciò che attiene alla sicurezza a bordo; nelle sta-

---

*... un macchinista in corso di  
professionalizzazione che  
viene utilizzato come capotreno ...*

---



zioni nel restante periodo della giornata, in funzione di vigilanza pura, soprattutto anti graffiti. I suoi dipendenti hanno frequentato un corso di professionalizzazione tenuto da Arenaways della durata di circa 50 ore e collaborano con il capotreno nelle operazioni di assistenza alla clientela.

L'equipaggio di macchina è ad Agente Solo e i locomotori, due Bombardier 483 per convoglio, sono attrezzati con SCMT e apparecchiatura vigilante con il vincolo del riconoscimento solo all'avvio del treno.

In pratica su ogni treno ci sono quattro persone, solo due delle quali direttamente dipendenti dall'azienda, che peraltro adotta il CCNL delle Attività Ferroviarie.

Anche il treno di ritorno ci conferma quello che avevamo già notato all'andata; nonostante la velocità da gita fuori porta (credo che il macchinista abbia "visto" tutti i segnali da Torino a Milano) giungiamo a Porta Garibaldi con i canonici 3-4 minuti d'anticipo.

Questo viaggio - e l'intervista al Direttore d'Esercizio di Arenaways che trovate in queste pagine - è stato per noi molto interessante, come lo è il fermento che c'è attualmente in tutto il settore del trasporto, ferroviario e non solo.

Noi crediamo che la liberalizzazione possa essere una grande opportunità per il nostro Paese e per i lavoratori del settore; sempre - beninteso - se tutto avviene in un sistema di regole condivise e nella certezza che qualcuno abbia il compito e l'autorità di farle rispettare.

[scalise@fastferrovie.it](mailto:scalise@fastferrovie.it)

## L'intervista

# “Una ferrovia diversa”

Incontriamo il Direttore di Esercizio di Arenaways, Maurizio Tronchi.

di a.s.

Qualche anno fa, scommettendo sulle prospettive della liberalizzazione del trasporto ferroviario e mettendo in gioco sé stesso e le proprie capacità, lasciò Trenitalia per passare a una delle prime società private di trasporto Cargo. A distanza di alcuni anni Maurizio Tronchi è Direttore di Esercizio di Arenaways.

Lo incontriamo nel suo ufficio di Alessandria e ci concede questa breve intervista.

Direttore, innanzitutto la ringraziamo per avere acconsentito ad incontrarci.

### Cos'è oggi Arenaways?

E' una società di trasporto ferroviario viaggiatori a capitale completamente privato. Attualmente impiega circa 60 dipendenti, tutti con un'età intorno ai trent'anni. Entro l'anno supereremo i 100 dipendenti, tutti assunti fin dal primo giorno con contratto a tempo indeterminato e in applicazione del CCNL delle Attività Ferroviarie.

Effettuiamo 4 coppie giornaliere di treni tra Milano e Torino e prevediamo per il prossimo periodo estivo di effettuare circa 250 treni + auto sulle direttrici Domodossola - Alessandria - Livorno e Tarvisio - Trieste.

**Arenaways, come lei dice, è una delle pochissime società di trasporto viaggiatori in Italia il cui capitale societario è completamente privato, poiché gran parte delle altre imprese operanti sul nostro territorio ha alle spalle i colossi europei, spesso pubblici, del trasporto. Quali sono le difficoltà di questa condizione? Ed eventualmente, sono maggiori dei vantaggi?**

Le difficoltà indubbiamente consistono non riuscire ad ottenere quello che anche le leggi europee prevedono - e ci spetta - e che il colosso europeo che si presenta al tavolo di trattativa ottiene più facilmente, e mi riferisco ad esempio alla tracce orario. Questi sono gli svantaggi, ma ci sono anche i vantaggi. La nostra dimensione e la nostra autonomia ci fanno essere una società a 360°, elastica, che in qualsiasi momento può decidere di cambiare obiettivo, cosa che per il colosso europeo è più complicata. Una maggiore agilità sul mercato, in sostanza, che ci consente di confezionare il prodotto su misura per il cliente.

### A distanza di un qualche mese dall'esordio, lei pensa sempre che fare business nel trasporto ferroviario sia un'idea vincente?

Penso sempre che sia un'idea vincente. Il problema è che gli ostacoli sono talmente tanti che potrebbero farla diventare perdente. Accennavo prima alla difficoltà di ottenere delle tracce orario che facciano veramente al caso nostro. Prendiamo ad esempio i nostri treni sulla Milano - Torino. Noi non effettuiamo (non per una nostra decisione, ma perché ci è stato imposto) fermate intermedie, quindi potremmo percorrere la tratta in meno di un'ora e mezza, che ci renderebbe effettivamente competitivi. Ma le tracce che abbiamo ottenuto ci assegnano un'ora e cinquantacinque. Neanche l'orario è quello che ci servirebbe, perché non ha senso un treno che parta da Torino alle 7,04 per giungere a Milano alle 9,00. Diverso sarebbe poter partire intorno alle 06.50/07.00 e giungere per le

8,15/08.30. Su queste questioni pende un nostro ricorso al Tar, sul quale confidiamo molto.

**L'Italia ha fatto negli ultimi anni una serie di scelte legislative chiaramente pro-liberalizzazione, inizialmente soprattutto nel trasporto delle merci, ma esse di fatto non hanno prodotto quell'incremento della modalità treno che si sperava. Cosa è mancato?**

Credo che sia inutile nasconderci che il trasporto merci su ferro, per entrare in concorrenza con l'altro vettore, il trasporto su gomma, debba necessariamente essere agevolato dallo Stato, perché i costi di produzione sono altissimi e di conseguenza sono alti i prezzi al cliente. Questo non significa che le due modalità debbano essere indipendenti e alternative; anzi, è vero il contrario: ci deve essere un'integrazione tra di esse. In Svizzera, per esempio, il trasporto ferroviario è agevolato, ma l'elevata intermodalità fa in modo che esso non rubi praticamente nulla alla gomma.

**Come, secondo Lei, le politiche Regionali sul trasporto pubblico devono interagire con i processi di liberalizzazione, così da permettere una sana concorrenza nel settore?**

In un modo solo: liberalizzare veramente la gare d'appalto. Se un'azienda come la nostra vuole partecipare a una gara, di fatto non è in grado di farlo, poiché i vincoli e i parametri stabiliti sembrano mirati a far partecipare – e vincere – un solo concorrente. Le faccio un esempio. Nonostante i nostri treni siano nuovissimi e viaggino con due locomotori, ci è stato imposto di tenere sempre un locomotore di riserva attivo e pronto ad intervenire. A nulla è valso obiettare che è pressoché impossibile che in un bloccato abbiano dei guasti entrambe le macchine. Questo, com'è evidente, incide sui nostri costi di produzione.

E' inoltre intollerabile cercare di far passare il concetto che se Arenaways si aggiudica una gara d'appalto diminuiscano i livelli occupazionali. Nella peggiore delle ipotesi restano invariati. Ma questa forma di terrorismo psicologico è stato fatto filtrare ad arte, e recentemente nella regione Piemonte qualcuno ci si è giocato le elezioni, anche su questi temi.

**Le Direttive Europee stanno introducendo una diversa concezione riguardo alla proprietà, da parte dei lavoratori, della propria professionalità (vedi licenza di guida dei macchinisti) intro-**

**ducendo di fatto anche una sorta di liberalizzazione del mercato delle professioni. Che iniziative conta di intraprendere Arenaways con il proprio personale riguardo alla conservazione del rapporto?**

Il nostro rapporto con i dipendenti è normato con regole nazionali: applichiamo per tutti il CCNL delle Attività Ferroviarie. Proprio in ragione di questo ci sentiamo di dire che è indispensabile regolamentare l'intero settore con un contratto unico.

Inoltre abbiamo degli accordi di secondo livello che ci consentono di interagire più direttamente con il personale, convinti come siamo che la soddisfazione dei lavoratori è quasi sempre anche la soddisfazione dell'azienda.

Non prevediamo clausole di fidelizzazione, perché consideriamo che la certificazione della professionalità di un lavoratore – come può essere la patente del macchinista – debba essere soltanto sua. Non può essere dell'azienda. E' con altro che l'azienda deve invogliare il lavoratore a rimanere: chiarezza nel rapporto, regole certe, prospettive di sviluppo e di miglioramento professionale.

**A quale associazione datoriale aderisce Arenaways? Mentre dal lato sindacale, pur con una comprensibile frammentazione, si ricerca - e quasi sempre si trova - un punto di sostanziale sintesi, tra le associazioni datoriali spesso questo non accade. Come giudica questo stato di cose?**

A livello internazionale facciamo riferimento a FTE (Forum Train Europe) ma non aderiamo a nessuna associazione sul territorio nazionale. E' una scelta voluta, perché preferiamo confrontarci con la realtà continentale, più autenticamente favorevole a un processo di liberalizzazione vero.

Il nostro slogan è "Rail Different". Ed è proprio questo che abbiamo l'ambizione di fare: una ferrovia diversa.



# Multserfer - CNCP si sottrae al confronto Fast FerroVie Calabria proclama una prima azione di sciopero



Continua il braccio di ferro tra la FAST FerroVie Calabria - Settore Appalti Ferroviari e le società operanti sul territorio calabrese.

Nel variegato e complesso panorama delle imprese del settore Appalti e Servizi, merita particolare attenzione la vicenda interessante della Multserfer, presente in Calabria nelle provincie di Catanzaro e Reggio Calabria con circa un centinaio di lavoratori.

FAST FerroVie, che è uno dei sindacati più rappresentativi anche in termini di associati, ha da diversi mesi un confronto serrato con la suddetta Società e più

di Vincenzo Rogolino e Antonio Dodaro

segnatamente con il CNCP (consorzio di riferimento della Multserfer) a causa di estenuanti ritardi nell'erogazione delle spettanze stipendiali.

Questa vertenza ha portato più volte il nostro sindacato a un confronto presso le Prefetture e in particolare con quella di Catanzaro, che a onor della verità si è sempre prodigata per una composizione indolore delle problematiche denunciate.

Basta citare l'ultimo incontro che vedeva convocati dal Prefetto di Catanzaro Rete Ferroviaria Italiana e il CNCP, oltre ovviamente alla nostra O.S, unica a sollevare coerentemente la difficoltà in essere.

Purtroppo, anche a causa dell'assenza sia di R.F.I. sia del CNCP, il confronto previsto non ha avuto alcun effetto, se non quello di avere superato la fase di primo livello e quindi la possibilità da parte del nostro sindacato di attivare le previste azioni di sciopero.

Infatti, permanendo i motivi delle nostre contestazioni, si è pervenuto a indire una prima azione di protesta che si è concretizzata nella giornata dell'11 febbraio 2011 e che prevederà, in assenza di fatti e impegni concreti, ulteriori azioni di lotta con l'astensione di un'intera giornata lavorativa.

La FAST FerroVie Calabria auspica che da parte degli interessati (RFI e CNCP) si apra un serio confronto capace di assicurare un sereno e proficuo lavoro per le maestranze, che possiamo affermare ormai allo stremo della sopportazione.

[rogolino@fastferrovie.it](mailto:rogolino@fastferrovie.it)



[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

**SEGRETERIA REGIONALE CALABRIA**  
Settore A.F.

Alla Commissione di Garanzia  
06.677 640  
All'Osservatorio sui Conflitti Sindacali  
06.4423415

Al CNCP  
06. 5402 2  
Alla Soc.M LTSEFER  
0 65.313516

p.n. A S.E. Il Prefetto di Catanzaro  
0 61. 666

p.n. A S.E. Il Prefetto di Reggio Calabria  
0 65.3 0111

p.c. Segreteria Nazionale FASTFerroVie  
06. 535 76

p.c. Società Gruppo FS Calabria  
Loro Sedi

**Prot.**  
Oggetto **Dichiarazione prima azione di sciopero**  
Lavoratori Multserfer Calabria. Seguirà ulteriore nota.

La scrivente OS Settore Appalti ferroviari, avendo esperite negativamente le vari fasi previste dalla legge in materia di procedure conciliative e di cui si allega verbale negativo Prefettura di Catanzaro, promuove una prima azione di sciopero, in ottemperanza alle delibere della Commissione di Garanzia sui Conflitti, testo coordinato dalla legge 146/ 0 e dalla legge 3/2000 in materia di sciopero nel settore delle pulizie e dei servizi integrati.  
La protesta sarà così articolata.  
Interesserà l'arco temporale che inizia alle ore 06.00 e fino alle ore 17.40 con l'astensione massima di mezzo turno per ogni turno di servizio per il giorno 11 Febbraio 2011  
Più segnatamente i turni di servizio sono così organizzati  
Turno di mattina, inizia alle ore 06.00 e finisce alle ore 14.40  
Turno pomeridiano inizia alle ore 14.00 e finisce alle ore 17.40  
In definitiva il personale si asterrà  
nel primo turno per un totale di minuti 110 considerandolo nella parte finale  
nel turno pomeridiano, così come quello di mattina, si asterrà per 110 minuti interessando sempre la parte finale del proprio turno.

IL Responsabile FASTferrovie AF  
Dodaro Antonio  
Il Segretario generale FASTFerroVie Calabria  
Rogolino Vincenzo

# Piccoli grandi passi

Le buone battaglie e la perseveranza portano sempre a risultati

di Ennio Pirozzi

Tutto ha avuto inizio quasi cinque anni fa.

I lavoratori di un reparto dell'OMC - Santa Maria la Bruna, per la precisione il Centro di Riparazione apparecchiature Elettroniche (CRE), recependo in pieno la normativa sulla sicurezza - e sentendosene anch'essi parte attiva - con vari passi e richieste e supportati dalla FAST locale e regionale, chiedevano l'adeguamento secondo norma del processo di lavoro riguardante i condensatori al PCB (sostanza classificata a livello mondiale tra le più pericolose).

Nei primi quattro anni, che hanno visto quasi esclusivamente il contributo dei nostri rappresentanti RSU (gli altri hanno probabilmente valutato la questione troppo ristretta e marginale, comunque non meritevole di un impegno concreto) e il contributo prezioso degli RLS - e voglio qui elogiare particolarmente quello eletto nelle nostre liste, che si è speso molto su questa questione - si è riusciti ad avere, per la prima volta, una postazione dedicata a tale attività.

I quattro anni sono stati lunghi, i confronti serrati e tra ripartite e fermate repentine i lavoratori, il sindacato e i rappresentanti, forti della normativa, sono giunti agli inizi di novembre 2009 a tenere a "battesimo" e quindi a far partire la postazione, avendo pieno rispetto della norma.

Altro traguardo, a un anno dell'entrata in vigore della postazione - dicembre 2010 - è il riconoscimento dell'indennità per lavorazione in condizione disagiata (art. 77 CCNL Attività Ferroviarie Punto 1.1).

E' la prima volta che viene riconosciuta l'indennità per la lavorazione al PCB in ferrovia, e a noi risulta anche che il punto 1.1 dell'art. 77 sia in uso per la prima volta in un impianto ferroviario.

Con un po' di presunzione non possiamo non ammettere che la nostra soddisfazione, come lavoratori, rappresentanti dei lavoratori e rappresentanti sindacali è immensa, e con tanta umiltà sentiamo di ribadire che quando si toccano i problemi concreti dei lavoratori non esistono più questioni irrilevanti, secondarie, marginali, o - peggio - sindacalmente trascurabili.

Ma proprio partendo da questo importante riconoscimento viene alla luce un'altra questione, di certo non secondaria.

Abbiamo parlato dell'art. 77 del CCNL Attività Ferroviarie, che riconosce il disagio di chi è costretto a lavorare in condizioni particolari. I disagi, come abbiamo detto, sono quelli provocati dalla messa in sicurezza di chi lavora con sostanze nocive e tossiche (amianto, PCB, lanavetro, oli minerali esausti, solventi, acidi, ecc.... ) o in luoghi o in condizioni particolari (lavori in galleria).

Occorre considerare che queste indennità sono corrisposte lorde e non hanno alcuna forma di detassazione, ma la cosa che più sconvolge è il loro importo.

Per fare due soli esempi e capire di cosa si sta parlando:

- Indennità zona S1: lavorazione in zona protetta che prevede particolari protezioni individuali, si lavora su amiantite e parti di amianto compatto, per un tempo di quattro ore è riconosciuta un'indennità lorda di € 5,16;
- Indennità zona A: lavorazione in zona protetta che prevede particolari protezioni individuali, si lavora su amianto compatto e amianto friabile, per un tempo di sei ore è riconosciuta un'indennità lorda di € 20,66.

Sono cifre ferme a oltre un ventennio fa; infatti, i 5,16 euro sono la pari conversione delle vecchie 10.000 lire (che vent'anni fa, come si può facilmente immaginare, avevano un valore d'acquisto diverso dai 5,16 euro di oggi).

Non si può trascurare un argomento così delicato sia nelle sue parti normative sia in quelle economiche. Ve lo possiamo assicurare, a nessuno fa piacere stare per molte ore equipaggiati come "astronauti" e lavorare con sostanze pericolose. Quindi non è solo una questione economica, ma un riconoscimento del vero valore che hanno tali attività.

La Fast negli ultimi anni e nel cammino della stipula del nuovo contratto della Mobilità ha iniziato a segnalare questa incongruenza, e sarà sempre più impegnata ad arrivare a dare il giusto valore che spetta riconoscere, quando si parla di tali argomenti.

E' un impegno preso a tutti i suoi livelli sindacali e partito dal basso, dalla quotidiana constatazione di noi lavoratori di una grande officina.

[pirosenn@virgilio.it](mailto:pirosenn@virgilio.it)

*... E' la prima volta che viene riconosciuta l'indennità per la lavorazione al PCB in ferrovia ...*



# Tragedia in Germania



**Lo scontro tra due treni in Sassonia è la dimostrazione che il problema della sicurezza del trasporto ferroviario interessa l'intero continente.**

di Matteo Cocuzza

**E'** il paradosso dell'Europa civile e democratica, è il paradosso del Paese che fa da locomotiva a tutto il continente, la Germania. Proprio in questa nazione non ti aspetti che accadano ancora tragedie della portata di quella verificatasi la sera del 30 Gennaio scorso, lo schianto tra un treno merci e un treno espresso regionale che ha provocato dieci vittime e quarantatré feriti. Si è trattato di uno dei più gravi incidenti degli ultimi anni, da

quando nel 2006 il treno monorotaia a lievitazione magnetica Transrapid deragliò, provocando la morte di 23 persone.

Il luogo dell'incidente è a Hordorf, nel Land tedesco-orientale della Sassonia - Anhalt; le cause sono ancora da definire, ma come sempre accade, il governatore dello Stato, Wolfgang Boehmer, accorso sul luogo, ha parlato di probabile errore umano.

Secondo alcune fonti di stampa, nel luogo dell'incidente erano in corso lavori di manutenzione dei binari.

La polizia federale e la polizia criminale, titolari dell'inchiesta, indagano su vari fronti, dal problema tecnico all'errore umano, non tralasciando comunque alcuna ipo-

tesi.

Il treno regionale viaggiava da Magdeburgo a Halberstadt, su una linea ancora a binario unico a una velocità di circa 100 chilometri orari. In quelle ore la zona era interessata da condizioni meteo avverse e da una nebbia fittissima che ha fatto sì che i macchinisti di entrambi i treni non si accorgessero di percorrere il medesimo binario, provocando di conseguenza un urto violentissimo.

Il treno viaggiatori è stato cata-

pultato fuori dai binari con le carrozze che dopo l'impatto si sono schiacciate e ridotte a un ammasso di lamiere divelte. I soccorritori giunti sul luogo hanno trovato uno scenario indescrivibile tra vagoni accartocciati, corpi straziati, feriti

---

*... il treno regionale viaggiava da Magdeburgo a Halberstadt, su una linea a binario unico ...*

---

DALL'EUROPA

che imploravano aiuto. L'accaduto è inevitabilmente destinato a insospirare polemiche e malcontento nei confronti delle ferrovie tedesche, per i gravi ritardi nell'affrontare le problematiche che da tempo affliggono Deutsche Bahn, sia per ciò che riguarda il trasporto locale che le lunghe distanze e l'alta velocità, dovute ai tagli imposti dai rigori di bilancio. DB è una società per azioni anomala poiché l'intero pacchetto azionario è ancora di proprietà del Governo Tedesco che attende, dicono fonti interne, per collocare la società in borsa, un miglioramento delle condizioni economiche internazionali. Intanto, il perdurare della situazione crea scetticismo nell'opinione pubblica nei confronti di un'azienda che

## L'adozione delle tecnologie può prevenire gli incidenti sulle reti ferroviarie.

di Claus Weselsky \*

Il 29 Gennaio 2011 un treno merci e un regionale si sono scontrati su un tratto di linea a binario unico in Sassonia - Anhalt (in Hordorf). L'incidente si è verificato alle 22,24 in una condizione di nebbia fitta mentre i treni procedevano su un tratto in cui la velocità di linea è di circa 80 km/h. Poco prima dell'impatto, il macchinista del treno passeggeri è riuscito a ridurre la velocità a circa 66 km/h. Sul treno viaggiavano circa cinquanta passeggeri, dieci dei quali – compreso il macchinista – sono morti. I macchinisti del merci, che trasportava un carico di calce, sono rimasti feriti.

Dalle prime notizie che raccogliamo, pare che il macchinista non abbia visto il segnale di avviso e quindi abbia superato il successivo disposto a via impedita. Su quel tratto di linea non è presente il sistema di controllo della marcia dei treni PZB, che fa sì che il treno si arresti automaticamente se non si decelera gradualmente per arrestarsi a un segnale disposto a via impedita.

GDL è del parere che la politica di investimenti di Deutsch Bahn, indirizzata solo verso iniziative prestigiose e trascurando opere importanti sulla rete ferroviaria, è stata finora sbagliata. Non si sa ancora quando verrà installato il sistema PZB, che possa intervenire in caso di eventuale errore del macchinista.

Purtroppo, come spesso accade, l'attenzione della politica sulla gestione delle ferrovie aumenta quando ci sono dei morti da piangere. Il capo delle ferrovie Rüdiger Grube ha promesso degli investimenti a breve termine sull'installazione del PZB. GDL ha invitato il governo tedesco, proprietario dell'infrastruttura ferroviaria, ad assumersi una maggiore responsabilità, stabilendo degli standard che rendano obbligatori i moderni sistemi di sicurezza.

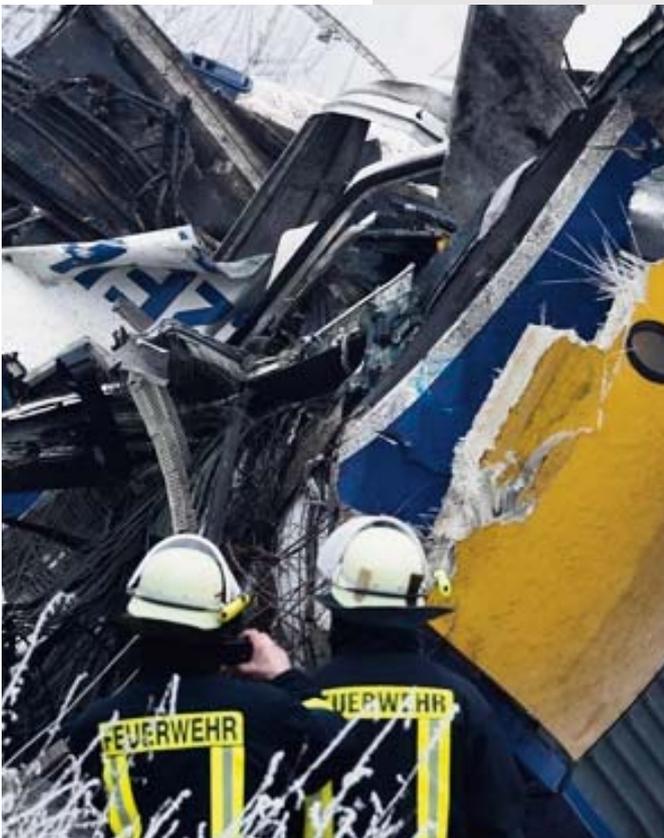
### \* Presidente del sindacato tedesco GDL

non riesce a ripartire, a proporre ai propri clienti un prodotto efficiente e di prospettiva e che, rapportata ad altre aziende nazionali prestigiose non riesce ormai a reggere il confronto. Errore umano o no, spetterà agli inquirenti stabilirlo, ma è verosimile che qualsiasi strategia industriale dettata dall'exasperazione

del business produrrà sempre conseguenze negative; questa è la naturale conseguenza di un sistema industriale basato esclusivamente sullo sviluppo finanziario. Occorre una presa di coscienza che porti concretamente a una cultura di sviluppo sostenibile, e una grande nazione ha l'obbligo di attuarlo, perché sarebbe trainante per gli altri Paesi della comunità. La crescita di un paese non può prescindere da quella sociale e ogni manovra economica o di riassetto di qualsiasi stato o azienda, non può essere sganciata da una corretta ed equilibrata attenzione alla componente umana.

[m.cocuzza@fastferrovie.it](mailto:m.cocuzza@fastferrovie.it)

27



# Le problematiche del settore Assistenza Mercato di Milano Centrale.

Spesso la Lombardia affronta iniziative sperimentali che potrebbero essere estese ad altre realtà. E' il caso del settore Assistenza Mercato.

di Giuseppe Parise



Nella missione dell'Assistenza non è previsto che i lavoratori svolgano il servizio di vendita dei titoli di viaggio, perché tale attività è prerogativa del personale di biglietteria. Il personale di Assistenza deve effettuare solo i cambi di prenotazione e svolgere le attività di assistenza e informazione al cliente nelle principali stazioni (Milano, Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli).

Nel 2005, senza alcun accordo sindacale, l'allora Dirigente della Vendita e Assistenza Lombardia, ing. Rossoni, istituisce a Milano Centrale il servizio sottobordo di vendita dei titoli di viaggio.

Le motivazioni alla base di questa iniziativa sono le seguenti:

- l'antievazione, in quanto molti viaggiatori che utilizzavano il treno sulla tratta Milano - Bologna, per le code presenti in biglietteria, non acquistavano i biglietti;
- la gestione ottimale di situazioni critiche o eventi eccezionali come manifestazioni o partite di calcio;
- per dare un miglior servizio alla clientela nei giorni di maggior afflusso;
- per ottemperare agli obblighi di legge che le società di trasporto hanno nei confronti del cliente, ovvero dargli la possibilità di acquistare il titolo di viaggio prima di accedere al treno;
- per evitare di applicare la sovrattassa prevista che tanto ha fatto lamentare le associazioni dei consumatori.

In sostanza la Divisione Passeggeri Lombardia fa svolgere al personale dell'Assistenza Mercato l'attività della vendita dei biglietti sottobordo, che si aggiunge a quella prevista nonostante non vi sia nessun accordo con le OO.SS. regionali.

Il Dirigente di allora istituì dei corsi di formazione al personale per il funzionamento del palmare e per la conoscenza del sistema "Timoti" - in uso esclusivo al personale di bordo - per emettere i biglietti sottobordo illustrando e autorizzando di conseguenza anche la pro-

cedura di attribuzione del premio previsto dall'art. 75.2 del CCNL AF.

Il personale, dal punto di vista operativo, ha svolto questa nuova e supplementare attività senza fondo cassa e con la responsabilità personale della transazione commerciale, come previsto per il personale di bordo.

Nel gennaio 2010 la struttura di Vendita e Assistenza viene divisa in Vendita e Assistenza Mercato.

Il responsabile dell'Assistenza Mercato, con l'avviso 52/2010 del 23.11.2010, consegna ad ogni singolo



lavoratore una comunicazione nella quale si contesta strumentalmente l'indebita autonoma attribuzione del premio derivante dalla vendita sottobordo.

Ovviamente non è vero, e se valutiamo una serie di elementi che qui sintetizziamo:

- i lavoratori versavano giornalmente il contante derivante da questa attività in cassa con regolare distinta senza trattenere nulla

- il premio oggetto di contestazione, prima di essere liquidato mensilmente con il listino paga, passava diversi step di controllo

- i dati del palmare confluivano in una apposita struttura amministrativa - la stessa dove confluisce il premio per il PDB - la

quale verificava e controllava i dati del premio per poi trasmetterli alla struttura Amministrazione del Personale Processi Amministrativi Presidio di Milano, dove un operatore della struttura addetto alla digitazione in SAP sul sistema Time Management li caricava al dipendente affinché fossero liquidati da Ferservizi in busta paga

è ampiamente dimostrato che i lavoratori non possono essersi auto attribuiti il alcunché, ma erano palesemente autorizzati dall'azienda.

Desk postazione fissa

La postazione mobile è costituita da un banchetto/carrello trascinato dai lavoratori alla testa del binario di

*... il personale ha svolto questa nuova e supplementare attività con la responsabilità personale della transazione commerciale ...*

partenza dei treni AV per diffondere informazioni commerciali, promozioni di tariffe o canali di accesso all'acquisto dei biglietti delle frecce rosse e argento, o effettuare i cambi prenotazione dei biglietti delle frecce, informazioni su servizio di accoglienza e sugli orari di fermata e coincidenze dei treni oppure dare supporto al cliente per l'acquisto e cambio prenotazioni presso le macchine self service.

Dal 2005 a Milano Centrale iniziano a erogare il premio ai lavoratori che vengono utilizzati nel servizio di vendita dei titoli di viaggio sottobordo e poi successivamente anche a quelli che presenziano i desk.

I lavoratori svolgono il turno di lavoro al freddo, indossando per ripararsi passamontagna e sciarpe. Effettuano solo brevi pause di circa 15 minuti, (anche queste trascorse all'esterno a causa della mancanza di un locale idoneo).

La tastiera del computer viene adoperata indossando i guanti ed utilizzando la penna al posto delle dita per non congelarsi le mani, e in alcuni giorni per le basse temperature la strumentazione non funziona. Il desk è provvisto di due piccoli pannelli che irradiano aria calda sulla persona ma, con le temperature rigide essi sono pressoché inutili. L'esposizione prolungata al freddo ha innalzato il tasso di malattia, con molti casi di bronchite e qualche caso di polmonite, nonostante l'azienda abbia dotato i lavoratori di giubbotti termici, a quanto pare senza alcun risultato apprezzabile.

Trattative con il resp. di Risorse Umane Passeggeri N/I Lombardia Dott. Castagnetti ed il Dirigente di Assistenza Mercato Ing. Niro

Il 13 aprile 2010 la Società presenta una modifica dei turni e dell'orario di lavoro per allungare il presenziamento dell'Assistenza fino alle ore 24.00, al fine di coprire anche l'arrivo a Milano Centrale dell'ultimo treno dell'AV .

Le OO. SS. chiedono nella discussione la modifica della struttura dei desk proteggendoli con delle paratie in modo da renderli più sicuri ed evitare, come già successo, che qualche estraneo possa asportare indebitamente gli strumenti informatici in dotazione, e renderli più confortevoli e riscaldati. La società risponde che la struttura non può essere modificata ma che effettuerà una ricerca di mercato per installare un nuovo modello di stufa e si impegna a programmare una migliore rotazione del personale ai desk.

Successivamente alla comunicazione aziendale del 23.11.2010 che toglieva il premio art. 75.2 le OO. SS. hanno inviato alla dirigenza una nota che ricostruisce la storia del premio chiedendo nel contempo una consulenza informativa ad alcuni avvocati, dichiaratisi disponibili ad intentare azioni legali nei confronti della Società.



Il 17.01.2011 si è svolta un'assemblea molto partecipata dal personale che ha espresso rabbia e rancore nei confronti dell'azienda per la logistica e il microclima dei desk, per la questione del premio e per il lavoro svolto all'esterno con temperature rigidissime senza alcun riconoscimento.

In assemblea si è stabilito unitariamente di intraprendere una protesta, cioè dal 04 febbraio 2011 il personale dell'assistenza sospenderà l'attività di vendita più i biglietti per due settimane fino al 20 febbraio 2011.

Il 21 gennaio 2011, all'incontro avuto con la Passeggeri, ha presenziato assieme ai Dirigenti P.O. dott. Castagnetti ed al responsabile Assistenza Mercato ing. Niro anche il Dirigente di risorse umane di Sede Centrale Roma, Simone Gorini.

In apertura la società ha esordito dicendo che se i lavoratori si asterranno dalla vendita dei biglietti saranno contestati perché è una protesta non prevista dalle norme. (Lo sciopero purtroppo non potrà mai essere incisivo nel settore assistenza in quanto le postazioni che possono scioperare sono minimali, cosa che non permetterebbe di ottenere risultati apprezzabili).

Per quanto riguarda la questione dell'art. 75.2 ha ribadito in due occasioni che è una questione che devono trattare le Segreterie Nazionali. A tal proposito abbiamo ribadito che avremmo fatto la nostra parte comunicandolo alle nostre OO.SS. Nazionali, ma a nostro parere anche la Società deve assumere chiaramente l'impegno a trattare sull'argomento, partendo proprio dalla constatazione che l'attività in alcune località del nord Italia viene svolta in condizioni climatiche disagiate.

A seguito della presentazione del progetto da parte dell'azienda che in sintesi prevede l'allungamento del presenziamento dalle ore 6,00 alle ore 24,00, i rappresentanti sindacali presenti al tavolo hanno chiesto di poter inserire nella discussione anche la revisione del

modello organizzativo, che tenga presente delle nuove figure come Referente, Tutor e Coordinatore e anche la nuova organizzazione e conferimento della sala blu. L'azienda si è riservata di presentare un progetto più dettagliato in occasione del prossimo incontro.

Le richieste delle OO.SS. della Lombardia in sintesi

- Modifica della logistica dei DESK (climatizzazione estiva/invernale, protezione per la sicurezza dei lavoratori e per la strumentazione informatica in dotazione, conferimento di una procedura standard da adottare per gli operatori in caso di temperature rigide, certificandone la soglia massima di tolleranza

- Normare la nuova attività di vendita svolta dall'Assistenza Mercato ed unificare l'orario di presenziamento su tutto il territorio nazionale

- Nel caso in cui non sia possibile modificare l'attuale

struttura del DESK deve essere riconosciuta un'indennità per lavoro disagiato a causa delle condizioni climatiche

- Ripristino del premio percepito fino a novembre 2010. Nel caso l'azienda non intenda più corrispondere tale indennizzo chiediamo che questa attività mai concordata con le OO. SS. non venga più svolta dal personale di Assistenza.

Invitiamo le OO. SS. nazionali a tenere in considerazione l'attività svolta fino ad oggi dall'Assistenza Mercato in Lombardia e a tenere come punto di partenza rivendicativo, per la parte economica, la possibile applicazione dell'art.75.2 CCNL AF, che è il metro utilizzato dalla Società per quattro anni per incentivare i lavoratori a svolgere questa attività supplementare.

Questa trattativa ovviamente riguarda tutti gli impianti della rete laddove l'Azienda ritenga che l'Assistenza Mercato debba svolgere la vendita dei titoli di viaggio.

La società da qui a breve si dovrà misurare con un nuovo competitor come NTV che darà filo da torcere sotto il profilo della vendita dei biglietti e dell'assistenza al cliente, i lavoratori sono pronti a fare la loro parte come hanno sempre fatto dal 2005 ma anche l'Azienda deve fare la sua.

Ci auguriamo che la questione meramente economica del premio non distolga l'attenzione dagli altri punti, altrettanto importanti, che qui riassumiamo:

- l'orario di presenziamento dell'assistenza deve essere unico e negoziato a livello nazionale;
- nuova attività sistema;
- struttura dei desk;
- indennità premiante per lavoro disagiato per i desk aperti in località con clima rigido;
- vestiario per località con clima rigido;
- massima temperatura per lavorare continuamente all'aperto e pause;
- premio art. 75.2 CCNL

... iniziano a erogare il premio ai lavoratori che vengono utilizzati nel servizio di vendita dei titoli di viaggio sottobordo ...



# L'Italia è Unita, Signori in Carrozza. Si Parte!

Un viaggio immaginario percorrendo la penisola del 1861

di **Graziano Badolato**

**E**ra la mattina del 17 marzo 1861 quando, saliti su un immaginario treno alla stazione di Palermo, percorremmo la linea ferroviaria del futuro, lungo tutta la penisola alla scoperta dei meravi-

L'Unità italiana fu fondata, al contrario, su un modello di sviluppo e benessere, dove il Nord ha perso il suo progetto industriale di manifattura, eliminato dalla globalizzazione mondiale.



Il Sud ancora più arretrato, svantaggiato e incapace di dare elementi di qualità alla propria popolazione, da sempre terra di emigrazione, oggi in particolare impoverito di capacità intellettuali che i giovani conducono verso il Nord.

Differenze economiche e culturali tra nord e sud che andrebbero analizzate attraverso una riflessione ben più ampia e approfondita, partendo dallo sviluppo diseguale della società italiana.

Il rischio oggi potrebbe essere che il 150° d'Italia si trasformi progressivamente in un'occasione per parlare di "Nord-Sud", dell'incapacità di sostenere il nostro Paese per uno sviluppo importante nel grande processo di globalizzazione che sta avvenendo a livello mondiale.

Non abbiamo "ricette giuste" in grado di rispondere al particolare momento storico, politico, economi-

gliosi paesaggi del sud, per poi raggiungere Torino, capitale del Regno d'Italia.

Un viaggio nel tempo, un viaggio della conoscenza, dove i paesaggi si susseguono e si trasformano, inseguendo parole che dicano qualcosa di sensato, senza retoriche o antichi stereotipi nella forma e nel contenuto, per descrivere la storia della nostra nazione.

Siamo in pieno Risorgimento ed è impossibile prevedere quale sarà il processo storico-politico che avverrà nei prossimi 150 anni.

Durante il nostro viaggio nella storia italiana incontreremo due Risorgimenti.

Uno vincitore, lo Stato sabaudo, con il fine di ottenere l'annessione delle altre regioni; l'altro sconfitto e idealista, che aspirava a garantire le differenze creando uno stato federativo, molto distante dal modello europeo imposto dalle grandi potenze imperiali dell'ottocento.

co e sociale; potremmo consigliare la nascita di una politica nuova e mediterranea - oltre che europea - a supporto del Sud che dovrà divenire la priorità, con il sostegno reale del Nord per evitare il declino inesorabile del nostro Paese.

Proseguiamo il viaggio con la nostra locomotiva che ci regala il lusso della lentezza, del movimento. Un'immagine seducente e romantica in un'Italia ormai vecchia di 150 anni.

L'Italia è Unita, Signori in Carrozza.

Si Parte!

**badolato@fastferrovie.it**

# La Storia delle Ferrovie in Italia: il progresso della Rete Ferroviaria attraverso il percorso nella memoria.

di **Graziano Badolato**



Inaugurazione della linea ferroviaria Napoli-Portici, 3 ottobre 1839.  
Dipinto del grande pittore di corte Salvatore Fergola.

**E**rano passati solo nove anni dall'inaugurazione, in Inghilterra, della linea ferroviaria Manchester-Liverpool, mentre nel resto dell'Europa i sostenitori appassionati del treno lo consideravano un eccezionale mezzo di trasporto al servizio delle persone, dell'industria e del commercio.

La risposta italiana arriva dall'allora Regno delle Due Sicilie, dove nasce la prima linea ferroviaria, ancor prima dell'unificazione dei singoli stati di cui era composta la penisola. Si tratta della Napoli - Granatello di Portici.

La costruzione fu fortemente voluta da Ferdinando II di Borbone per dimostrare l'importanza del Regno delle Due Sicilie e per apparire, allo stesso tempo, un sovrano illuminato ed aperto al progresso.

Nel 1836 fu firmata una Convenzione con cui si concedeva all'ingegner Armando Giuseppe Bayard de la Vingtrie la concessione per la costruzione in quattro anni di una linea ferroviaria da Napoli a Nocera Inferiore, con la priorità per il tratto fino a Granatello di Portici.

L'anno seguente fu costituita a Parigi una Società in nome collettivo e una in accomandita per gli azionisti.

Al momento fatidico, alle ore 10 del 3 ottobre del

1839, alla presenza del re Ferdinando e delle più alte cariche dello Stato, la partenza del primo treno composto di una locomotiva di costruzione Longridge e da otto vagoni.

Il percorso fu compiuto in nove minuti e mezzo tra due ali di folla esultante e stupita.

Quel giorno partiva il primo convoglio ferroviario italiano, composto di varie vetture che ospitavano quarantotto invitati oltre ad una rappresentanza dell'armata di Sua Maestà Siciliana costituita da sessanta ufficiali, trenta fanti, trenta artiglieri e sessanta marinai.

Nell'ultima vettura vi era la banda della guardia reale. Il pittore di corte, Salvatore Fergola, immortalò gli avvenimenti nei suoi celebri dipinti.

La locomotiva Bayard che trainava il convoglio era stata battezzata "Vesuviana", montata a Napoli con pezzi costruiti e progettati nel Regno Unito sulla base della Racket, era capace di raggiungere circa i 60 km/h.

Nei successivi quaranta giorni ben 85.759 passeggeri si servirono della ferrovia.

Il 1 agosto 1842 era inaugurato il tronco successivo fino a Castellammare e due anni dopo, nel 1844, la diramazione per Pompei, Angri, Pagani e Nocera Inferiore.

Celebri ospiti provarono la nuova invenzione.

*... alle ore 10 del 3 ottobre del 1839,  
alla presenza del re Ferdinando, la  
partenza del primo treno ...*

Papa Pio IX, l'8 settembre 1849 salì per la prima volta a Napoli su un treno insieme al Re di Napoli Ferdinando. Il convoglio reale fu condotto personalmente dall'ing. Bayard.

Sua Santità discese entusiasta dal treno, esprimendo ai presenti la volontà di realizzare a breve una linea ferroviaria anche nello Stato Pontificio.

La risposta del Nord non si fece attendere e nel 1840 era inaugurata la Ferrovia Milano - Monza, di poco più di 12 km, che l'imperatore d'Austria aveva concesso di costruire alla ditta Holzhammer di Bolzano, concedendole "il privilegio" del monopolio.

All'epoca il settore trasportistico muoveva i primi passi e quindi era esposto a notevoli rischi, le imprese che decidevano di impegnare i propri capitali volevano la massima garanzia possibile attraverso la volontà del sovrano che nessun concorrente potesse servire le stesse località.

Contemporaneamente, su richiesta degli industriali ma soprattutto perché se ne vedeva l'enorme potenzialità a scopi militari, era iniziata la costruzione della Ferrovia Milano - Venezia; nel 1842 fu inaugurato il tratto Padova - Mestre di 29 km, e nel 1846 la Milano - Treviglio di 32 km, il tratto Padova - Vicenza di 30 km e il ponte sulla laguna per Venezia.

Nel 1854 fu aperto il tratto tra Verona e Coccaglio, nell'ottica di collegare il Veneto con Milano passando per Bergamo.

L'800 fu un secolo di grande fervore e profondi cambiamenti per l'Europa nata dal Congresso di Vienna del 1814 guidato da Metternich, il primo ministro di casa Asburgo.

Klenens von Metternich si era proposto di prendere in mano le redini delle riforme per riportare la situazione europea a prima della Rivoluzione francese.

Si voleva ritornare, quindi, all'Antico Regime riportando al potere le dinastie regnanti prima che Napoleone mettesse in atto il suo piano di conquista.

Il Congresso di Vienna reclamò il principio di legittimità che indicava la necessità di reintegrare le dinastie antiche per diritto divino - il periodo immediatamente successivo fu chiamato Restaurazione - e si oppose alla cultura liberale sostenuta da filosofi e pensatori come V. Locke, Montesquieu, Kant, considerati padri del liberalismo.

L'idea di fondo di questa corrente di pensiero era che alla base della vita politica vi fossero dei diritti naturali e inviolabili che tutti dovessero rispettare, ad esempio diritto alla vita, diritto alla libertà, diritto alla felicità, alla proprietà privata. Lo Stato era chiamato a difendere e a proteggere l'individuo da qualsiasi tentativo d'invasione di questi ambiti considerati inviolabili.

Tra individuo e Stato, quindi, l'individuo viene prima.



Locomotiva Bayard battezzata "Vesuviana"

Ovviamente questo tipo di ragionamento entrò a far parte di quegli spiriti intellettuali che ebbero la possibilità di studiare e di sviluppare una coscienza individuale autonoma.

Con il passare degli anni, verso il 1830 l'affermarsi del pensiero liberale andò con lo sviluppo di una borghesia finanziaria e industriale che, soprattutto nell'Europa occidentale, aveva preso il ruolo della classe dirigente.

In Italia questo processo fu molto più lento, riguardò solo l'Italia del nord e si riconobbe più che in una vera e propria borghesia in una aristocrazia illuminata. Non vi era un ceto medio poiché non era ancora in atto la rivoluzione industriale.

Il contrario avveniva in Inghilterra, dove la rivoluzione industriale era stata assai precoce e dove i liberali avevano maggiore libertà di espressione.

In Italia dopo il 1815 la reazione alla Restaurazione fu affidata soprattutto a sette segrete e organizzate secondo una rigida struttura piramidale.

L'esempio più diffuso fu quello della Carboneria; verso il 1830 ci si rese però conto del fallimento dei moti carbonari registrati nel 1820-21, e sporadicamente nel corso di tutti gli anni '20.

Punto di riferimento dei repubblicani italiani fu Giuseppe Mazzini.

Egli fu un attento osservatore dell'Italia che era convinto dovesse essere "una, libera e repubblicana".

Propose una strategia rivoluzionaria, fatta di azioni militari organizzate in piccoli nuclei volti a sollevare nel tempo la popolazione intera.

Questo significava superare completamente il modello della carboneria che, pur nata al sud, si era poi sviluppata soprattutto negli ambienti elitari del nord.

Nel 1831 nacque "La Giovine Italia", un'associazione

---

*... l'800 fu un secolo di grande fervore e profondi cambiamenti per l'Europa nata dal Congresso di Vienna ...*

---



all'umanità.

Ogni popolo aveva una sua missione e il popolo italiano doveva difendere la sua repubblica; risultò quindi evidente il forte attaccamento che Mazzini dimostrò nei confronti dei valori morali e civili.

Il sogno di un'Italia unita, erano gli anni '30, prese a radicarsi negli strati della società di quello che sarebbe divenuto il nuovo Paese.

Alla costituzione del Regno d'Italia, nel 1861, lo sviluppo complessivo della rete ferroviaria era di 2.035 km; di questa soltanto il 18% era di proprietà dello

---

*... nel 1861 lo sviluppo complessivo della rete ferroviaria era di 2.035 km ...*

---

ne ugualmente segreta ma gestita e divulgata prima di tutto tra la popolazione.

Giuseppe Mazzini, quando andò a Londra, trovò attorno a sé grande fama e rinomanza poiché la questione italiana non poteva che affascinare gli inglesi.

L'Italia fu un modello culturale e l'Inghilterra intera simpatizzò molto per i democratici e i liberali italiani, schierandosi così indirettamente contro gli Asburgo d'Austria.

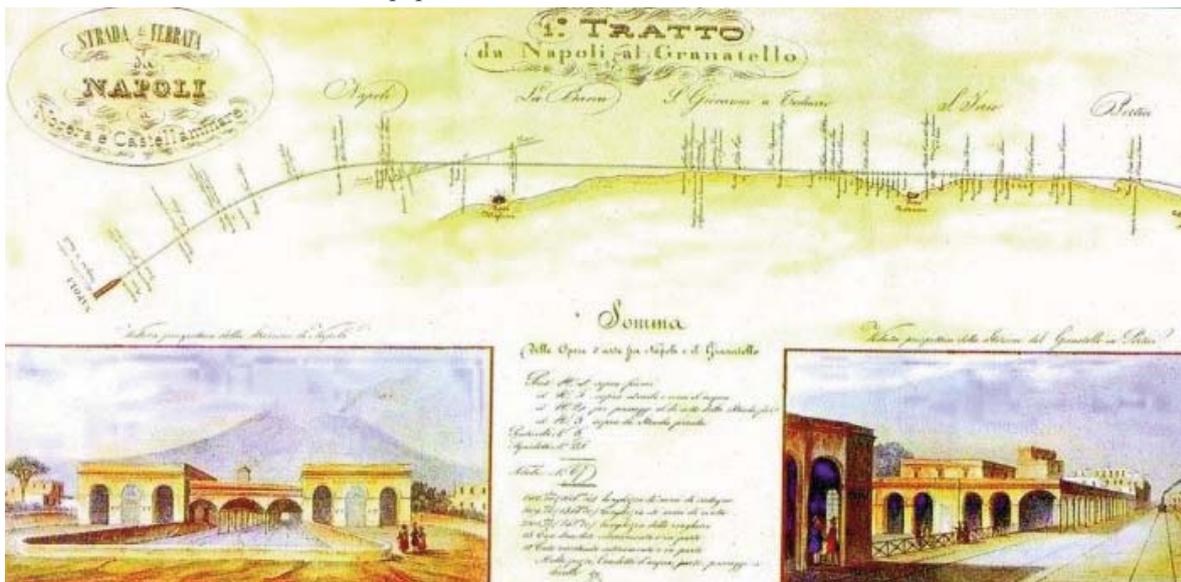
Mazzini consigliò idealmente una maggiore coerenza tra azione e pensiero andando a realizzare una sorta di religione dell'umanità che aveva come suo unico fine l'unità nazionale. Egli fu un laico e un fervente avversario di qualsiasi forma d'ingerenza della religione: se proprio gli uomini dovevano credere in qualche cosa, dovevano credere nel servizio al popolo italiano e

Stato ed il 25% in sua gestione diretta.

Erano passati trent'anni dalla costituzione de "La Giovine Italia" quando il 18 febbraio 1861, a Torino, Vittorio Emanuele II, al cospetto del primo Parlamento d'Italia, celebrava solennemente la sconfitta a Gaeta di Francesco II e la fine del Regno dei Borboni.

Lo stesso giorno, era inaugurata la Stazione di San Severino, dove per la prima volta sventolò la bandiera Tricolore dell'Italia liberata, ma non ancora del tutto unificata.

**badolato@fastferrovie.it**





## La rappresentatività sindacale nella Cassazione: tendenze ed evoluzioni.

di Giovanni Lo Schiavo\*

# Ferrovia Circumetnea siglato l'accordo sui permessi sindacali

**R**iteniamo opportuno condividere insieme a quanti svolgono la propria attività sindacale nei luoghi di lavoro privi di agibilità rispetto ad altri sindacati firmatari di contratti, l'importante obiettivo raggiunto dalla nostra O.S. proprio in materia di permessi sindacali, indipendentemente dalla mancata sottoscrizione del contratto nazionale di categoria ancora in fase di trattativa.

Come è noto, "ai fini della rappresentatività ex art. 19 dello Statuto dei Lavoratori, nella versione successiva al referendum abrogativo, il criterio legale di selezione equivale alla capacità del sindacato di imporsi come controparte contrattuale, di talché la sottoscrizione di un testo, negoziato e approvato da altre parti contrattuali, non solo non indica tale capacità, ma costituisce significativo indizio contrario, rilevando, invece, la partecipazione attiva al processo di formazione del contratto normativo che regoli in modo organico i rapporti di lavoro, almeno per un settore o istituto importante della loro disciplina, anche in via integrativa, a livello aziendale, di un contratto nazionale o provinciale già applicato nella stessa unità produttiva".

Ciò stante, in tema di diritti sindacali previsti dal titolo terzo della legge 300/70, a seguito dell'abrogazione referendaria della lett. A) del vecchio testo dell'art. 19 dello Statuto dei Lavoratori, è necessario che "l'orga-

nizzazione sindacale di appartenenza sia firmataria di un contratto di lavoro applicato nell'unità produttiva" (cfr. Cassazione - Sezione Lavoro, 05 aprile 2007, n. 8585) e che "per associazioni sindacali firmatarie di

contratti di lavoro applicati nell'unità produttiva si devono intendere le associazioni che abbiano stipulato contratti collettivi di qualsiasi livello (nazionale, provinciale, aziendale) ma

necessariamente di natura normativa, restando esclusi gli accordi c.d. gestionali, che non rientrano nella previsione di cui all'art. 39 cost. e non sono, per loro natura, atti a comprovare la rappresentatività richiesta dalla norma". (cfr. Cassazione - Sezione Lavoro, 11 luglio 2008, n. 19275).

Alla luce della nuova disciplina e dei riferimenti giurisprudenziali sopra richiamati, la Gestione Governativa della Ferrovia Circumetnea, dando seguito ad alcuni comportamenti concludenti della nostra RSA - nella fattispecie la sottoscrizione del Regolamento per gli Sviluppi Professionali del Personale - ha riconosciuto le agibilità previste dal Titolo III (attività sindacale) dello Statuto dei Lavoratori e conseguentemente a ciò, giorno 4 Febbraio 2011 tra la Gestione e la nostra O.S. è stato siglato l'accordo sui permessi sindacali da riconoscere ai nostri dirigenti territoriali.

---

*... si tratta il settore come una zavorra di cui liberarsi ...*

---

\*Segretario Provinciale Fast FerroVie Catania

# GRALLOZZO

di Antonio Scalise

## Benvenuti al sud.

Tre uomini e una gamba.  
 Tre uomini e una culla.  
 Tre scapoli e un bebè.  
 Tre uomini in barca (per non parlar del cane).  
 Tre uomini a zonzo.  
 Tre uomini in fuga.  
 Tre uomini in bicicletta.  
 Tre uomini paradossali.  
 Tre uomini e un babà.

Ci fermiamo qui, ma potremmo continuare agevolmente poiché il cinema, il teatro e la letteratura vantano un elenco lunghissimo di opere imperniate sul tema dei “tre uomini”. Un classico, insomma.

Altissime dottrine sono parimenti imperniate sulla perfezione della trinità e a questa, consapevolmente o no, crediamo si ispirino tutti coloro che decidono di misurarsi con (appunto) il numero perfetto. Ma non avendo titolo ad affrontare discussioni di tale livello noi staremo bassi, trattando come al solito di misere e umane questioni. I tre uomini, dunque.

Il lettore si starà chiedendo dove vogliamo andare a parare, cosa c’entrino con quello di cui parliamo solitamente su queste pagine le avventure dei nostri tre protagonisti. Perché – ormai è chiaro – ci sono tre persone che hanno fatto qualcosa.

E’ accaduto qualche settimana fa. I mezzi di informazione hanno riportato con la dovuta enfasi del viaggio di tre alte personalità nel mondo straordinario delle ferrovie della bassa Italia.

Treno da Roma fino a Napoli, caffè e sfogliatella; altro treno da Napoli a Lamezia, e qui le cronache non ci raccontano con quali generi si siano rificillati. Noi, che conosciamo un po’ quei posti, gli avremmo consigliato panino con soppresata e vino di Sambiasc; ma non ci hanno chiesto – com’è immaginabile – un parere. Ulteriore treno, un Regionale, fino a Reggio Calabria, poi ritorno in pullman sulla Salerno – Reggio.

Hanno scoperto, raccontano sempre le cronache, le seguenti cose:

- che i trasporti ferroviari a sud di Roma sono inadeguati;
  - che nei bagni dei treni Frecciargento diretti a Reggio Calabria manca l’acqua;
  - che tra Roma e Milano si impiegano tre ore, ma da Roma a Reggio Calabria molte di più;
  - che al sud le infrastrutture sono insufficienti
- e una serie di altre bazzecole delle quali, a quanto pare, non avevano finora mai avuto notizia.

Ma li comprendiamo.

Giulio Tremonti è nato a Sondrio, quindi profondo, profondissimo nord. Va meglio - ma non abbastanza - per gli altri due: Raffaele Bonanni è nato a Bomba, in Abruzzo, mentre Luigi Angeletti a Greccio, nel Lazio: in un certo senso sud, ma un sud - se possibile - culturale, non fisico, perché entrambi i centri sono indiscutibilmente a nord di Napoli, figuriamoci di Reggio Calabria. Quindi tutti e tre sono scusabili e, almeno da noi, ampiamente scusati. Come fai a conoscere qualcosa che non hai mai visto?

Dice: ma uno è il Ministro dell’Economia e gli altri due i segretari generali di due importantissime confederazioni sindacali, non hanno mai avuto dei sottosegretari (il primo) e dei rappresentanti di strutture periferiche (gli altri due) che li informassero della situazione? Non hanno mai sentito – per dire – uno dei loro collaboratori smoccolare perché il treno da/per Reggio Calabria era arrivato in ritardo, era sporco, si era fermato in una stazioncina per far fare pipì ai viaggiatori poiché i bagni erano tutti guasti? Non lo hanno udito lamentarsi di aver prenotato e pagato un vagone letto ma di aver dovuto viaggiare in una cuccetta da sei posti? Nessuno aveva detto loro “ho perso il treno per Reggio e quello successivo è dopo sei ore”? Evidentemente no, nessuno glielo aveva mai detto, ma questo non ha alcuna importanza.

Noi siamo felici che abbiano sentito il bisogno di farsi un’idea e si siano sobbarcati questo lungo e faticoso viaggio. Ora ne sanno di più, e vedrete (oh, se lo vedrete...) che da quel giorno in poi la loro attività e le loro decisioni ne risentiranno molto: se gli ricapiterà (se proprio dovesse ricapitargli) di andare in Calabria, siamo certi che prenderanno l’aereo.



## PREVIDENZA

**Il Consiglio dei Ministri ha approvato il Decreto Legislativo per il riconoscimento previdenziale ai lavoratori che svolgono mansioni usuranti. Il testo verrà trasmesso adesso alla Conferenza Stato-Regioni e alle Commissioni parlamentari di competenza per la verifica della sua sostenibilità economica.**

a cura di Agostino Apadula

# Legge sui lavori usuranti Il Governo approva il Decreto

**L**a legge sui lavori usuranti, per come trasparire dai comunicati stampa, sembra essere arrivata al traguardo. Il Consiglio dei Ministri ha infatti approvato il testo di Decreto approntato dal Ministero del lavoro, in ottemperanza alla delega previdenziale assegnatagli dal Parlamento, con legge n. 183 del 4 novembre 2010.

Il condizionale sulla piena operatività della legge è però ancora d'obbligo considerato che anche il 19 maggio 2008 il Consiglio dei Ministri allora in carica aveva approvato un provvedimento legislativo sulle attività usuranti che poi non trovò attuazione per l'assenza di copertura finanziaria.

Anche questa volta quindi si dovranno ottenere i pareri vincolanti "della Commissione unificata e delle Commissioni lavoro del parlamento" prima di considerare acquisita la legge e di poter avere conseguentemente accesso ai bonus previdenziali previsti per i lavoratori addetti a questo tipo di mansioni particolarmente pesanti o per il cui espletamento è richiesto un impegno psico-fisico particolarmente intenso e continuativo.

Qualora fossero superati anche questi ostacoli delle Commissioni, si metterebbe quindi la parola fine a una storia quasi infinita, considerato che è dall'11 agosto 1993 che nel nostro Paese si è cominciato a parlare di normative previdenziali premianti per le lavorazioni cosiddette usuranti.

Per questo tipo di mansioni, che erano da individuare per via legislativa, si è cercato più volte infatti di anticipare il limite di età pensionabile e di introdurre una riduzione sul requisito dell'anzianità contributiva.

L'applicazione delle specifiche normative ha trovato però sempre ostacoli legislativi e di bilancio che hanno reso impossibile la loro piena operatività, se non in via transitoria.

Per superare lo stallo creatosi più volte, recentemente, con l'art. 1 comma 3 della Legge 247/2007 (che recepiva il cosiddetto "protocollo del welfare del 23 luglio 2007" stipulato con le parti sociali) era stata prevista l'assegnazione di una delega legislativa da parte del Parlamento all'allora Governo Prodi, con lo scopo di regolamentare l'accesso in forma anticipata al



trattamento pensionistico per i lavoratori dipendenti che maturavano i requisiti pensionistici a decorrere dal 1° gennaio 2008 e che erano impegnati nelle attività caratterizzate da un elevato indice di stress psico-fisico.

Anche quella volta però, per come già accennato, la caduta del Governo Prodi, ma soprattutto la mancanza di copertura economica impedirono che il riconoscimento di cui trattasi, fortemente auspicato dai lavoratori interessati, trovasse attuazione.

Con l'attuale Governo Berlusconi, nel "collegato lavoro" diventato legge n. 183 il 4 novembre 2010, è stato quindi di nuovo previsto di regolamentare la materia delle lavorazioni usuranti per come di seguito riportato:

Il Governo è delegato ad adottare, entro tre mesi dall'entrata in vigore della legge, uno o più decreti legislativi per la ridefinizione della normativa dei lavoratori dipendenti, privati e pubblici, impegnati in lavori e attività particolarmente usuranti che maturino i requisiti inferiori rispetto a quelli richiesti per la generalità dei lavoratori dipendenti, secondo i principi e i criteri direttivi dettati dall'art. 1 comma 3 lettere da a) a f) della legge 24 dicembre 2007, n. 247".

A seguito di questa nuova delega il Ministro Sacconi, quale responsabile del Ministero del Lavoro, ha redatto quindi la bozza di D.L.vo, il cui testo è stato approvato nel Consiglio dei Ministri. E' pertanto ricominciata, per come già specificato, la verifica delle compatibilità economiche per dare attuazione al Decreto.

La disciplina dei lavori individuati come usuranti, approvata dal Consiglio dei Ministri, considerato il richiamo fatto dal "Collegato Lavoro" ai contenuti e ai principi della Legge 247/2007, per il riconoscimento del requisito previdenziale soggettivo, è la seguente:

1. Lavori in galleria, cava o miniera: mansioni svolte in sotterraneo con carattere di prevalenza e continuità; (Decreto Salvi 1999)
2. Lavori in cassoni ad aria compressa; (Decreto Salvi 1999)
3. Lavori svolti dai palombari; (Decreto Salvi 1999)
4. Lavori ad alte temperature: mansioni che espongono ad alte temperature, quando non sia possibile adottare misure di prevenzione, quali, a titolo esemplificativo, quelle degli addetti alle fonderie di 2<sup>a</sup> fusione, non comandata a distanza, dei refrattaristi, degli addetti a operazioni di colata manuale; (Decreto Salvi 1999)
5. Lavorazione del vetro cavo: mansioni dei soffiatori nell'industria del vetro cavo, eseguito a mano e a soffio; (Decreto Salvi 1999)
6. Lavori espletati in spazi ristretti: mansioni con carattere di prevalenza e continuità e in particolare delle attività di costruzione, riparazione e manutenzione navale, le mansioni svolte continuativamente all'interno di spazi ristretti, quali intercapedini, pozzetti, doppi fondi, di bordo o di grandi blocchi strutture; (Decreto Salvi 1999)
7. Lavori di asportazione dell'amianto: mansioni svolte con carattere di prevalenza e continuità; (Decreto

Salvi 1999)

8. I lavoratori notturni come definiti all'art. 1, co. 2, lett. e, del D.Lgs. 66/2003, cioè qualsiasi lavoratore che durante il periodo notturno (periodo di almeno sette ore consecutive comprendenti l'intervallo tra la mezzanotte e le cinque del mattino) svolga almeno tre ore del suo tempo di lavoro giornaliero impiegato in modo normale; ovvero qualsiasi lavoratore che svolga durante il periodo notturno almeno una parte del suo orario di lavoro secondo le norme definite dai contratti collettivi di lavoro. In difetto di disciplina collettiva è considerato lavoratore notturno qualsiasi lavoratore che svolga, per almeno tre ore, lavoro notturno per un minimo di ottanta giorni lavorativi l'anno;

9. I lavoratori addetti alla c.d. linea catena che, all'interno di un processo produttivo in serie, contraddistinto da un ritmo collegato a lavorazioni o a misurazione di tempi di produzione con mansioni organizzate in sequenze di postazioni, svolgano attività caratterizzate dalla ripetizione costante dello stesso ciclo lavorativo su parti staccate di un prodotto finale, che si spostano a flusso continuo o a scatti con cadenze brevi determinate dall'organizzazione del lavoro o dalla tecnologia, (con esclusione degli addetti a lavorazioni collaterali a linee di produzione, alla manutenzione, al rifornimento materiali e al controllo di qualità); (L. 247/2007 art. 1 comma 3 lettera b)

10. I conducenti di veicoli pesanti adibiti a servizi pubblici di trasporto di persone (L. 247/2007 art. 1 comma 3 lettera b)

Il bonus previdenziale, secondo le previsioni, dovrebbe essere assegnato a circa 5000 persone l'anno, mediante uno stanziamento di 2,52 miliardi di euro nel decennio a venire e sarebbe riconosciuto ai lavoratori impegnati in una delle attività usuranti prima elencate a



condizione che:

- ▶ nel periodo transitorio, la cui tempistica verrà definita nel D.L.vo, vi abbiano svolto un periodo minimo di sette anni negli ultimi dieci anni di attività lavorativa;

- ▶ mentre a regime il bonus verrebbe esteso ai lavoratori che potranno vantare nelle attività usuranti un'utilizzazione pari almeno alla metà della vita lavorativa.

Il possesso di questi requisiti farebbe scattare un beneficio pensionistico che consisterebbe in una riduzione di 3 anni del requisito anagrafico minimo richiesto per l'accesso al pensionamento di anzianità.

Un benefit quindi ridotto, sia rispetto alle aspettative dei lavoratori che a quanto previsto nelle normative precedenti, sia pur mai attuate.

Questa condizione di accesso in pensione troverebbe un'ulteriore limitazione poiché, per ottenere i trattamenti pensionistici, anche i cosiddetti lavoratori impegnati in lavorazioni usuranti dovranno attendere lo "scorrere della finestra mobile" introdotta all'art. 12 del

DI n.78 del 31 maggio 2010.

In definitiva, per usufruire del bonus previdenziale, necessita la presenza delle seguenti condizioni:

- ▶ aver svolto mansioni usuranti come previsto dal combinato disposto del DM. 19/5/1999 art. 2 (Decreto Salvi), del D.lgs. 66/2003 all'art. 1, comma 2, lett. e), e della L. 247/2007 all'art. 1 comma 3 lettera b);

- ▶ essere in possesso di un requisito anagrafico minimo, ridotto di tre anni rispetto alle regole generali, ma in ogni caso non inferiore a 57 anni;

- ▶ essere in possesso di un'anzianità contributiva minima di 35 anni;

- ▶ attendere lo scorrimento della "finestra mobile".

Ovviamente ulteriori e più puntuali informazioni si avranno quando si concretizzeranno, nei tempi previsti dal "collegato Lavoro", le verifiche sulle coperture economiche da parte delle Commissioni Parlamentari.

[apadula@fastferrovie.it](mailto:apadula@fastferrovie.it)

## Bernardo Di Folco nel FAST provinciale



*Il prestigioso incarico sindacale conferito dal Direttivo Provinciale alla presenza del Segretario Regionale Carlo Nevi*

**a cura della Segreteria Regionale Fast FerroVie Lazio**

E' Bernardo Di Folco il nuovo Responsabile Provinciale dei ferrovieri della FAST Ferrovie provinciale di Frosinone.

La nomina è avvenuta nel corso del Direttivo Provinciale dell'organizzazione, che si è tenuto - alla presenza del Segretario Regionale Carlo Nevi - lo scorso 11 gennaio 2011.

Il Direttivo della FAST Ferrovie era stato aperto da un'ampia riflessione sulla situazione dei trasporti nel comprensorio Frosinone - Latina e con la disamina delle problematiche connesse al rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro. Ampie le potenzialità dell'Organizzazione nella Provincia di Frosinone, anche alla luce della recente adesione di molti ferrovieri. Proprio questa circostanza ha indotto il sodalizio a strutturarsi in modo più lineare e completo.

In quest'ottica il Presidente del Direttivo provinciale, Mario Antonio Reale, ha proposto di designare quale responsabile

provinciale dei Ferrovieri Bernardo Di Folco.

L'idea è stata entusiasticamente raccolta e così, con ampio consenso, Bernardo entra nel gruppo dirigente della FAST FerroVie.

Sebbene fosse emozionato e sinceramente commosso dalla considerazione e dalla stima dei suoi colleghi, Bernardo Di Folco non ha mancato di ringraziare e di tracciare le linee guida di quella che sarà la sua attività al vertice del sodalizio.

Data la poliedricità di Di Folco e data la sua naturale capacità di muoversi nel mondo dei nuovi media, c'è da aspettarsi che con la sua investitura l'organizzazione conoscerà un'esponentiale crescita comunicativa e non solo.

A Bernardo Di Folco sono andati gli auguri di tutti i presenti e a questi si uniscono quelli della redazione di Arcenews.it, testata web fondata dal neo responsabile provinciale dei Ferrovieri FAST.

[lazio@fastferrovie.it](mailto:lazio@fastferrovie.it)

**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](http://www.hdi.it)

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**