

LAVORO

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast FerroVie

Sciopero della mobilità

Ritiro delle circolari

A.L.E. notizie dall'Europa

FAST
FerroVie *Sma*

n° 5
Maggio 2008

Con Finardi i conti tornano.

$$2 + 2 = 4$$

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



IN
CONVENZIONE
CON



CESSIONE DEL QUINTO

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

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

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

PRESTITO CON DELEGA

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

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

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

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

FINARDI SAS - ISCRITTO ALL'ELENCO GENERALE DEGLI INTERMEDIARI FINANZIARI ART. 106 LIC. N. 7868 - MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITA' PROMOZIONALE - FOGLI ANALITICI ESPOSTI IN AGENZIA. A RICHIESTA VERRA' CONSEGNA UNA COPIA DEL CONTRATTO COMPLETA PER LA VALUTAZIONE DEL CONTENUTO, PRIMA DELLA STIPULA.

Numero Verde
800-904042

Finardi

Via dei Castelli Romani 22
Pomezia (Roma)

Tel 069108326 Fax 0691604194

www.finardifinanziamenti.it

FastferroVie

Via Albona 1
Roma

Tel 0664829000 Fax 0647307556

www.fastferrovie.it

LA VOCE delle Attività Ferroviarie

SOMMARIO

Anno II - n. 5/2008

Mensile del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie
Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie
Redazione, Direzione e Amministrazione:
Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma
Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666
Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556
Email: sn@fastferrovie.it

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

Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1, comma 1 - DCB ROMA

Direttore Responsabile:
Pietro Serbassi

Coordinamento Editoriale:
Luca Vitali

Segretario di Redazione:
Massimiliano Pantanella

Comitato di Redazione:
Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'Ambrosio, Antonio Scalise, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi

Imp. e grafica:

Paolo Piovesan, Giuliano Leone

Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello

Hanno collaborato a questo numero:
A. Apadula, S. Genovese, R. Panetta, M. Pantanella, Paracelso, M. Peroli, G. Sirico, M. Sole, A. Viola.

Copia euro 2,00 - Abbonamento euro 18,00
Abbonamento sostenitore euro 250,00

Tutti i versamenti devono essere effettuati
sul C/C Bancario, n. 13 intestato a:

FAST-Ferrovie

presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini

Si prega indicare chiaramente il proprio nome
e indirizzo, nonché la causale del versamento

Stampa: Empograph

00010 Villa Adriana (Roma)

Chiuso in tipografia il 30/05/2008

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 FOG-
GIA

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006

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

NAPOLI 081-5672317 Fabbriato PV Stazione FS - 80142

NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

PESCARA 085-293354/4282364

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

REGGIO C. 0965-56658/863200

Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

TRIESTE 040-3794267

Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

VENEZIA 041-932558/784547

Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

Editoriale

Tante chiacchiere, pochi fatti ... e una grande voglia di cambiare

di *Pietro Serbassi* pag. 4

Sperimentazione dell'equipaggio ad Agente Solo

di *Massimiliano Pantanella* pag. 6

Agenzia Nazionale per la sicurezza delle Ferrovie

di *Carlo Nevi* pag. 10

Ritiro delle circolari di servizio ... indispensabile il dono dell'ubiquità!

di *Angelo D'Ambrosio* pag. 12

Manutenzione: lo "stato dell'arte" nell'incontro del 31 marzo 2008

di *Gennaro Sirico* pag. 14

Sempificazione e registrazione democratica

di *Paracelso* pag. 16

Il bilancio di Trenitalia ... a che e a chi serve?

di *Luca Vitali* pag. 18

Internships ferroviario fra i paesi membri dell'Unione Europea

di *Rosario Panetta* pag. 20

Regole necessarie per il diritto di sciopero nel settore della mobilità ferroviaria e autoferrottranviaria

di *Agostino Apadula* pag. 21

E' l'ora di tirar fuori le unghie

di *Marco Peroli* pag. 24

In Europa: attacco ai diritti sindacali dei lavoratori

a cura del sindacato ASLEF (GB) pag. 25

... dall'ultimo Consiglio dell'ALE

di *Mario Sole* pag. 27

Ambito dell'impresa

di *Juan Jesús Garcia Frailei* pag. 32

Stile Ferservizi

di *Alessandro Viola* pag. 34

GIALLOFISSO

Una questione di rispetto

di *Antonio Scalise* pag. 36

Quale futuro per la Cargo in Sicilia

di *Salvatore Genovese* pag. 37

SPECIALE - PREVIDENZA

Le nuove pensioni...

quesiti pensionistici ricorrenti

di *Agostino Apadula* pag. 38

Tante chiacchiere, pochi fatti ... e una grande voglia di cambiare!

L'editoriale di Pietro Serbassi

Settimana dopo settimana sono ormai mesi che il Sindacato ha presentato alle controparti la piattaforma per la costruzione del nuovo "Contratto della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e dei servizi" ma, sia a causa della tornata elettorale che ha modificato gli equilibri parlamentari, sia per le difficoltà negoziali che sembrano allontanare sempre di più le parti sociali, si ha sempre di più l'impressione che il progetto del nuovo CCNL stia tramontando in un mesto silenzio.

Niente di più errato, il mancato avvio di un confronto e l'ostracismo verso la piattaforma sindacale perpetrato soprattutto da parte delle due associazioni Anav (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori) e Asstra (Associazione Trasporti), ha invece, di fatto, alzato il tono della protesta da parte di tutti i lavoratori del comparto, un malcontento sfociato il 9 maggio, in una azione di sciopero di 4 ore a cui hanno aderito, per la prima volta insieme, gli autoferrotrantvieri, i ferrovieri e i lavoratori dei servizi.

Già nel numero precedente abbiamo avuto modo di evidenziare il singolare atteggiamento delle due associazioni datoriali definendolo "una grossolana caduta di stile" ma è indubbio che, comunque, un tale contegno non rende disponibili molte alternative, specialmente di fronte a questa risposta della categoria, che ormai si ritiene unica, ed alla compattezza dimostrata dal Sindacato, almeno su questo tema.

Non a caso, molto pragmaticamente, CONFINDUSTRIA ha avviato un processo di "modernizzazione del sistema" al pro-

prio interno, iniziando a dare consistenza alla propria federazione dei trasporti – la Federtrasporto – la quale ha già la titolarità negoziale per conto dell'associazione di categoria AGENS, anche per quanto concerne la materia del CCNL della mobilità.

Quindi, potremmo dire che anche quando tutto appare fermo, lentamente qualcosa si muove. D'altro canto saranno certamente attive sull'argomento le "diplomazie confederali" ma, per quanto ci riguarda, riteniamo che di tempo a disposizione per costruire un sistema di regole comuni ne sia rimasto davvero poco.

Se il fronte dei rapporti con le associazioni datoriali è poco rassereneante, diventa drammatico il livello di relazioni industriali con tutte le aziende del settore, da sempre molto sensibili agli sbalzi di "temperatura" che si registrano a "Montecitorio", figuriamoci in un periodo di elezioni e di cambio di governo come quello appena trascorso.

Il Gruppo FS, in particolare, si sta mettendo in luce per un lento e costante cambio di "muta", l'ingegner Moretti ci sembra un allenatore che, anziché progettare schemi di gioco, continua a modificare la disposizione in campo dei propri giocatori in perenne ricerca del ruolo ottimale di ognuno.

D'altro canto come è possibile dargli torto, visto che è riuscito a veicolare il messaggio, a lui tanto caro, che le Ferrovie dello Stato possono essere risanate unicamente se i treni viaggiano con il macchinista solo su linee ferroviarie deserte e se il Governo è disposto a garantire



le necessarie risorse per il servizio definito universale.

Non solo, diviene sempre più forte la sensazione che la manutenzione rotabili non realizzerà mai le dichiarate internalizzazioni ma che, invece, si stia progettando un sistema di leasing del materiale rotabile.

Del resto, già per quanto riguarda la manutenzione infrastruttura, diverse lavorazioni sono già state esternalizzate, con evidente perdita di garanzie e tutele per i lavoratori del comparto e conseguente scadimento della qualità del lavoro.

Detto ciò, non vorremmo essere mal interpretati, perché non riteniamo che il lavoro e quindi il relativo servizio di qualità sia solo in capo alle possibilità del Gruppo FS, ma è innegabile che quando ci sono meno tutele e meno garanzie di sicurezza sul lavoro, il prodotto finale è indubbiamente più scadente.

Dunque, a nostro avviso, mettere fine alla giungla contrattuale, che solo in Italia assume caratteristiche così estremizzate, attraverso la costruzione di un contratto unico per l'intero settore, rimane l'unica condizione in grado di garantire la fine di un

mercato del trasporto che pone sempre più al centro dello scontro concorrenziale l'abbattimento delle regole sul lavoro.

Tornando alle relazioni industriali nel Gruppo FS, dobbiamo registrare la perdita di un'altra buona occasione per cambiare marcia, per ricostruire quel rapporto fiduciario fra le parti che costituisce il vero elemento necessario per affrontare concretamente e responsabilmente le fasi negoziali più delicate.

Infatti, potremmo elencare diversi esempi di pessima gestione da parte aziendale delle relazioni industriali, cominciando, magari, dalla poca o forse è meglio dire dall'assenza di chiarezza esistente negli atteggiamenti, spesso incoerenti, posti in

essere dalla dirigenza FS, evidenziata dalla rilevante discrepanza esistente fra le dichiarazioni, i programmi e le strategie illustrate in sede centrale e i comportamenti delle strutture periferiche.

Comprendiamo la frustrazione di quei responsabili che si sentono le mani legate intanto che sprizzano energia cercando di mettersi in luce come primi della classe, ma diventa inaccettabile che in Veneto, Serfer SpA, si appresti a fare treni di trasporto merci internazionale, che a nostro avviso dovrebbero venire effettuati da Trenitalia Direzione Cargo, mentre nel Lazio si cerca di far credere che l'internalizzazione dal mese di giugno di alcuni servizi di Ecolog (16 km per ora), effettuati fino ad ora da

Serfer SPA, garantirebbe il riequilibrio della perdita di produzione subita in regione da Trenitalia nell'ultimo semestre.

Premesso che, se è vero - com'è vero -, che tutte e due sono società del Gruppo FS o, meglio ancora, che Serfer SPA è una società al 100% di Trenitalia, diventa incomprensibile l'utilizzo di argomenti come internalizzazione o esternalizzazione, quando sarebbe più corretto e ammissibile parlare del perimetro industriale delle due Società; altrimenti, l'unica lettura che si può dare è quella che Serfer SPA è uno strumento utilizzato da Trenitalia per "smontare il CCNL delle AF", per forzare le attuali regole contrattuali e scaricare il negoziato sindacale dei tavoli nazionali.

In ogni caso questo rimane solo un esempio, che ci prefiggiamo di riprendere nel dettaglio in un prossimo numero del giornale, ma potremmo farne altri, come le notizie che ci giungono in merito alla nascita di una nuova società del Gruppo dedicata al trasporto passeggeri Alta Velocità, magari quotata in borsa, oppure tutta la problematica connessa alla formazione, rispetto alla quale l'ultima, solo in ordine di tempo, è la richiesta di autocertificazione che viene fatta al macchinista, il quale è chiamato, sotto la propria responsabilità, a dichiarare lo stato di mantenimento delle competenze di condotta.

È palese che questa problematica non solo mette in evidenza comportamenti fortemente scorretti sotto l'aspetto sindacale ma, soprattutto, mette in evidenza la poca attenzione e il pressapochismo con cui Trenitalia gestisce la formazione continua del personale e la conseguente poca affidabilità di tutto il Gruppo FS su argomenti strettamente legati alla sicurezza dell'esercizio ferroviario.

PER CONTARE DI PIU'

... PER TUTELARTI

... E CRESCERE INSIEME



**ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE**

**FAST
Ferrovie**

La sperimentazione dell'equipaggio ad Agente Solo

di Massimiliano Pantanella

Il 28 e il 29 Aprile 2008 si sono tenuti gli ultimi incontri con la controparte, riguardanti il lungo percorso di disamina dello stato di attuazione e funzionalità delle Nuove Tecnologie finalizzato, almeno da parte aziendale - ma forse non solo - a sdoganare l'avvio di una fase di "sperimentazione" dell'Agente Solo, propeudeutico alla modifica definitiva, in tempi brevi, dell'equipaggio di macchina in tutto il Gruppo.

Per quanto ci riguarda, non è certo un'abitudine quella di cambiare i nostri convincimenti, spe-

c i a l m e n t e
quando sono così radicati; pertanto, prima di poter parlare di Orario di Lavoro e Retribuzione e quindi di una sperimentazione di un nuovo equipaggio, rimane imprescindibile la risoluzione di tutte quelle criticità connesse alla sicurezza

della circolazione e del lavoratore che il percorso illustrativo e di confronto sviluppatosi finora sulle Nuove Tecnologie non ha affatto dissipato ma addirittura, in qualche caso, perfino acuito.

Non è certo mia intenzione anticipare le conclusioni, pertanto torniamo alla cronaca di queste due ultime giornate che comunque sono state lo specchio di tutte quelle precedenti.

Lo scopo dichiarato della riunione del 28 aprile era quello di parlare del primo soccorso al macchinista e dell'investimento aziendale in nuove tecnologie ad esso finalizzate.

Come ogni volta, però, si inizia parlando di qualcos'altro e nello specifico ci vengono presentate delle "slide" sul programma di installazione del Retrofit EVIG per l'esclusione del vigilante sugli ETR che, ricordiamo, doveva essere già terminato da tempo mentre, invece, ci tocca prendere atto che rimangono ancora 23 treni da fare entro settembre 2008; un ottimo promemoria su quanto contano per l'Impresa i verbali sottoscritti con i rappresentanti dei lavoratori, anche quelli firmati al termine

La sensazione che, a quel punto, pervade tutti i rappresentanti sindacali, è quella di essere in una scuola di aggiornamento professionale, piuttosto che in una trattativa.

L'impresa, imperterrita, ci fa presente che le nuove tecnologie hanno reso più sicura la marcia del treno, in quanto l'SCMT non si esclude mai ed alle domande poste sui problemi dei "buchi" dell'SCMT, come ad esempio l'incidente di Panicale dove è avvenuto uno SPAD su un binario non di circolazione con



di un aspro e lungo percorso conflittuale, come quello sul Vacma.

Viene inoltre comunicato al sindacato che l'installazione dell'SSC sui mezzi diesel prevede l'attrezzaggio entro il 30 giugno 2009 di 1.114 mezzi, nel rispetto della Direttiva Ministeriale del 19/3/08, per una media di circa 92 rotabili/mese.

Nell'ampio prologo al tema in ordine del giorno, ci vengono presentate delle "slide" sul Soccorso ai treni fermi in linea per guasto, le quali racchiudono tutte le modifiche regolamentari che entreranno in vigore dal 1 Luglio 2008.

l'SCMT inserito, ci risponde spiegandoci che in quel caso non era stato terminato lo *step 2* dell'SCMT, non coprendo i binari di circolazione.

E' stato sottolineato il fatto che il Personale non viene messo al corrente dei vari *step* di attivazione dell'SCMT sulle linee che, come ci fanno notare, sono 3:

1° Step - copertura dei binari di circolazione

2° Step - copertura dei binari non di circolazione

3° Step - copertura dei rallentamenti

Dopo l'incidente di Panicale,

RFI ha preso la decisione di lasciare al DM/DCO il compito di non inoltrare i treni in binari non di circolazione senza copertura SCMT; la sensazione, però, che i ferrovieri ed i viaggiatori siano cavie dei disservizi e dei pericoli dell'istallazione di sistemi che dovrebbero garantire la maggior sicurezza, è persistente, così come la percezione che certi disguidi, per i dirigenti del Gruppo FS, non debbano essere prevenuti con la massima determinazione ma che, piuttosto, vengano messi in preventivo come accidentalità episodiche e pertanto trascurabili.

Trenitalia non ha potuto fare a meno di convenire che l'SCMT, nel caso in questione, non solo non ha aiutato il Macchinista ad evitare il superamento del segnale, ma lo ha addirittura indotto all'errore, in quanto la presenza dell'SCMT funzionante dava una sicurezza intrinseca che in realtà mancava.

Il problema di fondo rimane sempre il fatto che non si può pensare di ridurre l'equipaggio di condotta ad un solo agente e non prevedere, contestualmente, un deciso incremento di procedure e di nuove tecnologie finalizzate ad eliminare il fenomeno delle false segnalazioni o del falso aspetto dei segnali, specialmente in coincidenza di lavori di manutenzione o ammodernamento, che invece ci risultano in costante aumento.

D'altro canto, finché la filosofia Aziendale in materia s'identifica con l'affermazione: "... quando ci sono i lavori basta che s'invertano due fili ed un segnale che doveva essere rosso diventa verde ... ma tanto non succede quasi mai ..." fatta da un dirigente FS in un incontro precedente, trovare una convergenza è sempre più arduo.

Passando poi ad affrontare le tematiche connesse al sistema GSM-R, finalmente una buona notizia: i rappresentanti aziendali, cogliendo le critiche in mate-

ria espresse dalle OO.SS. in precedenti incontri, ci hanno comunicato l'attrezzaggio di migliori apparati "CAB-RADIO" con l'acronimo "ARP" invece degli attuali "ARC" già installati sui mezzi.

Allo scopo di non farci illudere inutilmente sulla fecondità dell'incontro, la dirigenza FS ha



tenuto a ricordarci che l'intera rete è attrezzata con la copertura del segnale GSM, compresi i 2.000 km di gallerie, ed è certificata da RFI senza buchi di copertura.

Lasciando da parte la problematica connessa con la chiamata d'emergenza che rimane effettuabile solo nelle zone coperte da GSM-R, la domanda con la quale cerchiamo da tempo di capire come possa RFI certificare la copertura GSM in roaming di altri gestori telefonici è rimasta, però, ancora senza risposta e con essa sono rimaste tutte le perplessità sull'efficienza del collegamento terra/treno.

Uno scetticismo che è virato in decisa preoccupazione quando la controparte, non solo ci ha confermato che non sono previsti attrezzaggi delle cabine di guida con segnalazioni ed allarmi che informino il macchinista sulla disconnessione dell'apparato di

comunicazione, ma anche che non sono previste norme o procedure di sicurezza da mettere in atto in caso di assenza di collegamento, per guasto o per mancanza di segnale.

Insomma, da una parte le norme del gestore infrastruttura ci dicono che il collegamento radio della locomotiva è un elemento

indispensabile per poter prevedere la condotta del treno da parte di un unico agente e dall'altro Trenitalia - una Società, non dimentichiamoci, facente parte dello stesso Gruppo - ci dice che non è prevista nessuna comunicazione al personale sull'efficienza del collegamento né, tantomeno, un mansionario che specifichi come affrontare l'emergenza. Tutte e due sono pronte a partire con la sperimentazione, ma di cosa?

Visto che non è aria si cambia argomento e finalmente entriamo nella discussione del tema all'ordine del giorno: il primo soccorso al macchinista.

L'azienda la prende larga parlando di sicurezza del lavoro, ed in particolare del DM 388/2003 che obbliga l'imprenditore, quindi Trenitalia, alla protezione del dipendente sul luogo di lavoro, spiegando che la Società, nel 2004, ha fatto la

scelta di interpretare il Decreto in questione in modo tale da individuare il Macchinista come lavoratore isolato, quindi di non considerare la cabina di guida come unità di produzione.

A questo punto c'è sembrato indifferibile denunciare per l'ennesima volta che il Coordinamento Tecnico Interregionale delle ASL, con uno studio del 2005, si è espresso in maniera diametralmente opposta.

L'azienda sostiene che lo studio in questione non è ufficiale, ma informale e che il datore di lavoro, secondo l'interpretazione aziendale del DM 388, è obbligato solo a 3 condizioni di sicurezza per i lavoratori isolati:

Fornire apparati efficienti di comunicazione terra-treno e bordo-bordo;

Fornire una cassetta di pronto soccorso;

Formare il personale addetto al



pronto soccorso in base alla 626/94.

Non possiamo fare a meno di porre l'attenzione sul fatto che la formazione del personale è oggetto di trattativa sindacale e che, quindi, l'azienda non può unilateralmente decidere le modalità dei corsi di formazione per i dipendenti.

Inoltre abbiamo denunciato la mancanza di volontà a intraprendere insieme con il sindacato un percorso di interpretazioni comuni delle attuali leggi, preferendo un atteggiamento di chiusura imperniato sul principio che le leggi le fa il legislatore e l'azienda le applica con la parafraasi a lei più conveniente sotto qualunque punto di vista.

Una condotta, questa, che accomuna il Gruppo FS a tutte le altre imprese ferroviarie concorrenti ma che non tiene in nessun conto la sicurezza dell'esercizio né, tantomeno, quella del personale.

Il fine del legislatore non conta, interessa solo l'abbattimento dei costi.

Malgrado queste premesse, il giorno dopo ci siamo presentati al tavolo con l'indispensabile pazienza per il seguito dell'incontro, nel quale l'Impresa ci ha presentato delle "slide" nelle quali ha ricostruito, in maniera cronologica, tutti gli atti e gli

incontri di Trenitalia con il Coordinamento Tecnico delle Regioni sul DM 388/2003, dall'emanazione delle linee guida di Trenitalia del 21/6/2004 all'avviso di Trenitalia al C.T.R. dell'inizio dei corsi di formazione del personale della durata di 4 ore.

Trenitalia ci ha informato che il

C.T.R. ha richiesto le statistiche di intervento del 118 per quanto riguarda gli anni 2005-2006 per i servizi di guida che, secondo loro, sono un "fenomeno trascurabile", in quanto in due anni gli interventi sono stati solo 6-7, come dire che l'eventualità che tre o quattro macchinisti all'anno possano morire sul lavoro potrebbe essere un equo prezzo da pagare all'economia aziendale. Pazzesco.

Intanto la società ci spiega che per la valutazione del rischio si sono basati sul sistema "Riace" e che adesso uscirà il nuovo testo unico sulla sicurezza (DLgs 81) che sostituirà la 626/94 e prevederà:

- un'armonizzazione con la legge 191
- che il soccorso a bordo treno non sarà più come è scritto nel DM 388/2003, ma che bisognerà trovare una 3° via di definizione tra l'attuale di unità produttiva e quella di lavoratore isolato.

Ci rende noto, inoltre, che, ad oggi, il protocollo di RFI con il 118 dove vengono fornite le mappe dell'infrastruttura ferroviaria e dei punti di accesso, nonché gli schemi delle locomotive e delle carrozze, esiste solo in 4 regioni (Piemonte, Valle D'Aosta, Lombardia e Liguria).

Un altro mondo, insomma, fatto di leggi, interpretazioni, cavilli e polemiche, diverso dal nostro che vuole, in caso di malore, il macchinista tutelato da un soccorso tempestivo ed efficace che possa essere comparato, per adeguatezza, a quello di cui potrebbe godere se, come oggi, il collega che gli siede a fianco fosse in grado di condurlo alla prima stazione facilmente raggiungibile da un'autoambulanza, in pochi minuti.

A questo punto, Trenitalia ci fa presente la propria volontà di massimizzare gli investimenti tecnologici effettuati e di voler quindi sperimentare l'Agente

Solo specificando, comunque, che tale sperimentazione potrà partire solo dopo aver definito le normative di lavoro e tutte le condizioni di sicurezza, in realtà circoscritte ed individuate come più facili, come la DPR, dove, sempre a parere di Trenitalia, c'è meno impatto psicologico sul personale, in quanto già abituato all'equipaggio ad agente unico.

La FAST FerroVie, unitamente alle altre OO.SS., oltre a precisare che le sperimentazioni su tecnologie e quanto ad esse connesso andrebbero fatte con equipaggi a doppio agente, hanno fatto presente che, a tutt'oggi, non esistono le condizioni che possano far prevedere la condotta di un convoglio ferroviario effettuata con un equipaggio composto da un unico agente, in quanto:

In merito alla sicurezza ed alla salute del personale ci deve essere una normativa speciale per i ferrovieri, in armonia con la Legge 191;

Si nutrono seri e fondati dubbi sull'efficacia di funzionamento dell'attrezzaggio dei sistemi tecnologici, come ad esempio il "CAR KIT", che comunque rimangono materia di contrattazione sindacale;

Manca una normativa sul degrado delle comunicazioni;

Seppur certificata da RFI, la garantita continuità di collegamento senza "buchi", va quanto meno verificata;

Bisogna verificare, dove sussistono, che gli accordi di RFI con il 118 garantiscano la reale tempestività ed efficacia dei soccorsi in caso di malore dell'agente di condotta ;

Partendo dal presupposto che la formazione del personale è oggetto di trattativa sindacale, il corso d'istruzione sul pronto soccorso della durata di 4 ore, deciso da Trenitalia dopo una consultazione con C.T.R., appare insufficiente e soprattutto scorretto;



Manca la determinazione e l'applicazione di procedure e di nuove tecnologie che garantiscano l'eliminazione delle false segnalazioni o del falso aspetto dei segnali, specialmente in concomitanza con lavori di manutenzione o d'ammodernamento

Il percorso è stato lungo ma utile per evidenziare, al di fuori di qualsiasi dubbio, quali e quanti siano i nodi da sciogliere per potersi sedere a discutere degli aspetti contrattuali legati ad un nuovo equipaggio di condotta.

Sono tutti ostacoli noti ma che questo percorso comune ci ha aiutato a delineare con contorni precisi, definendone tutti gli aspetti legati alla loro risoluzione; non ci resta che condividerli, innanzitutto, e poi affrontarli insieme, azienda e sindacato, ognuno coerente con il proprio ruolo.

Un'ultima riflessione s'impone ed è quella che se è vero come è

vero che:

Nel Trasporto Regionale è normato già da parecchi anni che, con SCMT e collegamento terra/treno e bordo/bordo installati ed efficienti, nell'equipaggio ad Agente Unico il Capotreno è libero di muoversi per il convoglio;

Nella Cargo forse la polifunzionalità dell'equipaggio di condotta potrebbe essere più economica e produttiva per l'Azienda e più confacente all'esigenze della sicurezza e del personale;

Nella Passeggeri difficilmente un equipaggio ad agente solo potrebbe garantire quei livelli di qualità del servizio che un mercato ormai aperto impone, senza contare che, in virtù delle percorrenze e delle ore di condotta imposte dal tipo di prestazione, difficilmente la produttività di un solo agente potrà significare un recupero sul costo del lavoro significativo.

AGENZIA NAZIONALE PER LA SICUREZZA DELLE FERROVIE

Firmato l'accordo con il Gruppo FS - definite le modalità, i criteri e le ricadute sul personale della Direzione Tecnica di RFI S.p.A. connesse all'avvio dell'operatività dell'Agenzia .

di Carlo Nevi

Dopo numerosi e infruttuosi - ma costruttivi - incontri, svolti sia a Roma che a Firenze presso il Cesifer, il 15 maggio 2008, superate finalmente le problematiche inerenti all'avvio dell'operatività e le criticità per il reclutamento del personale e il trasferimento delle competenze dal Cesifer, è stato raggiunto l'accordo con il Gruppo FS, rappresentato dall'AD di RFI S.p.A. Ing. Michele Elia, che consente l'avvio dell'operatività dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, in base alla Convenzione stipulata tra Ministero dei Trasporti - Agenzia per la Sicurezza della Ferrovie e Gruppo F.S. S.p.A.

L'accordo definisce le modalità, i criteri e le ricadute sul personale della Direzione Tecnica di RFI S.p.A. che nella prima fase di applicazione, pur mantenendo il rapporto di lavoro con la società di appartenenza, passerà funzionalmente alle dipendenze del Direttore dell'Agenzia.

Il varo dell'Agenzia e l'accordo siglato ci vedono particolarmente soddisfatti, dal momento che come Fast FerroVie abbiamo da sempre (sia pubblicamente, sia sul nostro giornale che al tavolo negoziale) evidenziato l'importanza che per noi riveste il ruolo dell'Agenzia in qualità di arbitro nel processo di libera-

lizzazione. Non giudicavamo positivamente il ruolo svolto fino ad ora dal Cesifer, ed eravamo perplessi in merito alle dichiarazioni di pretesa affidabilità di innovazioni tecnologiche. Avevamo l'impressione, che in più occasioni abbiamo manifestato, che l'emanazione di norme nuove applicabili a seguito delle innovazioni tecnologiche, avvenissero invece a tecnologia costante.

Ma chiudiamo qui le vecchie e ormai superate polemiche con il Cesifer, e torniamo ad analizzare i contenuti dell'accordo sottoscritto.

L'accordo (*consultabile sul*



nostro sito www.fastferrovie.it) definisce chiaramente le attività che in prima fase verranno attribuite all'Agenzia, nonché gli effetti e le ricadute sul personale, dall'applicazione contrattuale alle condizioni di utilizzazione e modalità di reclutamento.

Attività attribuite alla Agenzia

L'accordo stabilisce che in sede di prima applicazione e sino all'attuazione dei regolamenti (*art.4, comma 6 DLgs. 10 agosto 2007 n. 162*) l'assunzione delle attribuzioni in materia di sicurezza del trasporto ferroviario da parte dell'agenzia avverrà entro i termini previsti dall'*art. 4, comma 7 del suddetto DLgs.* In prima fase l'Agenzia assumerà le attribuzioni relative alle attività di: elaborazione ed emanazione di norme e standard di sicurezza della circolazione; standard tecnici del materiale rotabile; omologazione del materiale rotabile; rilascio e revoca dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie; monitoraggio ed *audit* sulla sicurezza della circolazione.

Il personale da utilizzare per il funzionamento dell'Agenzia, sempre in fase di prima applicazione, sarà costituito da agenti appartenenti alle strutture organizzative della Direzione Tecnica che attualmente svolgono le attività di cui sopra, e nello specifico dal personale in forza alle Strutture Operative di seguito indicate:

Sistema di Gestione Sicurezza circolazione treni ed esercizio ferroviario e strutture subordinate (12 unità);

Norme Standard di Circolazione e strutture subordinate (23 unità);

Certificazione Sicurezza Imprese Ferroviarie e strutture subordinate, esclusi quindi i Nuclei Territoriali, (64 unità)

Per quanto riguarda invece



l'acquisizione, sempre in sede di prima applicazione, di ulteriore eventuale personale, necessario per completare il trasferimento delle attribuzioni all'Agenzia, da RFI S.p.A. o dalle altre Società del Gruppo FS, lo stesso sarà individuato sulla base di specifiche interpellanze pubbliche che saranno emanate su richiesta dell'Agenzia, previa informazione alle OOSS.

Il personale delle attività/strutture operative di cui sopra e quello che verrà acquisito successivamente tramite interpellanza, passerà **solo ed esclusivamente** alle dipendenze del Direttore dell'Agenzia, da cui dipenderà **funzionalmente, proseguendo** però il rapporto di lavoro con la Società di appartenenza

Inoltre, il suddetto personale **continuerà** a prestare servizio presso gli uffici di appartenenza dell'attuale sede di lavoro, **manterrà** la medesima posizione contrattuale, nonché il trattamento normativo/retributivo ed accessorio dovuto in base al

CCNL AF e CCNL di confluenza ed agli accordi sindacali di Gruppo/Società **presenti e futuri ed avrà garantita** la permanenza presso la Società di appartenenza nel caso in cui non transiterà nei ruoli dell'Agenzia al completamento delle procedure di reclutamento di cui all'*art. 4, comma 6 e del Decreto Legislativo n. 162/2007.*

Occorre precisare che per passare ai ruoli dell'agenzia, anche il personale che in questa prima fase dipenderà funzionalmente dal Direttore dell'Agenzia, dovrà comunque ed obbligatoriamente fare apposita domanda e/o rispondere a specifici bandi o interpellanze e sostenere/superare la prova selettiva per transitare nei ruoli della stessa.

Infine, nell'accordo è stato calendarizzato per il 10 giugno 2008 uno specifico incontro per verificare/esaminare la situazione complessiva delle strutture centrali e periferiche (nuclei territoriali), che alla luce del predetto accordo rimarranno nella Direzione Tecnica.

Ritiro delle Circolari di servizio ... indispensabile il dono dell'ubiquità!

di Angelo D'Ambrosio

Trenitalia continua a non voler sentire ragioni e ribadisce: il ritiro delle circolari di servizio si fa durante l'orario di lavoro

... mentre si è alla guida dei treni ... o alla loro scorta?

Nel frattempo l'ULMPO di Bologna annulla le sanzioni disciplinari.

Perdura l'atteggiamento strumentale dei dirigenti di Trenitalia e continuano le intimidazioni dei suoi dirigenti contro i Ferrovieri, in specie il Personale di Macchina ed il Personale Viaggiante, che rivendicano tempi di lavoro specifici per il ritiro delle Circolari e conseguentemente per l'aggiornamento delle pubblicazioni di servizio.

I Ferrovieri infatti che chiedono la garanzia delle tutele normative in tema di orario di lavoro, nei tempi diversi da quelli dedicati alla guida o alla scorta dei treni, vengono sottoposti dalla Dirigenza di Trenitalia a procedimenti disciplinari.

Rispetto a questi atteggiamenti oltranzisti dei dirigenti della Società Trenitalia, già sanzionati dalla autorità giudiziaria, la nostra Organizzazione Sindacale FAST FerroVie si sta opponendo con la costituzione di "Collegi di Conciliazione" presso gli ULMPO per impugnare le illegittime sanzioni disciplinari che, senza ritegno alcuno, vengono comminate ai Ferrovieri, colpevoli di "richiedere aggiornamenti sulle disposizioni spesso affe-

renti alla sicurezza sul lavoro".

Presso l'ULPO di Bologna sono state annullate/derubricate più sanzioni disciplinari ad alcuni Macchinisti difesi dal Segretario regionale FAST Ferrovie.

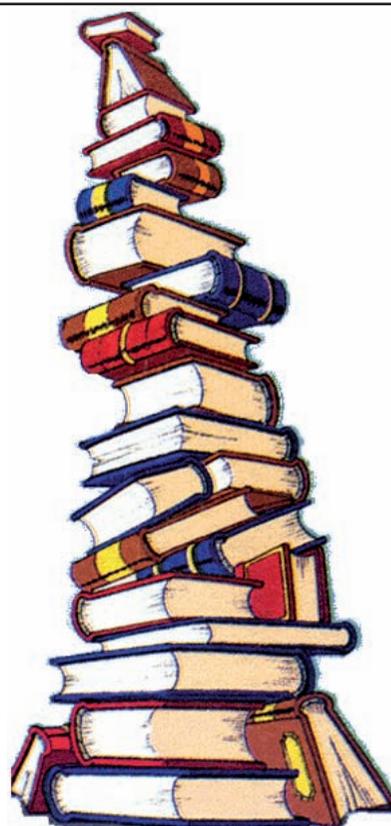
In tale sede è stato infatti decisa più volte ... **la non applicabilità della sanzione disciplinare, in quanto dalla lettura dei fatti emerge che Trenitalia SPA non ha previsto tempi specifici, nell'ambito della prestazione giornaliera o settimanale, per la consegna ed il ritiro delle pubblicazioni di servizio da parte del personale di condotta dei treni.**

Si tratta di pronunciamenti importanti, rispetto ai quali la società Trenitalia, almeno ad oggi, si rifiuta di modificare i suoi atteggiamenti velleitari e di diniego di tempi tecnici opportuni sul ritiro/aggiornamento delle Circolari di servizio, perché sostanzialmente ritiene che la Formazione sia costo inutile ponendosi così, sul piano della mentalità manageriale alla stregua, se non al di sotto, delle Società gestite da piccoli padroncini o magari a conduzione familiare.

L'atteggiamento è tra l'altro in stridente contrasto con l'art. 43 del CCNL delle AF che disciplina le modalità della Formazione e dell'aggiornamento professionale. Tempi d'istru-

zione che, se resi con regolarità, garantirebbero il mantenimento delle professionalità, all'interno del Gruppo F.S., rispetto alle profonde innovazioni tecnologiche e regolamentari in atto. Un atteggiamento retrogrado e fuori dal tempo che deve essere rimosso rifacendosi sia alle disposizioni contrattuali che a quelle legislative, in particolare agli artt. 22/23 del Dlgs.vo 626/94 che prevedono espressamente che la formazione dei lavoratori non può avere ricadute sulle ore di riposo.

Per ottenere ciò è necessario però il massimo dell'impegno sia delle strutture sindacali territoriali, che dovranno rivendicare il rispetto dei capitoli del CCNL, che da parte dei lavoratori che devono far presente alle Società del



Gruppo che non si assumeranno responsabilità per le disfunzioni che possono verificarsi sul servizio dei treni, per la mancata istruzione e consegna delle Circolari.

E' indispensabile quindi che i lavoratori che, dietro pressioni e vessazioni, ritirano nel loro tempo libero dal lavoro le Circolari, **non lo facciano più o almeno non firmino per ricevuta**, perché di fatto, **riscontrando la loro consegna**, si assumono la responsabilità sui loro contenuti, anche sul piano della sicurezza, nonostante la Società non renda loro la Formazione necessaria rispetto alle nuove tecnologie ed alle conseguenti innovazioni regolamentari.

Consegnare in ritardo ed in assenza di formazione, come spesso avviene in F.S., anche Circolari afferenti problematiche della circolazione treni significa disattendere le disposizioni imperative del Dlgs,vo 626/94 e soprattutto ignorare l'insegnamento che ci deve invece derivare dalle circa 1300 morti bianche all'anno che si verificano nel mondo del lavoro nella nostra nazione. Se vogliamo perseguire sul lavoro l'obiettivo rischio - zero in tema di sicurezza, che è un traguardo raggiungibile, ognuno di noi deve svolgere il proprio ruolo, a cominciare dai Dirigenti delle Società F.S. che forse, nel negare le ore previste contrattualmente, sono convinti a torto che la Formazione del personale non è una condizione indispensabi-



FAST Ferrovie
S.p.A.



www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE
Roma, li 12 febbraio 2008
Prot. n° 866/2

Dott. Domenico Braccialarghe
Direttore
Direzione Risorse Umane e Organizzazione
Sede

Oggetto: distribuzione e ritiro delle Circolari di servizio

La scrivente, in diverse occasione ha sensibilizzato, le strutture di Trenitalia preposte a risolvere la problematica riportata in oggetto, affinché venisse risolto il contenzioso sempre più vasto che si sta alimentando tra i ferrovieri, in specie fra il P.d.M. ed il P.d.B..

La problematica nasce e si alimenta per la mancata effettuazione dei giorni di formazione, contrattualmente previsti che dovrebbero essere mirati all'istruzione continua e quindi a facilitare anche l'apprendimento delle innumerevoli Circolari di servizio che con flusso costante vengono distribuite al personale dell'esercizio ferroviario.

Invece, pervicacemente, i dirigenti di Trenitalia rifiutano ogni forma di dialogo sull'argomento con le Segreterie Regionali FAST Ferrovie, continuando nel contempo però a pretendere "l'obbligo di ritirare le Circolari e di aggiornare immediatamente le pubblicazioni di servizio ed i fascicoli di linea" senza prevedere tempi specifici nell'ambito dei nastri lavorativi.

Tali atteggiamenti stanno provocando reazioni motivate tra il personale che avverso ai provvedimenti disciplinari, sta proponendo ricorso alla Magistratura ordinaria o impugnativa presso gli ULPMO. Si sta creando quindi una situazione di tensione sul territorio che incide sulla regolarità delle relazioni industriali, in considerazione del fatto che alla base di tutto c'è, da parte della Società, una violazione delle specifiche norme contrattuali sulla formazione e di una sostanziale disattenzione dei contenuti degli artt. 22 e 23 del Dlgs.vo 626/94.

Ad aggravante di quanto su esposto esiste il fatto che in Sicilia, su richiesta specifica della segreteria provinciale FAST Ferrovie di Messina, la dirigenza locale si era impegnata a ricavarne nei turni i tempi per ritiro circolari, purtroppo ci risulta che nella turnazione in vigore siano stati nuovamente tolti senza nessuna apparente ragione.

Si resta quindi in attesa di un ripristino delle scuole professionali e di una regolamentazione, nei turni di lavoro, dei tempi per il ritiro circolari ed per gli aggiornamenti delle pubblicazioni di servizio, significando che, in assenza di riscontro verranno, attivate proteste specifiche ed iniziative mirate che rivendichino tempi di lavoro per gli adempimenti loro richiesti in materia di informazione/formazione.

Si coglie l'occasione propizia per ben distintamente salutare.

Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi






FEDERAZIONE AUTONOMA Dei SINDACATI Dei TRASPORTI - FERROVIE
Via Albana n° 1 - 00177 - ROMA
Tel: 06 64829000 - 64829001 - 47307666 FAX: 06 47307556
TEL. FS: 970 67666 FAX FS: 970 67556 E-MAIL sn@fastferrovie.it



le per garantire sicurezza a lavoratori, ma un costo da abbattere. Una convinzione stolida che la FAST FerroVie, **con la collaborazione dei Ferrovieri tutti**, vuole far venire meno, facendo ripristinare i cinque giorni di scuola previsti dal CCNL e per garantire tempi di lavoro definiti per il ritiro delle Circolari.

Per far ciò, e per si che vengano meno le vessazioni delle

Società del Gruppo F.S. nei loro confronti, è necessario che i Ferrovieri interessati al rispetto delle regole sulla informazione/formazione **si presentino** presso le Segreterie Territoriali FAST FerroVie per ritirare **un modello di M.40 da consegnare al Responsabile dell'impianto** di appartenenza con il quale richiedere il rispetto dei capitoli contrattuali e del Dlgs.vo 626/94.

Manutenzione: lo "stato dell'arte" nell'incontro del 31 marzo 2008

di Gennaro Sirico

Il giorno 31 marzo 2008, a Villa Patrizi, si è continuato l'incontro sulla Divisione Passeggeri Nazionale/Internazionale, provando ad andare maggiormente nei dettagli.

L'ing. Borgia ci ha illustrato il **Reticolo manutentivo**, spiegandoci quanti locomotori e quanti carri vengono lavorati nelle varie realtà di officina, dandoci informazioni rispetto all'estensione territoriale delle officine "mq".

Si è poi passati al **Consuntivo 2007 di produzione/performance** e all'**Obiettivo 2008**. Le risorse di personale passano da 2037 del 2007 a 1984 del 2008, i diretti di produzione da 1131 a 1134 mentre gli indiretti vanno da 556 a 505. Il totale ore di produzione è di 2.524.206 nel 2007, mentre l'obiettivo 2008 è di 2.536.231. Di queste ultime, le ore interne sono 1.640.334 a consuntivo, mentre come obiettivo 1.648.474. Le ore esterne 883.872 (sempre consuntivo) e obiettivo 883.872.

Per quanto riguarda la **Piattaforma manutentiva** della flotta **ETR 500 AV** lo **Scenario di riferimento**, con le fasi di attivazione della rete Av/Ac ci viene così illustrato:

Milano – Treviglio in esercizio dal 2007

Roma – Napoli in esercizio dal 2005

Torino – Novara in esercizio dal 2006

Milano – Bologna verrà attivata nel 2008

Bologna – Firenze verrà attivata nel 2009

Roma – Firenze adeguamento AV/AC nel 2011

Bologna attivazione stazione AV/AC sotterranea

Firenze attivazione stazione AV/AC sotterranea

Sempre nello **scenario di riferimento** è previsto di ridurre

magazzino IE di Martesana

la realizzazione di un nuovo capannone nell'IMC Venezia/Mestre

la riqualificazione di binari nella OML Milano Greco a supporto della manutenzione degli ETR 470/610.

Nei riferimenti indicati è stato previsto che:

nell'IDP/Fiorenza venga concentrata la manutenzione della DPR del nodo di Milano

la manutenzione della flotta



re gli spazi occupati per le attività di manutenzione di Trenitalia da circa 8,5 mln a circa 7,4 mln di mq, tenendo conto anche delle nuove realizzazioni infrastrutturali; di quest'ultime, quelle che interessano la flotta ETR 500 sono:

la realizzazione dello IDP/Napoli

la valorizzazione dell'area ex

ETR 500 AV si articola fra Milano/Martesana-IDP/Napoli ed IMC/Mestre

Per la **piattaforma manutentiva ETR 500**, il progetto prevede per l'AV l'articolazione principalmente su 3 impianti:

NAPOLI IDP manutenzione programmata e correttiva con professionalità specializzate e dedicate



MARTESANA OMAV manutenzione correttiva, professionalità specializzate e dedicate

MESTRE manutenzione correttiva capannone non dedicato e risorse d'impianto.

N.B. la società e le altre OO.SS. tranne la Fast/FerroVie hanno raggiunto l'accordo per il progressivo spostamento da Farini a Fiorenza.

Ci è stato illustrato il **Modello funzionale – operativo** degli impianti di manutenzione rotabili

Le ragioni del modello:

conformare le capacità di produzione ai profili variabili delle necessità

produzione variabile nei volumi, nella tipologia e nel riposizionamento geografico.

La struttura di manutenzione deve essere in grado di adattarsi tempestivamente alla variabilità delle necessità

Questo modello è realizzabile attraverso:

il mantenimento all'interno di

Trenitalia del governo **tecnico/amministrativo**, posizionandolo negli impianti del network prescelto;

l'integrazione del potenziale operativo con **il ricorso a risorse esterne** modulandolo secondo necessità.

Per la manutenzione corrente l'assetto funzionale non sarà più per mestieri ma ci sarà un **Area Tecnico Funzionale** assetto basato sui **Sistemi funzionali**:

Trazione

Frenatura

Comfort pax

YYY

L'assetto operativo:

per la trazione si prevede a grandi linee l'impegno del 90% di risorse interne e del 10% di terzi

per la frenatura un 30% contro un 70%

per il confort pax un 60% contro un 40%

per YYY sempre un 60% contro un 40%



Semplificazione e registrazione democratica.

di *Paracelso*

La stagione politica che si è aperta punta a realizzare, nelle intenzioni, una progressiva semplificazione della rappresentanza parlamentare e politica, finalizzata alla realizzazione di quella che, da tempo e da più parti, è definita (e invocata) democrazia "governante".

In questo contesto dovrebbe mutare, sempre nelle intenzioni, anche il rapporto tra maggioranza e opposizione, rendendolo più simile a quello delle democrazie anglosassoni, in primis a quello del Parlamento di Sua Maestà britannica.

Il corpo elettorale ha mostrato, nell'ultima recente consultazione elettorale, di gradire questa prospettiva, elargendo ai due maggiori schieramenti la gran parte del proprio consenso.

Su questi temi si sono misurati e si misurano esperti politologi, filosofi, sociologi, economisti e via dicendo e dunque non sarà chi scrive a poter dire qualcosa di meglio e di più, né peraltro questa sede consente disamine più approfondite.

C'è, però un punto sul quale non pare possano esservi dubbi.

La più alta, e alla lunga più efficace, forma di democrazia non sta nella semplificazione forzata, o spettacolare, della complessità, ma nel governo della complessità.

Il che non vuol dire affatto indulgere in democraticismi di maniera, né alla ricerca del consenso a tutti i costi di tutti su tutto: vuol dire solo ricordare che ogni semplificazione forzata, pure realizzata sull'onda di gran-

di consensi popolari, alla lunga e nella migliore delle ipotesi, non ha mai prodotto esiti felici ma, a volte, drammatici.

Certo, governare la complessità è faticoso, richiede pazienza e, soprattutto, idee progetti e comportamenti forti, convincenti e coerenti, tali da generare il necessario consenso, che non si può esorcizzare.

Il capo del governo, come quel-



lo dell'opposizione, sono uomini che tra tante qualità annoverano anche qualche preoccupante tendenza alla costruzione della realtà virtuale ed alla emulazione di situazioni e contesti tutt'affatto diversi dalla nostra.

Anche uno stato forte e fortemente identitario come quello francese, allorché ha ignorato o semplificato la realtà, si è ritrovato fra le mani le banlieu, con tutto quel che ne è seguito.

Notizie di cronaca riferiscono che, praticamente al suo esordio, il governo, che vanta un'ampia maggioranza incontra crescenti difficoltà nella drammatica questione dei rifiuti in Campania.

A tale proposito, sia consentita

una piccola chiosa: si può avere la maggioranza parlamentare più ampia e la più collaborativa delle opposizioni, ma quando a decine tra uomini del governo regionale, dirigenti della protezione civile, prefetti e compagnia cantando sono indagati, quando non arrestati, proprio per la gestione dei rifiuti, forse puoi essere forte, ma non sarai autorevole.

E siccome non puoi ricorrere sistematicamente alla forza, ecco che il sistema torna inesorabilmente in corto circuito.

Lo spirito, che per comodità espositiva chiameremo "semplificante" e che - giova ricordarlo - di per sé non è né buono né cattivo, potrebbe cominciare ad aleggiare anche in altri ambiti.

Lasciamo perdere il cipiglio decisionista e frettoloso della Marcegaglia, neo presidentessa di Confindustria, che non pare abbia impressionato molti.

Più interessante, perché più vero e gravido di conseguenze, pare essere invece il recente documento sulle linee di riforma della struttura della contrattazione, varato dalle confederazioni sindacali Cgil Cisl e Uil.

Preliminarmente si può osservare una tendenza, o tentazione, autarchica e autoreferenziale della cosiddetta triplice.

La riforma della struttura della contrattazione, per natura e implicazioni, è tale da rendere obbligatoria una partecipazione ed un concorso più ampi, fin dalla fase della elaborazione propositiva. Per quanto rappresentative, Cgil Cisl e Uil non esauriscono l'insieme della rappresentanza sindaca-

le, che vede un sindacalismo autonomo certo non marginale specie in alcuni settori, come non esauriscono la rappresentatività della complessità del lavoro, visto che intere aree e settori conoscono un tasso di sindacalizzazione nullo o bassissimo.

Al di là delle più nobili intenzioni e comunque della legittimità dell'iniziativa, il messaggio appare chiaro: il lavoro siamo noi e con noi dovete confrontarvi.

La tentazione emerge, forse più chiara, quando si accenna alla riforma della rappresentanza,

ma della governance degli enti previdenziali, che vedrebbe l'elezione diretta dei rappresentanti sindacali da parte dei lavoratori.

Cosa bellissima, salvo a valutarne i meccanismi.

Oltre ad una complessità di rappresentanza che, come si è cercato di accennare, andrebbe meglio colta, c'è anche una complessità di contenuto che, di certo volutamente, non è colta.

Passi per la riproposizione del sindacato, confederale o meno, come soggetto politico generale che si occupa di tutto, tranne che di politica estera, di difesa e di

retribuzione e retribuzione da produttività, sulla quale ultima l'alleggerimento fiscale dovrebbe e potrebbe essere più corposo.

Il recente alleggerimento fiscale sul lavoro straordinario che, checché se ne dica e se non fatto per finta, induce aumento di produttività, è un chiaro esempio di come si cerca di "conoscere" la complessità per tentare di governarla.

D'altronde, e sempre in tema di riduzione fiscale generalizzata e indistinta, pare che stia venendo avanti la tensione ad un federalismo fiscale che, se ci si libera da

ideologismi, poggia su una reale e complessa diversità di condizioni e situazioni, molto più vere e serie del folklore di chi le rappresenta.

Scelte giuste, come il doppio livello di contrattazione o gli accorpamenti contrattuali o altre ancora, vanno però costruite con il coinvolgimento e il consenso necessari, scevri da fastidi decisionisti come da liturgie inconcludenti.



che andrebbe attuata per via patizzia attraverso un "accordo generale quadro". Con chi? Non lo si dice, ma le rappresentanze datoriali e sindacali sono, nella realtà, più ampie e "complesse" di quelle che il documento, anche per semplice omissione, lascia intendere.

D'altronde anche il circuito, molto istituzionale, proposto di misurazione e certificazione della rappresentatività, fulcrato su INPS - CNEL, forse non è più adatto a disegnare i colori del lavoro.

Viene poi "scaldato" la macchina elettorale, prevedendo una rifor-

ordine pubblico. Non avviene in nessun altro Paese europeo, ma si tratta di una tradizione italiana, meritoria e meritata che, mantenuta entro certi limiti, è un bene per il paese e la gente che lavora.

Meno convincente sul piano dei contenuti, nel quadro di una proposta che comunque propone cose interessanti e condivisibili, risulta la "forte riduzione della pressione fiscale sulle retribuzioni dei lavoratori". A parte il "forte", che creerebbe non pochi né semplici problemi di reperimento delle risorse, manca almeno un accenno alla differenza tra

Insomma la rappresentanza del lavoro che, diversamente da quella politica e istituzionale, è diretta e quotidiana, più soggettiva e meno mediata, mal si adatta ad una eccessiva semplificazione della complessità.

D'altronde, sia pure con riferimento a fenomeni particolari che comunque una certa eco l'hanno avuta anche nei luoghi di lavoro, il Presidente della Repubblica, dal Suo alto Magistero, ha paventato rischi di regressione civile.

La quale, almeno per chi scrive, è sempre in un rapporto di causa ed effetto con quella democratica

Il Bilancio di Trenitalia a che e a chi serve?

di Luca Vitali

Il Codice Civile, in materia di abbattimento del capitale, in caso di perdite superiori ad un terzo di quest'ultimo, è abbastanza chiaro; ne consegue che la decisione dell'A.D. Ing. Mauro Moretti era un atto dovuto.

Purtroppo l'abbattimento di capitale è solo un passaggio che non risolve assolutamente nulla. Le perdite 2007-2008 con un capitale ridotto rischiano, se non si intraprendono altre iniziative, di superare un terzo del capitale rimasto e a questo punto saranno dolori un'altra volta. Ma non voglio so-

negativo.

Per puro esercizio, osservando la tabella, basterebbe aumentare del 15-20% i ricavi (aumentare del 15%- 20% il prezzo del biglietto) e dal rosso si passerebbe al nero.

Semplice ,no?

Logicamente ciò non è fattibile per un'azienda che opera in regime di concorrenza, in questo caso il prezzo del prodotto venduto non può variare al di fuori del prezzo determinato dalla concorrenza; sicuramente Trenitalia non opera in regime di concorrenza, al limi-

di realizzare un'impresa lo fa se il valore dei fattori in ingresso è inferiore ai beni o servizi prodotti, quindi la differenza (valore aggiunto) servirà per remunerare il capitale, i dipendenti e i dirigenti.

Il prezzo del prodotto è sempre la variabile che determina in un primo momento la fattibilità di un progetto industriale; se ad esempio decidiamo di realizzare un'azienda di trasporto di persone e merci su linee ferroviarie, supponendo che in Italia non vi sia alcun altro operatore, la variabile più importante che si dovrà decidere sarà il prezzo del trasportato, diciamo del biglietto. Per fare ciò, l'unico riferimento che possiamo utilizzare è dato dal prezzo del trasportato delle società ferroviarie Europee.

Realizzata la società, la responsabilità di un eventuale bilancio in perdita non sarà sicuramente del prezzo del servizio venduto al cliente, considerato che le aziende che vendono quel servizio a quel prezzo hanno bilanci più o meno in parità; ma sarà sicuramente vero che, decidendo di ridurre il prezzo di X%, il bilancio andrà in negativo in maniera proporzionale al valore della X.

Se è così (e non può essere altrimenti), ci si chiede perché ci ostiniamo a vendere un servizio ad un prezzo del 30% o 40% inferiore a quello che consente il pareggio di bilancio di società analoghe e, addirittura, aziende liberalizzate e in concorrenza ,(all'aumentare della concorrenza "vera" aumenta la veridicità del prezzo del servizio) come le società di trasporto ferroviarie inglesi, costano al cliente anche il 50% in più.

Per risanare un'azienda si hanno diverse leve su cui agire: costo del lavoro (sempre per primo), focalizzazione del *core business* , aumenti di capitale. Risulterà comunque insensato utilizzare

CONTO ECONOMICO TRENITALIA					
Dati in milioni di €	2004	2005	2006	2007	2008
Ricavi da mercato	3157	3189	3291	3398	3782
Corrispettivi da P.A.	1720	1746	1640	1983	2266
Ricavi operativi	4877	4935	4931	5381	6048
Costo del lavoro	-2537	-2582	-2653	-2609	-2526
Altri costi netti	-2058	-2295	-2851	-2745	-2813
Costi operativi	-4595	-4877	-5504	-5354	-5338
Margine Operativo Lordo	282	58	-573	27	710
Amm.ti, Acc.ti e diversi	-428	-537	-637	-616	-680
Risultato operativo	-147	-479	-1210	-590	29
Gestione finanziaria	-76	-85	-154	-249	-296
Gestione straordinaria	-9	18	-562	400	
Imposte	-96	-86	-64	-101	-103
Risultato netto	-328	-632	-1989	-540	-370

fermarmi su ciò che è già noto e strascritto su tutti i giornali.

Noi - e penso anche voi - vogliamo capire perché il bilancio di Trenitalia è così malconco ovvero, osservando la tabella del conto economico di Trenitalia, perché il risultato netto è costantemente

te possiamo dire che il prezzo del suo prodotto è confrontabile con quello di aziende analoghe che trasportano merci e viaggiatori in Europa .

Ora, per fare alcune considerazioni soffermiamoci sul prodotto di un impresa/azienda. Chi decide

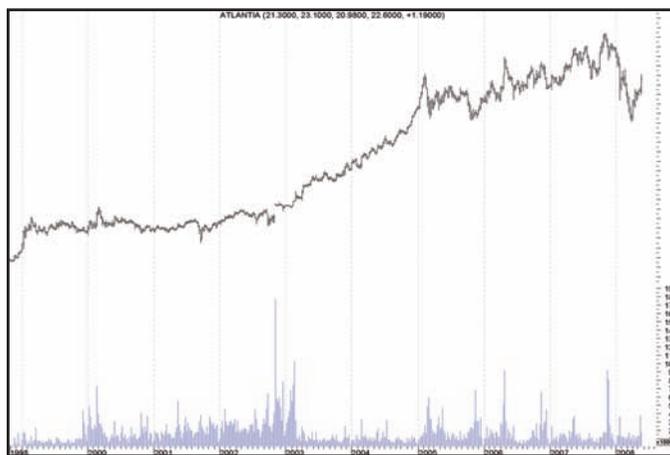
tecniche di questo tipo quando il sistema svende il prodotto/servizio erogato.

A questo punto una domanda sembra inevitabile: a che e a chi serve fare il bilancio ad una azienda che realizza un prodotto che è costretta a vendere ad un prezzo più o meno imposto?

Prima di rispondere vediamo un'altra società dove il prezzo del prodotto venduto fa la ricchezza degli azionisti.

Nel 1999 la Società Autostrade viene privatizzata con un apparente successo da parte dello Stato, che ha realizzato la più grande operazione in Europa nel settore. Parlo di successo apparente perché in realtà con la privatizzazione lo Stato ha venduto un flusso futuro di ricavi che ha la natura di un'imposta, quindi se lo stato viene purtroppo inteso come un ordinamento giuridico politico scisso dal popolo allora è un successo altrimenti un disastro perché l'alto valore realizzato dipende dall'alto e certo flusso di pedaggi pagato dai cittadini.

La prima quota (13%) del capitale della società Autostrade, fu



ceduta dall'IRI nel 1986; nel 1999 la privatizzazione fu completata e fu valutata per 7700 milioni di euro.

Per ottenere ciò, nel 1997 fu rinnovata la convenzione per un periodo lunghissimo (40 anni) ed a condizioni molto generose per il gestore.



Ad una prima analisi, ha una sua coerenza l'idea che il motivo della privatizzazione sia stato quello "di far cassa", cercando di ottenere il massimo introito attraverso la privatizzazione prima, e la regolazione poi, senza prestare molta attenzione ad altri aspetti, quali incentivare l'efficienza del concessionario e limitare gli extraprofiti del monopolista.

Questo è stato possibile perché il pedaggio autostradale è un servizio intangibile e inconfondibile, oltre ad essere di monopolio naturale; chi prende la tratta in concessione non ha nessun altro concorrente.

Nello specifico dei pedaggi autostradali in Europa, le autostrade sono in larga maggioranza senza

pedaggi, quindi in Italia si pagano in assoluto i pedaggi più cari d'Europa.

Le conclusioni sono presto fatte, in Europa il prezzo del biglietto del treno è il più basso, con la conseguenza

che il bilancio di Trenitalia è costantemente in rosso; nella stessa Italia i soldi pagati per pedaggi in assoluto sono i più cari e i bilanci delle società di gestione delle autostrade sono la ricchezza degli azionisti.

Quindi la risposta alla domanda sul senso del bilancio di Trenitalia, società monopolista con prezzo

del servizio erogato parzialmente imposto, è la seguente:

mantenendo il bilancio costantemente in rosso si può far pressione sulla necessità di abbassare il costo del lavoro e, quindi, giustificare tagli di personale, responsabilizzare le OO.SS. per il mancato raggiungimento di obiettivi, magari smembrare o ridurre un sistema ferroviario che ha nelle dimensioni la sua forza.

Per gestire aziende che operano in regime di monopolio o quasi, non è necessario un management di prim'ordine, non bisogna implementare complesse strategie di marketing, quindi molto spesso tutto ciò che gira attorno ai numeri di bilancio è solo merce usata per fini politici.

Il bilancio di Trenitalia potrebbe tranquillamente stare in pareggio. Certo non è pensabile aumentare di colpo il prezzo del servizio erogato del 30% o 40% ma, se in passato lo Stato interveniva compensando le perdite di bilancio perché in un prezzo basso e nel mantenimento di tratte poco redditizie c'era socialità, ora si dovrà gestire il transitorio, modulando un periodo nel quale un aumento progressivo, spalmato su un periodo sufficientemente lungo, riallinei il prezzo del servizio e nel frattempo si utilizzino tecniche sul capitale di entità progressivamente minore in proporzionalità inversa al riallineamento del prezzo del biglietto; le tecniche sul capitale, nello specifico, non potranno essere decise in autonomia in quanto, essendo classificate come aiuti di stato, dovranno essere approvate da Bruxelles.

Internships ferroviario fra i paesi membri dell'unione europea

di Rosario Panetta

Sarebbe interessante se, in analogia a quanto già messo in atto da numerose società europee, anche le ferrovie potessero intraprendere un percorso di unificazione della rete e del trasporto ferroviario in genere, dando come risultato finale una RETE UNICA EUROPEA.

Questo permetterebbe una semplificazione delle procedure internazionali di scambio, sia a livello merci che passeggeri, ottimizzando anche il settore commerciale che ancora oggi, nonostante la moneta unica, pecca di innumerevoli NAZIONALISMI che impediscono un suo snello utilizzo a livello comunitario.

Un processo di unificazione delle tariffe e degli standard di qualità e sicurezza a livello comunitario permetterebbe una migliore fruizione dei servizi ferroviari per tutti i cittadini Europei.

Per renderlo possibile si deve investire su due fattori principali: l'unificazione della norme che regolano l'esercizio ferroviario in Europa ed un sistema unico commerciale per quanto riguarda le varie società del trasporto che usufruiscono dei servizi sulla rete.

Per tale motivo sarebbe necessario intraprendere dei rapporti di collaborazione fra le varie società,



per cercare di capire i punti comuni già esistenti, perfezionandoli ed individuando altri eventuali punti di criticità/difficoltà che andrebbero discussi a livello Europeo.

A tale scopo si potrebbero reperire fra il personale in forza sia nelle reti che nelle società di trasporto gli attori che entrerebbero in gioco in questo laborioso ma efficace processo di "unificazione" del trasporto.

Si potrebbe reperire personale che - dotato di un'adeguata conoscenza linguistica - potrebbe effettuare uno scambio formativo verso una società di un paese membro dell'unione Europea, sia essa appartenente alla rete o al trasporto. Allo stesso modo il nostro

Gruppo Fs potrebbe accogliere nel suo organico - per un arco temporale concordato a livello comunitario - personale estero che svolgerebbe comunque un'azione attiva all'interno dell'azienda.

Ovviamente per i settori di Front-line (come biglietterie e servizi di Customer-Service) la proficua utilizzazione sarebbe garantita dalla presenza di numerosi stranieri nel nostro paese.

Posizione più complessa potrebbe essere quella del personale addetto alla circolazione dei treni che, per via della complessità delle procedure, richiederebbe comunque un supporto interno e sarebbe impossibilitato ad operare dall'inizio in maniera autonoma.

Essendo questo un progetto per lo Sviluppo Europeo, si potrebbe valutare anche l'impiego di fondi comunitari per la sua attuazione.

Dai ritorni d'esperienza fra il personale delle Internships si potrebbe costituire un Forum dove scambiare informazioni fondamentali per la buona riuscita del progetto.

Ed allora un buon lavoro alla nostra dirigenza, al nostro parlamento Europeo ed a noi tutti, che già da tempo, come categoria, ci sentiamo un po' più "COLLEGATI" rispetto ad altri.



Regole necessarie per il diritto di sciopero nel settore della Mobilità ferroviaria e autoferrotranviaria

di Agostino Apadula

L'apertura del confronto sul rinnovo del CCNL unico della mobilità ha reso quando mai necessario discutere del tema della regolamentazione dello sciopero generale dei trasporti. Su questo nuova ipotizzata normativa di fatto si è aperto un dibattito all'interno del sindacato all'indomani della presentazione della Piattaforma per il rinnovo del CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi. La previsione infatti di questo nuova vertenza contrattuale ha fatto diventare per conseguenza ineludibile la definizione di un più articolato ed armonizzato sistema di regole per la previsione dei conflitti sindacali all'interno del settore interessato da essa.

Su ciò si è avviato quindi un confronto nel sindacato e tenuti anche specifici incontri unitari con la Commissione di Garanzia e **tra la sola FAST FerroVie e la stessa Commissione**, per programmare e coinvolgere sul problema le Associazioni Datoriali, in specie l'ASSTRA e l'ANAV, che più di tutte stanno ponendo problemi di diversa natura sulla proposizione del CCNL di settore ed, a detta dello stesso Presidente Martone per conto della Commissione di Garanzia, anche sulla definizione di questa regolamentazione dello sciopero generale del settore trasporti.

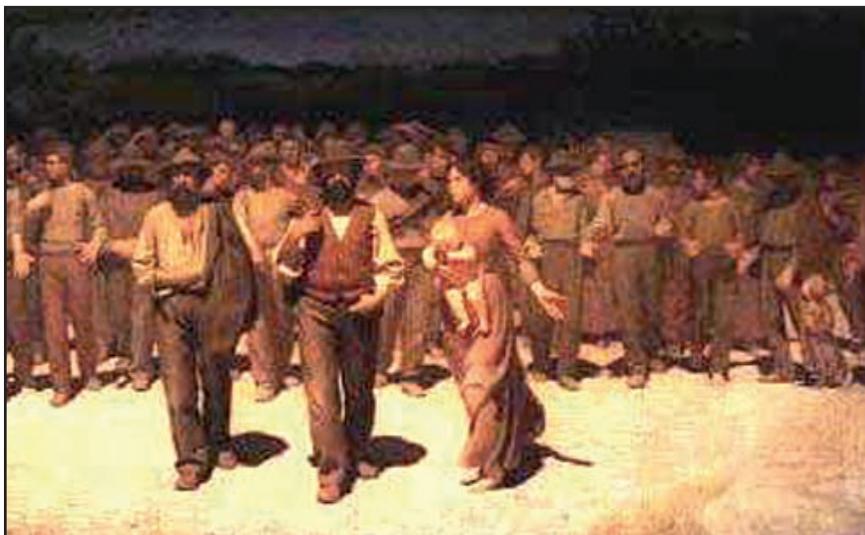
Il Presidente Martone negli incontri tenutisi, pur dando la disponibilità della Commissione di Garanzia L.146/90, a parlare dell'argomento non ha nascosto le difficoltà esistenti, per armonizzare i contenuti del "Testo coordinato degli accordi sui servizi minimi degli scioperi del 23 novembre 1999 e del 29 ottobre 2001" del settore ferroviario e quello della regolamentazione provvisoria del trasporto locale, **soprattutto in rela-**

zione al problema della concomitanza degli scioperi all'interno del settore trasporto, per lo stesso bacino di utenza e per gli stessi vettori, nel caso appunto di sciopero generale dei trasporti.

La Commissione di Garanzia si è impegnata a convocare ASSTRA, ANAV e AGENS al fine di verificare le condizioni di definizione di una regolamentazione di questa

svolgere un ruolo di proposizione e di sintesi, oltre che istituzionale.

Riteniamo pertanto che all'interno del Sindacato, si debba dare luogo ad una discussione ragionata perché in tempi ristretti si pervenga ad un testo comune da sottoporre poi alle Aziende della mobilità e quindi da far condividere alla Commissione di garanzia. In questo percorso pensiamo ci



nuova fattispecie di astensione dal lavoro.

Sul merito la FAST FerroVie, fermo restando la necessità di superare le difficoltà rappresentateci, sia in rapporto alla disponibilità, che è tutta da verificare, delle Aziende ad intraprendere un percorso sull'argomento, che in relazione agli impedimenti, allo stato oggettivi a prevedere scioperi concomitanti di più vettori dei trasporti, ritiene che il primo obiettivo da concretizzare sia quello perlomeno di addivenire ad una proposta condivisa dalla pluralità dei sindacati interessati all'argomento, da poter poi sottoporre alle associazioni dei datori di lavoro ed ovviamente alla Commissione di Garanzia, attesa la manifestata disponibilità da quest'ultima a

possa aiutare, anche in vista degli ipotizzabili scioperi nazionali sulla definizione appunto del CCNL della mobilità, l'esperienza della **sperimentazione della diversificazione oraria attuata, pur tra mille difficoltà, tra il vettore ferroviario e quello degli autoferrotranviari nello sciopero del 9 maggio u.s.**

Riteniamo infatti che questa nuova fattispecie di sciopero generale dei trasporti **debba essere, in linea di principio uno strumento al quale ricorrere appunto nella fasi di apertura e sostegno della vertenza contrattuale.**

In questa ottica pertanto **dovranno essere concordati i tempi e i modi delle dichiarazioni e delle effettazioni degli scioperi**, che non

potranno ovviamente essere quelli usuali, **considerato il forte impatto che uno sciopero generale del trasporto può avere nella società civile.**

In relazione a ciò si può fare riferimento, *ma ovviamente siamo aperti come FAST Ferrovie ad eventuali altre ipotesi avanzate dalle altre O.S.*, alla tempistica ed alle procedure concordate per lo sciopero generale nazionale contrattuale dei ferrovieri e *conseguentemente mediante la previsione, che è tutta da definire, di limiti rispetto alle problematiche di rarefazione/concomitanza con altre astensioni del lavoro, all'interno dello stesso bacino d'utenza, di vettori del trasporto diversi da quelli interessati alla vertenza.*

Lo sciopero generale dei trasporti siamo convinti inoltre che debba essere anche uno strumento da **potersi inserire nelle vertenze più complessive e trasversali al mondo del lavoro**, afferenti a scelte di politica economica di parte governativa/datoriale. *In questo caso seguirà le modalità di dichiarazione e di attuazione di dette astensioni dal lavoro.* Dovrà venir meno, a nostro giudizio, in questo caso ogni limite di rarefazione/concomitanza.

Altro punto di nodale importanza, per FAST FerroVie, indispensabile da definire, in questa fase di regolamentazione del nuovo istituto, è la semplificazione degli interventi della Commissione di Garanzia sui capitoli degli accordi già intervenuti tra O.S. e datori di lavoro e da essa giudicati congrui che poi, nel tempo vengono rimessi in discussione strutturalmente mediante l'emanazione di Delibere della stessa Commissione di Garanzia che di fatto ne modificano l'impianto, rendendo sempre più difficile per il sindacato e quindi per i lavoratori esercitare il diritto di sciopero costituzionalmente garantito.

La nostra impressione è che dietro il concetto condivisibile **“della contemperazione del diritto di sciopero da parte dei lavoratori con il diritto alla mobilità dei cittadini”** *la Commissione di garanzia*, anche e soprattutto mediante le Delibere a cui prima si faceva riferimento, *si sia sbilanciata nel garantire soprattutto “il diritto alla mobilità” mortificando conseguentemente “il diritto allo sciopero”.*

Non è questo il ruolo che la Commissione di Garanzia L.146/90 era chiamato a svolgere.

Il riscontro che sia venuto a mancare il rispetto del compito di equi-



librio che la Commissione doveva esercitare, sta nel contenzioso continuo esistente tra essa e le O.S. territoriali, che sorge con metodica cadenza in occasione di ogni e qualsivoglia tentativo di dichiarare azioni di sciopero sul territorio. Si può far riferimento nel merito alle ultime dichiarazioni **degli scioperi regionali della Toscana, della Liguria, degli scioperi per il personale delle autostrade ed addirittura dello sciopero del personale di Santa Maria La Bruna**, così poco influente sulla circolazione treni, per verificare come **“la semplice dichiarazione di una sia pur minima astensione del lavoro”** *sia diventato una pratica molto difficile... c'è sempre infatti una Delibera emanata unilateralmente dalla Commissione di Garanzia che viene violata.*

Lungi da noi l'idea di contestare in assoluto il lavoro svolto tra tante

difficoltà in questi anni dalla Commissione di Garanzia, riteniamo però che, almeno per certi aspetti, anche **spesso per rispondere**, magari incoscientemente, **a spezzoni retri della società in senso lato ed a oppositori di maniera del sindacato**, la Commissione di Garanzia sia venuta meno al suo ruolo di sintesi dei due suaccennati diritti, ambedue garantiti dalla Costituzione.

FAST FerroVie vuole pertanto intervenire su questo aspetto del problema dando la disponibilità, come d'altronde ha dato, a ridiscutere, **anche in relazione al ricorso da essa presentato al TAR del**

Lazio, i contenuti della delibera n. 06/581 bis del 25/10/2006, con la quale la Commissione di garanzia esasperando **il concetto di sciopero locale a rilevanza nazionale** ha posto di fatto forti e strumentali limitazioni sugli scioperi territoriali nel trasporto ferroviario.

Anche su questa ipotesi di lavoro la Commissione, nell'incontro da essa tenuto con FAST FerroVie, ha rinnovato la sua disponibilità ad esaminare proposte specifiche, **così come sulle regolamentazioni provvisorie esistenti negli altri vettori del trasporto** che di fatto sono diventate un alibi per le aziende del trasporto per rifiutare ogni ipotesi di intesa sulle azioni di sciopero proposte dalle O.S.

Verificheremo nel tempo se le dichiarazioni di principio dateci dalla Commissione, su quest'ultimo aspetto della Delibera intervenuta sul testo dell'accordo sugli scioperi nel trasporto ferroviario, sono concrete sapendo anche che, il superamento di questa problematica è dirimente per raggiungere un buon accordo, che tuteli lavoratori ed i cittadini, sulla regolamentazione dello sciopero generale del settore trasporto.



CONVENZIONI ASSO CRAL a territorialità nazionale



fruibili a presentazione logo Asso Cral Italia



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



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



RENAULT ITALIA
Sconti eccezionali su tutta la gamma delle autovetture, in tutta Italia
www.assocral.org/home/renault.asp



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



Speciale Pacchetti Vacanze
Prezzi incredibili per viaggi e Hotels
www.it.youtravel.com/index.asp?pcd=90705250808215161



Autonoleggio HERTZ
In tutto il MONDO - Sconto 05%
www.assocral.org/hertz.asp



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



Tessera CODACONS
Sconto 80%
www.codacons.it/convenzioni/assocral/



SHOP on LINE
Acquisti vari sul web a prezzi agevolati
www.assocral.org/



SHOP ON LINE - Orodivino
Acquista i migliori vini italiani - Sc.15%
www.assocral.org/home/conv_risultati.asp?form_chiave=ORODIVINO



Prenotazione MUSEI
In Italia
www.weekendafirenze.com/bigphp/mus.php?skin=asc&mus=uffizi&lang=ita



Spedizioni floreali in tutto il mondo
sconto 10%
www.assocral.org/home/interflora.asp



Ostelli della Gioventù
Ingresso senza tessera (in italia)
www.assocral.org/home/aig_ostelli_gioventu.asp



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



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



TOURING CLUB - Tariffe agevolate
su Tesseramento e assistenza stradale
www.assocral.org/home/pp_touring_club_2006.asp



AMPLIFON prova gratis per 1 mese
Controllo gratuito dell'udito - Sc.10%
www.assocral.org/home/migl_convvenz_055_amplifon.asp



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



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



Auto TATA - Sconti in tutta Italia
7-8% sui listini ufficiali
www.assocral.org/home/tata.asp



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



Convenzione con TELEPASS "Family e "Premium"
Esenzione per 6 mesi del canone
www.assocral.org/home/telepass.asp



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



Reading Club - Sconti fino al 78%
su oltre 30 primarie Testate editoriali
www.assocral.org/home/reading_club_amici_lettura.asp



Salmoiraghi & Viganò - Foto Ottica
250 Negozi in Italia - Sconto 10-15%
www.assocral.org/home/conv_risultati.asp?form_chiave=salmoiraghi



Sconti sui Ristoranti
in tutta Italia
www.assocral.org/home/convenzioni_nazionali_commercio.asp?Categoria=Pizzeria%20-%20Ristoranti

E' l'ora di tirare fuori le unghie

di Marco Peroli

Ci risiamo.

Il contratto è scaduto da 5 mesi, e nulla si fa per la definizione del rinnovo.

Nonostante l'impegno sottoscritto dalle parti il 21 novembre scorso e la sottoscrizione dell'accordo - ponte delle Attività Ferroviarie, firmato il 24 gennaio scorso, con il quale si è, di fatto, fissata la scadenza contrattuale dei settori del Trasporto pubblico locale e delle Attività ferroviarie al 31.12.2007 e la presentazione della piattaforma di rinnovo contrattuale unitaria, le parti datoriali - ASSTRA in testa - non intendono nemmeno aprire la discussione.

Anche il Governo, nel frattempo, è cambiato, e non sappiamo ancora come intenda muoversi sulla materia.

Sappiamo solo che tutti hanno urlato ai quattro venti che l'Italia ha e deve risolvere il problema salariale dei lavoratori e dei pensionati, che si sono visti erodere il potere d'acquisto dagli aumenti dei principali prodotti di primo consumo (pane, pasta, latte e carburanti in testa).

Siamo consapevoli che i criteri base della struttura della contrattazione, definiti dall'accordo del 23 luglio 1993, sono superati.

L'indennità di vacanza contrattuale non è strumento sufficientemente deterrente per le aziende.

Il riconoscimento di una semplice una - tantum, in luogo degli arretrati, dopo la sottoscrizione del rinnovo contrattuale, avvantaggia di fatto le controparti che hanno, quindi, tutto l'interesse a protrarre all'infinito i rinnovi contrattuali.

L'impegno dei Governi di tenere sotto controllo l'aumento dei prezzi, impedendo speculazioni ai danni dei consumatori, è fallito anch'esso.

La legge sugli scioperi, che si atti-

va quando i lavoratori si vedono ledere i loro diritti, prevede sanzioni a carico degli stessi, ma nessuna normativa prevede sanzioni automatiche per le controparti che attaccano gli stessi diritti.

Dobbiamo assolutamente rinnovare il contratto in tempi brevi, per due motivi:

il potere d'acquisto del salario deve



essere ripristinato;

all'apertura delle gare per l'affidamento del servizio deve essere garantito, anche laddove non sarà più la stessa società a gestire, il salario aziendale dei lavoratori di tutte le aziende.

Oggi, il nostro salario è composto dalla parte fissa (sancita dal CCNL) e da quella variabile che, nel caso delle aziende del TPL, è stata ottenuta con le trattative di secondo livello aziendali.

L'attuale normativa prevede che il mantenimento dei diritti acquisiti, in caso di cambio di società di gestione del servizio, è attuabile LADDOVE POSSIBILE.

Ciò consente ai soggetti interessati alle gare per l'affidamento del servizio di TPL di effettuare le offerte sulla base del solo CCNL, non comprendendo il salario aziendale.

Vinta la gara, la nuova società ha la possibilità di rimettere in discussione tutte le materie di secondo livello concordate negli anni, modificando

normative e compensi salariali.

Tutto questo, purtroppo, non è fantascienza, ma realtà già attuate. Ne sanno qualcosa i lavoratori della NET, società del gruppo ATM di Milano, che si sono visti ridurre parte del salario aziendale e modificare i turni di servizio, allungandone nastri e durata.

Dobbiamo dare atto che anche noi vi abbiamo messo del nostro.

Se oggi c'è un problema salariale, la colpa non è solo dei prezzi che salgono, ma anche dei salari che sono scesi (CFL e Legge 30).

Miopi siamo stati a non prevedere ciò che stava accadendo, e troppo ottimisti siamo stati credendo che euro e risorse energetiche sarebbero state la panacea di tutti i nostri mali.

Ora è necessario guardare avanti, ripartendo dagli errori commessi per trovare la giusta soluzione, senza incorrere nell'errore di spostare e non risolvere i problemi.

Dobbiamo tirare fuori le unghie e costringere Governo e parti datoriali a riaprire la trattativa sul Contratto della Mobilità.

Dobbiamo integrare il salario e le normative aziendali al Contratto Nazionale, in modo tale che tutti gareggino a pari condizioni.

Dobbiamo impedire che gli aumenti salariali di oggi incidano negativamente sulle prestazioni pensionistiche di domani.

Dobbiamo contrastare le speculazioni.

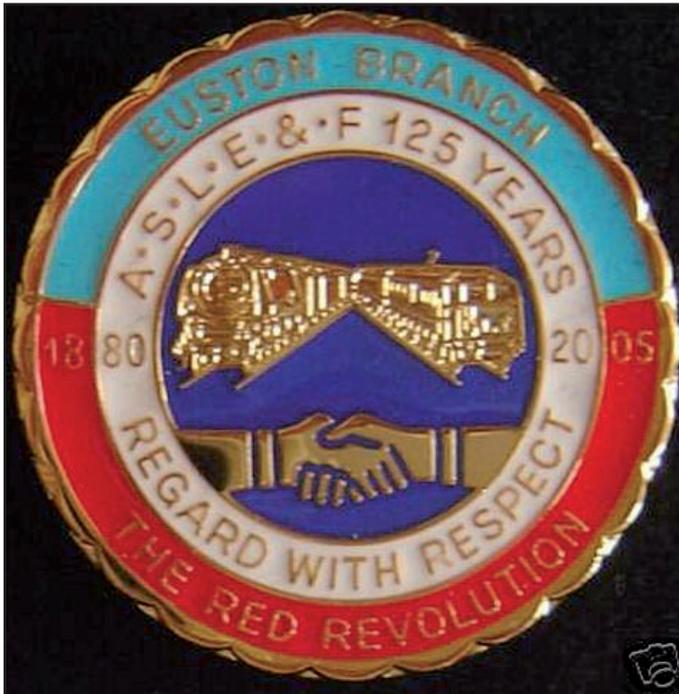
Dobbiamo far sì che l'Europa diventi una soluzione e non un problema.

La piattaforma per il rinnovo del contratto c'è.

Associazioni datoriali e Governo non possono farci attendere ancora.

In Europa: attacco ai diritti sindacali dei lavoratori

Relazione a cura del sindacato ASLEF - Gran Bretagna



L'operatore della ferrovia tedesca DEUTSCHE, durante lo sciopero per il rinnovo contrattuale dei macchinisti tedeschi, ha utilizzato i macchinisti provenienti dall'Austria.

La nuova certificazione del macchinista europeo, che è stata introdotta da una direttiva europea in considerazione della liberalizzazione del trasporto passeggeri internazionale nel 2009, potrebbe essere di aiuto a qualsiasi impresa ferroviaria che, in occasione di uno sciopero nel proprio paese, voglia farlo fallire utilizzando i lavoratori degli Stati limitrofi.

Due direttive legali emanate dalla Corte di giustizia europea, EGJ, a fine dell'anno scorso, potrebbero essere utili ai datori di lavoro che volessero sfuggire agli accordi collettivi fatti con i sindacati.

Si tratta dei casi di Viking e Laval, nei quali i sindacati sono entrati in sciopero perchè

i datori di lavoro, per le loro lavorazioni, hanno usato personale straniero retribuendolo con paghe più basse.

Viking Line, società di navigazione, ha tentato di sfuggire ai contratti collettivi

ed alle condizioni di lavoro concordate con le imprese finlandesi, non rispettandoli su di una nave di nome Rossella, che fino ad oggi ha battuto bandiera finlandese.

Così la Viking Rossella ha cercato di agire navigando sotto la "bandiera economica" dell'Estonia, utilizzando equipaggio estone pagato di meno.

Seguendo una richiesta del sindacato finlandese dei marittimi, la Federazione Internazionale dei Lavoratori

dei Trasporti ITF, ha emanato delle istruzioni per boicottare le attività della Viking.

Viking ha proceduto legalmente chiedendo l'intervento dell'Alta Corte di Londra dove l'ITF ha la sua sede centrale, argomentando il ricorso con il fatto che è stato leso, con lotte sindacali, la sua libertà di scegliere ed agire dovunque, come stabilito dal diritto comunitario europeo.

L'EGJ ha risposto che è un diritto "fondamentale" eseguire le lotte sindacali, che hanno come unico obiettivo la protezione del lavoro e dei posti di lavoro.

In altre parole, si è dato alla Corte lo spunto per dire quali sono gli obiettivi che si devono fissare le lotte sindacali (scioperi ecc.) e se il sindacato ha altre possibilità per raggiungere questi obiettivi senza ledere i diritti dell'impresa, che ha la facoltà di stabilirsi in qualsiasi altro Paese della Comunità Europea.

Questa decisione ha effetti allarmanti per le scelte e le libertà sindacali.

L'EGJ, una settimana più





tardi, ha stabilito che non è possibile imputare cause agli Industriali perchè è diritto del Datore di Lavoro impiantare imprese in altri Stati membri, ed è loro obbligo solamente, stabilendo i loro affari in altri Paesi della Comunità Europea, realizzare i termini e le condizioni minime previsti dalla legge (come salario minimo, diritti minimi, ecc.)

Laval, una società lettone, ha mandato un lavoratore lettone a lavorare in un cantiere svedese. Non essendo stato possibile trovare un accordo sulla retribuzione, il sindacato edile svedese ha iniziato a bloccare i cantieri Laval in Svezia.

A questo punto anche il sindacato svedese degli elettricisti ha fatto interrompere le lavorazioni.

Laval ha intentato una causa per denunciare le misure illegali adottate dal sindacato, ed

ha spiegato che il lavoro era stato affidato a lavoratori di altri Paesi dell'U.E. perchè le paghe richieste dai sindacati svedesi erano più alte.

L'EGJ ha condiviso le scelte fatte da Laval. Mentre ha detto, come nel caso Viking, che il diritto sulle misure delle lotte sindacali è fondamentale, ha aggiunto che le azioni prese per il raggiungimento delle condizioni di lavoro e gli standard minimi, come fissate nelle Direttive del lavoro, non sono giustificate.

Questo è assurdo. La decisione della EGJ va spietatamente contro quanto da decenni è stato universalmente riconosciuto in tutta la Comunità Europea. Come può essere garantito il diritto fondamentale delle lotte sindacali, se viene superato dal diritto dell'Imprenditore di stabilirsi o acquisire le prestazioni

lavorative da un altro Paese membro?

La Direzione del Lavoro ha l'obiettivo di fissare gli standard minimi per la protezione dei lavoratori che sono inviati a lavorare negli altri Paesi. E' grottesco che un sindacato non possa effettuare lotte sindacali (scioperi, proteste, ecc.) su problematiche che riguardano questi standard minimi.

Nelle decisioni di Viking e Laval, i sindacati hanno visto soccombere il riconoscimento dei diritti internazionali sulle lotte sindacali a favore degli interessi delle Imprese.

L'EGJ, come l'Unione Europea, sostiene di avere a cuore l'assicurazione dei posti di lavoro e la creazione delle migliori condizioni di lavoro in modo che gli affari possano fiorire. Ma entrambe queste decisioni dimostrano che ciò non è vero.

NOTIZIE DALL'EUROPA

... dall'ultimo Consiglio dell'ALE

di Mario Sole

Nei giorni tra il 4 e l'8 maggio 2008, a Berlino, si è svolto il Semestrale Consiglio dell'Ale, l'Associazione Europea dei più importanti sindacati dei macchinisti. Per Fast FerroVie era presente il nostro Segretario Nazionale, Pietro Serbassi.

In questa occasione si è svolto in concomitanza con il Congresso della GDL, lo storico Sindacato



dei Macchinisti Tedeschi, che ha visto il cambio al vertice dovuto dal pensionamento dello storico Presidente della GDL e dell'ALE Manfred Schell.

In questo numero del giornale vi proponiamo una sintesi delle relazioni dei rappresentanti dei sindacati, che hanno fatto il punto sugli sviluppi dell'attività degli ultimi sei mesi e analizzato le problematiche che i lavoratori e chi li rappresenta si troveranno ad affrontare nei mesi futuri.

Come vedremo, le problematiche che i macchinisti devono affrontare nei rapporti con le aziende sono numerose, ma denotano un filo conduttore comune: l'attacco all'unità della categoria e alle specificità del *macchina*.

Iniziamo da **Milan Hošťák**, Presidente di **FSSR**, della Repubblica Slovenia.

A fine Ottobre 2007 sono stati presentati dalle aziende ZSSK

Slovensko AG e ZSSK Cargo Slovakia AG i suggerimenti per il nuovo contratto collettivo 2008. Così sono state affrontate le trattative, specifiche per ciascun operatore del trasporto. Non avendo alcun iscritto in ZSR (infrastruttura), non abbiamo partecipato alla trattativa con quest'azienda.

Dopo i difficili tentativi di negoziazione con l'azienda ZSSK

Slovensko AG, il 25/02/2008 è stato firmato il contratto per il triennio 2008-2010, anche se l'aumento salariale sarà negoziato annualmente.

Il contratto garantisce l'aumento medio del salario del 6.28% rispetto al 2007. Rispetto a ciò i lavoratori riceveranno un aumento mensile omogeneo di 1300 SKK (€ 38.23) a partire dal 01/04/2008, ed anche i macchinisti un aumento medio, come premio, del 40%, vale a dire 232 SKK (€ 6.83). Inoltre, la compensazione di salario verrà attuata anche per gli inidonei. Se il macchinista verrà reso inidoneo per motivi di salute, riceverà con le condizioni determinate dal contratto collettivo una compensazione di stipendio raggruppata con il suo stipendio base.

A causa della mancanza di negoziato, con ZSSK Cargo abbiamo interrotto le trattative e si è iniziato un arbitrato legale. L'azienda

rendeva la negoziazione molto complicata dal momento che, cambiando ogni volta la filosofia, faceva perdere molto tempo. La maggiore complicazione incontrata nell'arbitrato tra gli 8 sindacati e l'azienda, era dovuta proprio alla poca chiarezza nel confronto negoziale, che sembrava non evidenziare contrasti.

Dopo tre incontri abbiamo raggiunto l'accordo: aumento medio del salario del 6.4% rispetto al 2007, equivalente a 800 SKK (€ 23.53) mensili. Inoltre, un 2.2% per i macchinisti, pari a 400SKK (€11.76), ed un'elevazione di premio 420 SKK (€ 12,35). Inoltre la compensazione di salario nel caso di inabilità per malattia. Il contratto sarà valido per l'anno 2008.

Non tutti i lavoratori sono contenti di questo contratto, per questo ci poniamo la domanda di come poter continuare. I nostri iscritti hanno notato l'impegno di GDL e sono coscienti che possiamo andare avanti nel cammino intrapreso.

Scarsa chiarezza sul destino degli inidonei, quindi, e aumenti salariali risibili, per i colleghi sloveni.

Ma in giro per l'Europa c'è di peggio: il tentativo di marginalizzare chi vuole portare ai tavoli di trattativa la voce del Personale di Macchina, come dice nella sua relazione **Arthur Mercier**, Presidente del **SACT** - Belgio

Dopo l'ultima riunione del Consiglio direttivo a Budapest, la situazione di SACT si è deteriorata. La Direzione della Ferrovia Belga, a tutti i livelli, ha deciso di ignorarci, interrompendo il dialogo.

Il SACT ha elaborato un nuovo piano di premio per il macchinista, per il traffico passeggeri e



quello merci. Questo nuovo sistema di premio è stato sviluppato su richiesta di molti macchinisti che con il sistema attuale sono svantaggiati.

I due principali sindacati, che associano il maggior numero di iscritti (esclusi i macchinisti) e la dirigenza ferroviaria, della riforma del premio non fanno nulla, per questo il SACT ha proposto ai macchinisti di scioperare.

Ma i due principali sindacati e la direzione delle ferrovie hanno esercitato forti pressioni sui nostri responsabili sindacali, minacciando licenziamenti in caso di sciopero di SACT fuori dalle regole. La Direzione esercita pressioni anche sui macchinisti che dovrebbero scioperare.

Poiché la SACT è un sindacato non riconosciuto in Belgio, i macchinisti che scioperano devono aspettarsi severe punizioni.

In conclusione, i macchinisti sono intimiditi ed i responsabili del SACT anche. Perché se la base segue la chiamata allo sciopero da parte del SACT, non si può prevedere se ci saranno dei licenziamenti. Noi, come responsabili non possiamo permettere che si corra questo grande rischio, anche perché non sappiamo se la base dei macchinisti ci seguirà.

Il 4 febbraio, però, la Corte di Cassazione belga ha annullato la sentenza contro il SACT: la magistratura belga ha sbagliato a non riconoscerci ufficialmente il diritto di sindacato, in Belgio. La Cassazione fa riferimento alla nostra richiesta di riconoscimento e ha presentato ricorso a

Bruxelles. Presumibilmente questa sentenza dovrebbe essere pronunciata prima della fine del 2008. Se fosse a nostro favore, sarebbe giunta a conclusione una battaglia durata 7 anni. Nella malaugurata ipotesi in cui non fosse a noi favorevole, ci rimane solo la Corte di Giustizia Europea.

Come si può notare, l'atteggiamento delle aziende, in questi Stati come altrove, segue la linea della negazione del dialogo e del mancato riconoscimento dell'interlocutore: le abbiamo già sentite, entrambe.

Ma continuiamo con **Frans van Wanrooij**, Vice Presidente di VVMC – Olanda

In questa relazione, vorrei informarvi sul lavoro ed i risultati ottenuti dal VVMC a partire dall'ultimo Consiglio ALE.

Abbiamo ancora in corso le trattative per il rinnovo contrattuale (2007-2009) con NSR Trasporto Passeggeri.

Il NSR vuole riconoscere solo il rinnovo di parte del contratto, discutendo solo delle modifiche che interessano il lavoro notturno e lasciando inalterato tutto il resto.

Oggi il contratto è più favorevole per gli associati, abbiamo 36 ore di riposo settimanale ogni 7 giorni lavorativi mentre si vorrebbero, con il nuovo contratto, 32 ore.

Inoltre il NSR ha voluto un'altra aggiunta per il personale viaggiante. Non vuole più che il personale di scorta sia fisso per un treno ma chiede l'istituzione di una "squadra di servizio", un "servizio team" di supporto. Questi "servizi team", che sono assegnati alle grandi stazioni, sono chiamati all'occasione. Il Personale di Scorta su questo argomento è molto debole.

Il 2° e 3° accompagnatori non compongono una squadra completa, con la conseguenza di una paga molto bassa.

La NS (ferrovia olandese), che alla fine di questo anno cambierà il Presidente, è in procinto di





costruire una nuova organizzazione. Pensiamo che per il 2015, al termine della concessione con lo Stato, voglia la separazione tra **Infrastruttura e Trasporto**

Aggiunge **Yordan Manov**, Segretario di **ULDB** – Bulgaria

La separazione in quattro società della ferrovia bulgara (BDZ) è stata già eseguita: BDZ-EAG, (che è la società madre), BDZ (Passeggeri), BDZ (Merci) e BDZ Trazione. Tutti i macchinisti e gli aiuti macchinisti appartengono al BDZ Trazione. Questa società è stata registrata il 23.11.2007. In questo caso, il KAV (Contratto) è valido per il 2007 fino al 23.11.2008. Dopo questa data, ciascuna delle società deve firmare un KAV separato. Al momento prepariamo un progetto che sarà presentato ai datori di lavoro all'inizio delle trattative con i sindacati. Contemporaneamente, con i datori di lavoro verrà negoziata la parte riguardante la rata inflazionistica relativa al 2007, che ammonta al 12%. I negoziati sono difficili, perché la condizione dei conti aziendali è tragica. Speriamo di poter raggiungere infine un accordo.

Nella vita sindacale, la situazione è quasi normale. Naturalmente ci sono i problemi giornalieri, ma posso affermare che superiamo con successo la maggior parte delle problematiche.

La divisionalizzazione, lo “spac-

chettamento” come è avvenuto in Italia alcuni anni fa, con i risultati che vediamo giorno per giorno: moltiplicazione di incarichi dirigenziali e mancanza totale di sinergia tra pezzi della stessa azienda.

Qualcosa di simile accade anche in Repubblica Ceca, come relazione **Petr Cechák**, Presidente di **FSCR**

Dal 1 Dicembre 2007 la Federazione dei Macchinisti della Repubblica Ceca lavora con nuove condizioni. Questo perché, a quella data, il più grande gestore ferroviario, il CD SPA, ha eseguito importanti passi di trasformazione.

La CD Cargo è diventata una società affiliata separata ed al Mutergesellschaft è rimasto solo il trasporto passeggeri. A seguito di questo importante passo, il FSCR ha condotto con i datori di lavoro le trattative assieme alle altre Segreterie

Sindacali. Il risultato sono stati due Memorandum. Gli sforzi si sono concentrati sul problema sociale e la Direzione Aziendale ed il Ministero dei Trasporti hanno lavorato di pari passo promettendo uguali condizioni di lavoro per i lavoratori di entrambe le società.

Pertanto il contratto è diventato il Contratto Collettivo, valido per entrambe le Imprese, ed ha validità per l'anno 2008. In questo contratto anche le condizioni stipendiali sono vincolate per tutte le professioni ferroviarie, dunque anche per il macchinista.

La nostra organizzazione si è battuta sulle condizioni di lavoro, che sono la base sociale per quei macchinisti che sono stati spostati nella CD Cargo.

Il “memorandum” sopra menzionato è stato ancorato alla conoscenza di tutte le nuove leggi per le cose già in possesso e le promesse dovranno essere mantenute.

Per esempio il mantenimento di





tutte le agevolazioni delle condizioni di viaggio (viaggi gratis) così come i doveri del datore di lavoro nei riguardi dei macchinisti che diventano inidonei per causa di malattia.

Quest'ultimo è un passaggio molto complicato, a causa delle nuove regole lavorative entrate ora in vigore. Per questo motivo siamo più convinti che al macchinista inidoneo dovrà avere la garanzia, oltre che di un nuovo lavoro, anche una specifica indennità di paga. Purtroppo diventa anche sempre più difficile il programma sociale di quelli appartenenti a CD (DSP) di andare in pensione anticipatamente.

Il deficit dei macchinisti è avvenuto a causa di una pessima gestione: veniva richiesta una grande quantità di lavoro straordinario che ha portato in deficit economico la CD. In ciascuno dei due anni scorsi, sono state effettuate 1 milione di ore di lavoro straordinario.

In questo periodo un altro problema di grande attualità è l'intenzione del governo di modificare il sistema pensionistico, con l'obiettivo principale di spostare l'età pensionabile a 65 anni. Finora, in nessuna considerazione paiono essere tenuti il peso dello straordinario e della Professione del macchinista, particolarmente gravosa. Abbiamo inviato già il nostro punto di vista negativo sia al Governo che ai Politici.

Aspettiamo in merito anche la decisione della Corte del Tribunale Costituzionale. La speranza è che questi di aspetti venga tenuto conto nelle norme

della prossima legge sul lavoro.

Come già menzionato nella relazione precedente, ora possiamo firmare il contratto collettivo (contratto di tariffa) insieme alle Confederazioni.

Anche **Hubert Giger**, presidente dello svizzero VSLF, ci presenta un'analisi dell'attività del suo sindacato.

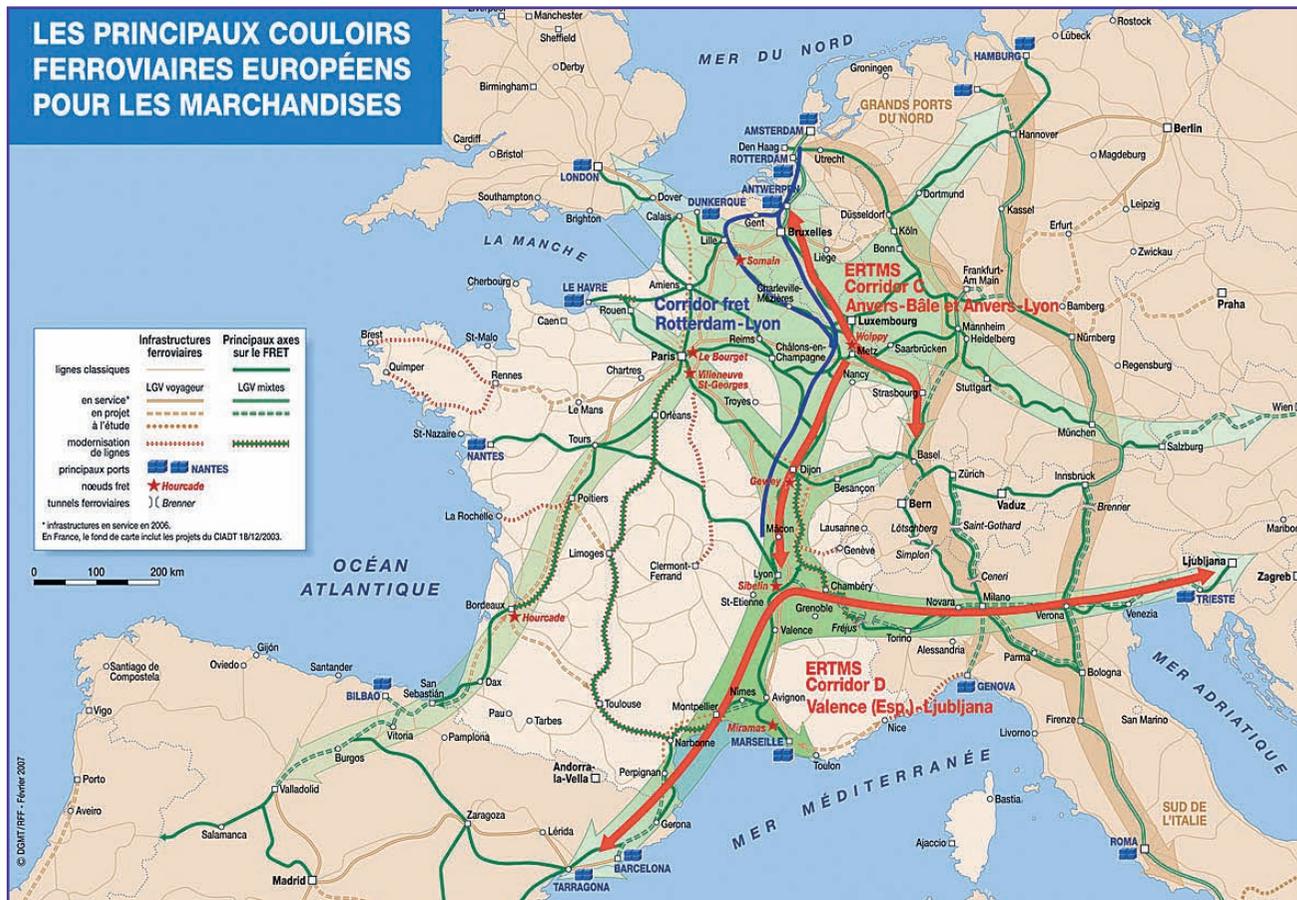
Dopo aver verificato di aver raggiunto, già in autunno 2007, perdite per 70 milioni Fr (circa 40 milioni €), SBB Cargo il 7.3.2008 presenta i piani di smantellamento. Si perderanno posti di lavoro per un totale di 401. Questi sono individuati in particolare nelle

officine delle Locomotive e carri di Bellinzona (126 posti), nel servizio clienti di Friburgo (51 posti), e nell'amministrazione presso la sede di Basilea (224 posti). Lo smantellamento ha luogo in conformità al contratto collettivo di lavoro GAV senza licenziamenti.

Tuttavia gli impiegati hanno programmato uno sciopero illimitato nelle officine di Bellinzona, (il primo dal 1918 nelle ferrovie federali svizzere), durato 4 settimane, e proibito dal nostro contratto di lavoro collettivo GAV. Lo sciopero è stato portato velocemente fino al governo svizzero. Momentaneamente le trattative hanno luogo ad un tavolo formato da SBB Cargo, parte politica, comitato di sciopero e sindacati. Il VSLF ha deciso di non partecipare a queste contrattazioni poiché non ha nessuno scioperante interessato, e quindi non può contribuire ad una soluzione.

Il macchinista ritiene che le soluzioni di ridimensionamento





sono condivisibili e necessarie per la sopravvivenza di SBB Cargo.

Il 20 Dicembre 2007 in Mulhouse (Francia) ha avuto luogo un primo incontro di lavoro tra il VSLF e la Federazione Francese Generale Autonoma dei macchinisti FGAAC. Le delegazioni erano composte dai rappresentanti dei vertici delle associazioni, dai rappresentanti delle rispettive regioni e sezioni, così come dai macchinisti appartenenti ad altre reti.

Il FGAAC organizza i macchinisti francesi ed è partner sociale della SNCF. In Francia è associato a un sindacato circa l'8% dei 160.000 i ferrovieri; dei 15.000 macchinisti circa il 30% è iscritto nel FGAAC.

Il senso delle prime riunioni era quello di avere una conoscenza reciproca della struttura delle associazioni, delle leggi e dei regolamenti nazionali. Abbiamo avuto modo di scambiarci molte domande ed abbiamo potuto mettere una prima pietra per suc-

cessivi regolari incontri.

Il FGAAC non è (ancora) membro del Sindacato Autonomo dei Macchinisti Europei ALE; tuttavia già mantiene stretti contatti con il GDL in Germania.

Il 9 Gennaio 2008 una delegazione del VSLF è stata invitata presso la sede della Società di Trasporto Merci R4Chem a Essen, in Germania.

Obiettivo dell'incontro è stato quello di conoscersi reciprocamente. Il R4C opera regolarmente dalla Germania alla Svizzera, ed attualmente impiega circa 180 dipendenti. Questa cifra potrebbe aumentare ancor di più perché la Società ha intenzione di svilupparsi.

Dopo più di un anno di lavoro, i macchinisti che appartengono alle Ferrovie Regionali Alpi e la Sudest Ferrovie hanno aderito al VSLF, che di recente è stato riconosciuto come partner sociale ed ha partecipato alla nuova contrattazione collettiva.

Il 15 marzo 2008 abbiamo cele-

brato la nostra Assemblea Generale a Basilea. Insieme ad alcuni ospiti del S.N.C.F. (Ferrovie Statali Francesi) e ad alcuni responsabili del FGAAC, era presente anche il collega Manfred Schell, presidente federale del GDL e presidente di ALE.

Alla Riunione Generale, abbiamo deciso di stipulare una assicurazione professionale giuridica per i membri del VSLF e di abbassare a 34 Fr la quota di adesione che oggi è di circa 40 Fr. (25€).

Nell'aria di questo Consiglio, come notiamo da molti interventi, aleggiavano le lotte dei colleghi tedeschi della GDL, che hanno portato una ventata di entusiasmo ai lavoratori di tutta Europa. Di essi ci occuperemo più approfonditamente nel prossimo numero de "La Voce".

Nel frattempo salutiamo e ringraziamo Manfred Schell, che rimane comunque il nostro Presidente ALE e facciamo le nostre congratulazioni e i nostri auguri all'amico Claus Weselsky, nuovo Presidente della GDL.

AMBITO DELL'IMPRESA

*Stralcio dell'intervento al consiglio ALE
del Presidente SEMAF, Juan Jesús Garcia Frailei*

Dall'ultimo Consiglio dell'ALE, il SEMAF ha incentrato la sua attività principale nel negoziato del contratto collettivo.

Questo negoziato ha avuto difficoltà di avvio in quanto gli altri sindacati intendevano procedere ad un confronto sul contratto unico delle imprese: RENFE (gestore impresa), e ADIF (gestore infrastruttura), per le quali è stata determinata la separazione netta realizzata dal 1 gennaio 2005, che ha interrotto ogni legame fra queste imprese. Per dar vita ad un contratto unico pretendevano di modificare la composizione abituale della Commissione di negoziazione, per impedire che il nostro sindacato avesse un maggior numero di membri rispetto alle altre organizzazioni sindacali (avendo noi 4 membri su 12 della delegazione).

Fortunatamente, di fronte alla posizione inflessibile di SEMAF i sindacati, sotto la pressione dei gruppi di lavoratori con salari più bassi, che stavano soffrendo la dilatazione dei tempi negoziali, hanno condiviso le proposte avanzate da SEMAF cioè negoziare, con una Commissione composta da dodici membri, solamente il contratto per la società RENFE.

Una volta iniziata la trattativa, il negoziato è avanzato in maniera decisa tanto che ha consentito di firmare un primo contratto di RENFE Oparatrice, i cui punti principali sono i seguenti:

Incremento salariale dell'anno 2007: 5,62%.

Incremento salariale dell'anno 2008: 3% + fino 1,12% in funzione del grado di completamento degli obiettivi di produ-



Presidente SEMAF, Juan Jesús Garcia Fraile

zione.

Limite di Condotta giornaliero: estensione a tutto il personale di condotta ad agente unico dei seguenti limiti giornalieri (fino ad ora non si applicava nei servizi a brevi percorrenze e nel trasporto Regionale):

5,30 h massime di condotta continuata

5 h massime di condotta notturna e con velocità superiore a 160 km/h

8 h di lavoro giornaliero massimo, quando si superano le 4 h di condotta continuata o le 7h30 in caso di treni notturni

Protezione giuridica: in questa clausola sono state incorporate importanti garanzie per tutto il Personale di Condotta, che permettono lo svolgimento della nostra professione, offrendo coperture assicurative a fronte di eventi, quali per esempio:

Responsabilità penale: in caso di incidente, il lavoratore potrà scegliere se essere difeso dall'azienda o dalla sua compagnia assicuratrice o nominare uno dei cinque gabinetti giuridici statali, che si impegneranno

per conto dell'impresa per la difesa e la garanzie al fine di ottenere la libertà provvisoria.

Procedimenti Disciplinari: nel caso in cui esista un procedimento giuridico in corso, l'istruzione del procedimento disciplinare per la stessa causa rimarrà sospeso fino alla determinazione della soluzione giuridica. Spettano comunque le competenze fisse, per tutta la durata del processo, anche durante la limitazione della libertà personale.

Indennizzi: gli indennizzi che si dovranno pagare per sentenze che hanno individuato responsabilità civili durante l'attività professionale svolta, sanzioni amministrative e di qualsiasi altro tipo, saranno addebitate all'impresa, la quale non eserciterà il diritto di rivalsa sul lavoratore.

Revoca della Patente di Macchinista: il personale che subirà il ritiro della licenza, sarà collocato in altro posto di uguale categoria percependo il totale degli emolumenti fissi della categoria di macchinista e l'85% della retribuzione variabile.



Mancato guadagno: il personale che avrà un incidente in servizio, riceverà un indennizzo giornaliero massimo di € 33,25 per un periodo massimo di tre mesi, per compensare la perdita effettiva del suo salario.

Garanzie per le situazioni di incapacità temporale: queste garanzie compensano le perdite retributive che si generano in caso di incapacità temporanea, al fine di allinearsi al salario del personale di condotta e sanare la differenza rispetto alla parte dovuta dalla Sicurezza Sociale, dalla quale non si può ricevere una quantità superiore a € 3.074,10 mensili stabiliti. Si specificano 2 situazioni:

Incapacità temporanea per incidente di lavoro: l'impresa assicurerà le seguenti percentuali sulla retribuzione lorda del lavoratore:

80% dal 31° al 60° giorno.

85% dal 61° al 90° giorno.

90% dal 91° a max 18 mesi.

Incapacità temporanea per infermità comune: l'impresa assicurerà il 90% del

salario lordo del lavoratore dal 91° giorno a max 18 mesi.

Tavolo di sviluppo professio-

nale: questa clausola attiene alla creazione di un tavolo per progettare una nuova classificazione professionale nella società; si costituirà un tavolo specifico per la negoziazione delle condizioni del personale di condotta. Il termine inizialmente

concordato per la conclusione dei lavori era il 25 aprile 2008 ma, a causa della complessità della trattativa, è stato posticipato al 10 giugno. Questa contrattazione riguarda tutti gli aspetti per la costruzione di un nuovo profilo professionale, che attualmente è fissato in 4 livelli professionali: Capo macchinista, macchinista, capo treno, e macchinista di entrata.

AMBITO NAZIONALE

Altre Imprese.

S.E.M.A.F. ha proclamato uno sciopero di 24 ore nell'impresa statale ferroviaria di scarso traffico (FEVE); la motivazione principale è l'insufficiente formazione che è stata data ai nuovi macchinisti assunti da questa impresa che, non essendo liberalizzata (il FEVE), non applica i criteri dell'ordine ministeriale di omologazione a macchinista.

“Dirigente sindacale passa alle dirette dipendenze dell'azienda”

Questo era più o meno il titolo di un recente lancio d'agenzia di stampa.

Vi starete chiedendo dov'è la notizia, dal momento che siamo abituati a vedere gente che afferma (e fa ...), con massimo vigore, tutto e il suo contrario.

E allora ci viene in aiuto - come dicono quelli che parlano bene - la famosa completezza dell'informazione. Quindi ecco la notizia completa.

“Hansen, l'ex capo di Transnet, il maggior sindacato delle ferrovie tedesche, è passato all'azienda, diventando il capo del personale DB. Per l'esperto dei trasporti del sindacato Ver.di, Winfried Hermann, ora è chiaro

perché Hansen ha cooperato per anni docilmente con la direzione delle ferrovie. Transnet, tra l'altro, nei mesi scorsi ha spalleggiato l'azienda contro la lotta dei macchinisti GDL. L'opposizione Linke e la sinistra SPD lanciano l'accusa di tradimento del sindacato e di vergognoso miscuglio di interessi personali e politici”.

Altro che notizia, trattasi di una notizia!

Quella che a primo impatto poteva sembrare la solita italiana, è in realtà un teutonico accadimento che ha ingenerato numerose e violente polemiche.

E' proprio il caso di dirlo: tutto il mondo è paese ...

Stile Ferservizi

di Alessandro Viola

Il vertice Ferservizi è giunto nuovamente a Cagliari per presentare, come un anno fa, i risultati della gestione 2007 e per illustrare il Piano d'Impresa Aziendale e del Gruppo FS. Tutto ciò è accaduto il 1° aprile, ma vi rassicuriamo: quello che stiamo per raccontarvi non è uno scherzo, ma la triste e dura realtà.

Il tenore degli interventi sia dell'Amministratore Delegato di Ferservizi che dei Responsabili convenuti è stato improntato allo svilimento, all'insulto gratuito del personale che viene considerato non come il bene più prezioso da amministrare in azienda, in quanto composto da persone potenzialmente capaci di esprimere valore aziendale, ma come appendice, meramente numerica, che si può potare con la stessa facilità con cui si recidono i "rami secchi".

E' inaccettabile il modo arrogante con cui sono stati rimarcati i doveri del personale rispetto ai diritti che, se manifestati, vengono automaticamente classificati come "paturnie" a cui non è dovuto alcun riscontro; soprattutto quando tale arroganza proviene dall'Amministratore Delegato che, primo fra tutti, dovrebbe nutrire rispetto nei confronti delle persone chiamate a lavorare con lui per il Gruppo Fs.

Essi, i lavoratori, hanno alle spalle anni di esperienza e cultura ferroviaria che hanno consentito al Gruppo FS di arrivare fin qui nonostante le politiche dissenate di gestione, i cui deleteri risultati sono sotto gli occhi di chiunque voglia vederli.

Riportiamo di seguito, per punti, alcuni passaggi particolarmente brucianti che denotano una imperdonabile ignoranza delle attività e di tutto il lavoro svolto negli anni da questo personale, animato da "passione", "spirito

di Gruppo" e "senso del dovere e responsabilità", così di moda di questi tempi ma che sempre ci hanno contraddistinto, anche come popolo. Ma tutto ciò sembra ignorare la dirigenza preposta al nostro coordinamento, che non lesina l'utilizzo frequente di triti luoghi comuni del tipo "i sardi sono rissosi nel DNA" o "testarda come un sarda" oppure "i sardi si innervosiscono se non mangiano entro e non oltre le 13,30" e ancora "i sardi sono come i messicani" (e qui, nell'incertezza, hanno offeso entrambe le etnie!) che non accettiamo non perché non siamo sufficientemente dotati di senso dell'umorismo, ma perché sono indice di superficialità estrema.

Attività di salvaguardia e tutela dei beni aziendali:

E' da più di un decennio, come confermano le numerose e dettagliate relazioni consegnate ai dirigenti responsabili e conservate agli atti dell'Ufficio, che nella nostra sede è svolta questa attività, proprio perché connaturata allo status di ferroviere, per la cui mentalità ogni bene è da sempre considerato di proprietà del GRUPPO FS e quindi dello STATO. Purtroppo gli stessi dirigenti hanno sempre tentato (peraltro invano) di scoraggiare questa pratica, declinando la responsabilità sull'argomento "perché i beni non rientravano nell'ambito delle loro responsabilità", non ritenendo neanche doverosa la normale attività di segnalazione ai colleghi responsabili.

Innovazione dei processi;

Eccellenza operativa: reperire le informazioni "dove si generano"

La nostra sede ha sempre dato



il proprio contributo sia nel campo amministrativo che in quello gestionale proponendo specifici progetti, analizzati elaborati e testati in sede e poi applicati in ambito nazionale, riguardanti ad esempio l'analisi e la gestione informatica della corrispondenza, dei centri stampa, delle autorimesse, dei buoni pasto mod. P.70 e ticket sostitutivi, delle sinergie tra mense e ferrotel (si leggano gli articoli pubblicati nel nostro giornale nei numeri di luglio/agosto e novembre/dicembre 2007).

Ci si chiede semmai perché il nostro personale, al pari di quello di altri Poli Territoriali, non sia stato chiamato a far parte dei nuovi Gruppi di Lavoro, costituiti di recente per approntare nuove procedure e stili di lavoro, senza

adeguati e trasparenti criteri di coinvolgimento.

Meno di un anno fa la nostra Segreteria Regionale, in occasione di una riunione sull'evoluzione organizzativa di Ferservizi, aveva già presentato ai dirigenti responsabili un documento propositivo per l'acquisizione di altre attività in Ferservizi.

Creare valore con la qualità

Attenzione alla qualità per creare valore aggiunto ai nostri Clienti

L'attenzione al "Cliente", almeno nella nostra Sede e per le materie di competenza, è sempre stata l'ispirazione primaria. Essa ha consentito ai colleghi impegnati nella circolazione dei treni di potersi concentrare per garantire, a loro volta, un buon servizio ferroviario da parte all'utenza esterna vera e propria.

Con l'avvento degli SLA, che nella sostanza hanno ribadito il concetto di "Cliente" riferito alle varie società del Gruppo, si sarebbero potuti dei risultati ancora migliori, con la partecipazione attiva dei referenti di settore. Ma proprio nella nostra Sede tutto ciò non è stato consentito dalla dirigenza preposta al coordinamento; di fatto, è avvenuto che alle richieste dei Clienti spesso non è stata data non solo una risposta adeguata, ma addirittura non si è provveduto a fornire alcun riscontro.

Lo *stile* Ferservizi interpretato dal personale della nostra Sede era invece quello di assistere il Cliente, anticipandone le esigenze e fornendogli soluzioni di volta in volta adeguate alle richieste, senza mai trascurare l'aspetto economico e il ritorno di immagine. I Responsabili Ferservizi, tuttora in attività ma di prossima trionfale uscita, sono

a conoscenza di tutto il lavoro svolto con perseverante dedizione e formidabile passione dal personale in Sardegna perché si raggiungessero risultati tangibili dalle Società Clienti.

I Responsabili delle società Clienti a loro volta, se intervistati, potranno dare ampia conferma

altri settori. Purtroppo enunciare cambiamenti epocali senza aver mai voluto sostenere, nel tempo, attività antesignane di concreta e proficua collaborazione, svolte fattivamente nella nostra Sede e mai apprezzate con la sufficiente attenzione dalla dirigenza, risulta oltremodo offensivo e grottesco.

Infatti, nessun segno di incoraggiamento è stato mai dimostrato per riconoscere lo sforzo teso allo scambio naturale e vicendevole di esperienze finalizzate a produrre sempre migliori performance lavorative.

Lo Stile Ferservizi quindi non può prescindere dal rispetto dei *Principi Fondamentali* sanciti dalla nostra Costituzione; deve essere improntato sulla base della buona educazione, del rispetto reciproco e, nel caso specifico del personale ferroviario, del rispetto del Contratto Collettivo e del Codice Etico ivi inserito.

E lo "*spirito francescano*", tanto a cuore al nostro Amministratore Delegato del Gruppo FS, è sempre stato connotato al "nostro" modo di gestire e amministrare il lavoro, sia per l'attenzione sempre rivolta al contenimento della spesa che alla dovuta assistenza alle esigenze del "*Cliente inteso come prossimo*", nella continua ricerca di nuove opportunità di sviluppo delle attività ferroviarie oggi invece in dismissione.

Infatti questo processo, specialmente nella nostra Sede, ha portato inesorabilmente alla perdita di attività, ormai di gran lunga inferiori rispetto a quelle conservate in altre Sedi, e quelle che ancora restano potrebbero essere dirottate presso altri Poli Territoriali.



di quanto descritto.

Dinamica delle risorse e delle competenze

Specializzazione e professionalizzazione

Favorire lo scambio culturale

Non è mai stato un problema per il personale Ferservizi in Sardegna prestare la propria professionalità anche per la risoluzione di problemi rientranti nell'ambito delle competenze d,

Pensare di affrontare la sfida dell'apertura al mercato esterno in Sardegna oggi ci preoccupa, privi come siamo di ogni possibilità di offerta e forza contrattuale.

Pertanto i signori Dirigenti di Ferservizi, primo fra tutti l'Amministratore Delegato, sono invitati a conoscere le realtà territoriali per potersi rapportare con cognizione di causa, in un confronto costruttivo che non può prescindere da rapporti di reciproco rispetto e correttezza.

Così come siamo disposti a subire le critiche - se meritate - viviamo nell'attesa di ricevere un segnale di riconoscimento del

lavoro svolto e dell'impegno profuso, che attribuiscono quel *valore aggiunto* che ogni individuo può dare.

Se proprio è così difficile staccarsi dalla definizione manzoniana che il personale non è "*quel volgo disperso che nome non ha*", ma approcciare con metodo induttivo che in Azienda si gestiscono attività dietro le quali si esprimono le intelligenze degli individui intesi come persone, ognuna col proprio vissuto e la propria storia, forse si potrebbe davvero credere a un possibile e concreto segnale di svolta e di uno *stile tutto nuovo*, mai caduto in disuso tra le persone di buon

senso, dove tutti - e non solo i dirigenti - siano coinvolti in un vero processo produttivo.

Non possiamo più accettare discorsi standardizzati, basati unicamente su dati numerici applicabili incondizionatamente; la qualità va apprezzata, sostenuta e perseguita quotidianamente a partire da ogni piccolo gesto.

Quindi, opponendoci a questo "massacro", siamo noi oggi a lanciare il guanto di sfida di un radicale cambiamento di stile e di tendenza:

è nostra incompetenza o Vostra
negligenza?

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

Una questione di rispetto

Ogni anno, ogni mese, ogni settimana diventava più difficile.

Ricordava i primi anni, quando riusciva stare sveglio per 40 ore filate, e con la stessa facilità riusciva a dormire per 40 ore. Se c'era da stare svegli, si vegliava; se si poteva dormire, si dormiva. Così, senza problemi, come se avesse un interruttore interno che clic, accendeva o spegneva il circuito del sonno.

Ma un conto è avere vent'anni, un altro è averne oltre quaranta.

I sintomi del cambiamento avevano iniziato a presentarsi già da qualche anno ed ora, all'alba dei 43, si erano consolidati. Insopportabili. Perché capitava che facesse fatica a tirar mattina, quando lavorava di notte, per poi arrivare a casa, stanchissimo, mettersi a letto e non riuscire a dormire per più di due ore. Si girava e rigirava nervosamente nel letto fino a quando, esasperato, non saltava giù. L'unica cosa positiva era l'esistenza del caffè, che alla fine lo riconciliava in qualche modo col mondo e con sé stesso.

A questo pensava Peppe, il nostro

protagonista, mentre alle 5,30 del mattino percorreva in macchina i 21 chilometri che dal lavoro lo avrebbero riportato a casa. Aveva sonno.

Senza accorgersene, preso dall'ansia di arrivare, stava schiacciando un po' troppo sull'acceleratore.

Mancavano un paio di chilometri all'arrivo quando imboccò, a circa 90 all'ora, una svolta a destra in un incrocio, in città. E appena svoltò li vide.

Lampeggiante blu, paletta in mano: "Ora mi fermano". Non si sbagliava.

Il carabiniere si avvicinò, salutò militarmente ed esordì: "Ehi, abbiamo fretta, eh? Mi favorisca la patente e il libretto di circolazione".

Peppe cercava già di immaginare di quanto sarebbe stata la multa. Nel frattempo però aveva osservato il maresciallo: sui 55 anni, due bei baffoni, lo sguardo bonario del padre di famiglia, l'accento calabrese. Decise di giocarsela.

"Marescia', avete ragione, correvo un po'. Ma ho finito poco fa di lavorare e non vedo l'ora di andarmene a dormi-

re". Si complimentò con sé stesso per la decisione, presa all'ultimo istante, di utilizzare il "voi". Se il maresciallo era, come pensava, di origini calabresi, lo avrebbe apprezzato. Calabrese egli stesso, Peppe sapeva bene che nella terra dei Bruzi dare del "voi", anziché il troppo formale "lei", era considerato maggiormente rispettoso. E ci aveva preso.

Il maresciallo sorrise e chiese: "A quest'ora finisci di lavorare? Perché, che mestiere fai?". Aveva utilizzato il "tu". In cambio del rispetto, concedeva confidenza.

"Sono un macchinista delle Ferrovie dello Stato".

"Ah, e il treno lo guidi come guidi la macchina?"

"No, no! Col treno sono più prudente!"

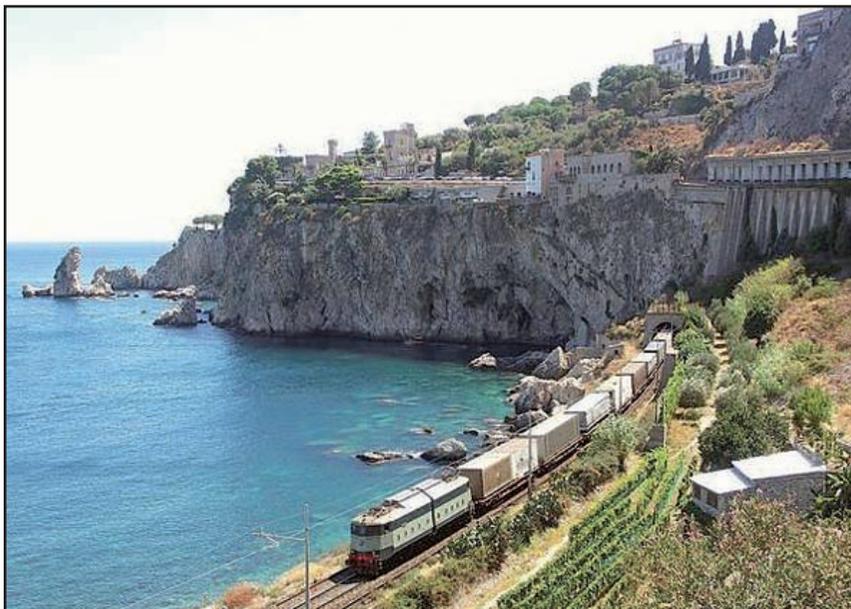
"Speriamo... Vabbe', vattene a dormire. Ma vai piano!"

"D'accordo, marescia'. Grazie. Buonanotte".

"Buonanotte".

Quale futuro per la Cargo in Sicilia

di Salvatore Genovese



Le forti preoccupazioni sulle sorti della Divisione Cargo in Sicilia hanno indotto Fast FerroVie, congiuntamente alle altre Segreterie Regionali, ad attivare le procedure di raffreddamento con la nota del 15 aprile 2008, per avere certezze sui livelli di Produzione e occupazionali.

Dopo alcuni rinvii, giorno 8 maggio 2008 si è tenuto l'atteso incontro con la Società, intervenuta con il responsabile RUO Dott. Stefano Conti, che ha cercato da subito di mettere in evidenza la centralità delle Relazioni Sindacali, da troppo tempo non tenute in Sicilia, ed ha condiviso la richiesta sindacale di calendarizzare una serie d'incontri utili a fare il punto sulle tematiche:

Livelli di Produzione esistenti e programmi di produzione 2008

Analisi dell'attuale Organizzazione del lavoro Impianti Primari Palermo e Bicozza e valutazioni "atti Unilaterali"

Analisi dell'attuale Organizzazione del lavoro negli ICC e COT e valutazioni atti unilaterali

I soli buoni propositi del Dott. Conti, tendenti a giustificare gli atti unilaterali messi in atto dal Capo Area di Palermo, consistenti nella modifica dell'orario di lavoro del

personale degli impianti primari, sicuramente non potranno risolvere le sorti, forse già segnate, della Cargo Siciliana.

Ancora una volta il Sindacato Siciliano, pur consapevole delle difficoltà esistenti non si tirerà indietro dal confronto, che dovrà verificare le reali intenzioni della Divisione; occorre definire una serie d'iniziative che portino lo sperato risanamento e sviluppo.

Nello specifico, è necessario:

Incrementare la rete dei venditori al fine di ricercare nuovi clienti;

Rendere funzionali gli scali del Reticolo, affinché il business del "diffuso" possa prendere corpo fattivamente;

Intervenire nei confronti del

Governo Centrale e della Regione Sicilia affinché, attraverso appositi interventi legislativi, sostengano l'ecologicità del sistema Ferroviario per il trasporto delle Merci;

Potenziare il parco dei Mezzi di Trazione, sia diesel che elettrico, prevedendo anche una più funzionale manutenzione degli stessi;

Dedicare una nave, per costituire la continuità territoriale, all'attraversamento dello stretto di Messina.

Per quanto riguarda inoltre gli accenni fatti al tavolo dal dott. Conti su una sperimentazione riguardante un nuovo modulo di condotta, Fast FerroVie ne ha sottolineato la non adottabilità nella Regione Sicilia, pur a rischio chiusura, per una serie di valide motivazioni sia tecniche che normative.

Pur consapevoli che il potenziamento e lo sviluppo del sistema Cargo in Sicilia debbano passare anche attraverso una nuova riorganizzazione del fattore lavoro, riteniamo che questa potrà trovare attuazione solo attraverso regole certe, che si auspica il Contratto della Mobilità possa dettare.

Il confronto prosegue e nell'incontro conclusivo verificheremo gli impegni reali che la Divisione intende prendere; se non ci convinceranno saremo costretti ad intraprendere tutte le iniziative per poter continuare a far esistere la Cargo in Sicilia.



DAL TERRITORIO SICILIANO

Le nuove pensioni ... quesiti pensionistici ricorrenti!

di Agostino Apadula

Con la legge n.247 del 24 dicembre 2007, di attuazione del protocollo del Welfare di luglio 2007, sono state previste profonde modificazioni nel sistema previdenziale che era regolato dalla legge 243/2004. In particolare sono state variati i limiti, sia contributivi che di età, per l'accesso alle pensioni di anzianità, già a partire da gennaio 2008, mentre dal 1° luglio 2009 per usufruire del diritto a pensione, è stato introdotto il sistema delle quote, definite da un mix di anzianità contributiva e di età anagrafica.

Profondamente cambiato è stato anche il sistema delle "cosiddette finestre d'uscita", che definiscono la data di decorrenza dell'assegno pensionistico, rese obbligatorie anche per le pensioni di vecchiaia. In questo modo è stata aumentata surrettiziamente l'età pensionale, considerato che qualora si volesse esercitare il diritto a lasciare il lavoro al compimento dei limiti anagrafici si resterebbe senza stipendio e senza pensione sino alla propria naturale finestra, che può essere collocata anche fino a sei mesi dopo.

La continue modificazioni che si sono attuate, in concomitanza dell'avvicendamento degli ultimi

governi, sulla normativa previdenziale, di per se già complessa, hanno determinato conseguentemente una condizione d'incertezza e di confusione tra i lavoratori, ai quali FAST FerroVie, per quanto nelle sue possibilità, cercherà di dare risposte esaurienti per far sì che possano meglio orientarsi nel ginepraio delle norme pensionistiche vigenti. Ricordiamo anche che sul suo sito: www.fast-ferrovie.it o su quello della federazione www.sindacatofast.it sono consultabili le informative specifiche.

Con l'accesso alla finestra non c'è nessun limite all'uscita

► Sono un ferroviere che ha maturato i requisiti per l'accesso al diritto alla quiescenza, 35 anni di contributi e 57 anni di età, a novembre 2007, vorrei sapere se sono stato penalizzato dalla riforma attuata con la legge 247/2007. In caso di dimissioni a Luglio 2008 da quando potrò usufruire dei trattamenti previdenziali?

Per coloro che hanno maturato il requisito minimo contributivo (35 anni) ed il limite di età (57 anni) a novembre 2007 valgono ancora le norme della legge 243/2004 antecedenti alla riforma attuata dal Governo Prodi. La prima finestra utile prevista per l'accesso ai trattamenti previdenziali era al 1° Aprile 2008, pertanto dopo questa data si potrà andare in pensione di anzianità in qualsiasi mese successivo, anche in assenza di domanda specifica presentata entro il 2007.

Tale fattispecie ovviamente vale anche per chi, antecedentemente al 31 dicembre, era in possesso anche del solo limite della anzianità contributiva previsto dalla previgente normativa pensionistica (legge 243/2004)



Lavoratori già in "bonus"

► Sono un lavoratore di una azienda privata che ha usufruito del "bonus" previsto dalla riforma Maroni e che sta proseguendo il rapporto di lavoro, chiedo di sapere se il mio diritto all'accesso ai trattamenti previdenziali è stato intaccato o meno dalla legge 247/2007?

Anche in questo caso i lavoratori che hanno usufruito del "bonus", che come si sa ha avuto termine il 31 dicembre 2007 e che quindi avevano già maturato il diritto alla pensione di anzianità con la Legge 243/2004 non sono soggetti a limitazione alcuna, per effetto dell'introduzione della nuova normativa pensionistica.

Pensione di anzianità con 57 anni e 35 anni di contributi

► Sono un dirigente movimento di RFI di sesso femminile, sono prossima al raggiungimento dei 57 anni di età ed ai 35 anni di contributi previdenziali, ci sono possibilità di accesso a pensione prima del compimento dei 60 anni di età?

Per le lavoratrici dipendenti la legge 243/2004 ha previsto in via sperimentale fino al 31 dicembre 2015, la possibilità di accesso ai trattamenti pensionistici con i limiti di età di 57 anni e di 35 anni di contributi, norma che non è stata modificata dalla nuova riforma pensionistica introdotta con la legge 247/2007. Per accedere



alla quiescenza con questi limiti più favorevoli, le lavoratrici devono però optare per la liquidazione del loro assegno pensionistico con il sistema "contributivo intero". Questa condizione però provocherebbe un abbattimento sul calcolo del loro assegno pensionistico mediamente di circa il 20%.

Pensione di vecchiaia contributiva

► *Sono stati modificati con la nuova normativa pensionistica i requisiti per l'accesso alla pensione di vecchiaia contributiva?*

Il nuovo sistema pensionistico definito con la legge 247/2007 ha previsto le finestre d'uscita anche per la pensione di vecchiaia, ma non ha intaccato la previgente normativa in materia. Coloro che quindi usufruiranno del sistema di calcolo contributivo per la propria pensione (i lavoratori pubblici e privati assunti dopo il 1° gennaio 1996) avranno diritto alla pensione quando potranno vantare:

Almeno 5 anni di versamento di contributi;

Una età minima, che per le donne è 60 anni e per gli uomini è 65 anni;

La cessazione della qualità di lavoratore dipendente mediante la risoluzione del rapporto di lavoro;

Le donne possono ottenere i trattamenti previdenziali prima dei 65 anni di età, a condizione che con i contributi previdenziali versati possano vantare una pensione non inferiore all'assegno sociale, maggiorato del 20% (475 Euro nel 2008)

Limite di età anticipato per gli autoferrotranvieri

► *Lavoro in qualità di conducente di linea presso l'Atm di Milan, la previgente normativa pensionistica prevedeva la possibilità di accedere alla pensione di vecchiaia con 60 anni di età, tale facoltà è venuta meno con la riforma attuata dal Governo*

Prodi?

Come riportato in premessa, la legge 247 del 24 dicembre 2007 non ha apportato modifiche ai limiti di età per l'accesso alla pensione di vecchiaia che restano pertanto regolate dalle previgenti normative: 60 anni di età per gli uomini, 55 di età invece per le donne, in presenza di una contribuzione minima di almeno 20 anni.



Età anticipata per il Personale di macchina e di bordo

► *Sono un macchinista di Trenitalia assunto nel 1980, assegnato al trasporto regionale, vorrei sapere se il limite di età, utile per l'accesso alla pensione di vecchiaia per la mia categoria, è stato modificato dalla nuova riforma delle pensioni.*

La legge 247/2007 come già detto non ha introdotto modifiche sul limite dell'età utile a maturare il diritto alla pensione di vecchiaia che resta pertanto confermato, nella generalità dei casi a: 60 anni per le donne e 65 anni per gli uomini.

Nel Suo caso invece il limite di età per l'accesso alla pensione di vecchiaia è di 58 anni, in quanto è regolato dalle norme dell'ordinamento del personale FS, che riprende quando previsto dal TU di cui al DPR 29 dicembre

1973, n. 1092. Tale condizione è salvaguardata dal fatto che la sua posizione previdenziale è accesa presso il Fondo speciale F.S. e le sarà garantita conseguentemente fino al suo mantenimento. Tale limite di età vale oltre che per il P.d.M. anche per il P.d.B. a condizione che siano stati assunti prima del 1° luglio 2000. Coloro che sono stati invece assunti dopo detta data infatti, in quanto iscritti all'Ago e non al Fondo Speciale F.S., sono regolati dalla normativa generale anche per l'accesso alla pensione di vecchiaia. Rispetto a questa problematica **rilevante e discriminante**, la **FAST FerroVie per il P.d.M. ed il P.d.B. e gli altri profili professionali interessati ha in atto alcuni ricorsi legali.**

Età anticipata anche per l'Operatore della Circolazione (ex manovratore)

► *Sono un Operatore della Circolazione di Roma Termini, dipendente di RFI, mi è stato detto da più parti che l'INPS non mi riconosce più il diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni, cosa mi potete dire in merito?*

Questo problema è sorto dopo che con il CCNL delle attività ferroviarie, il profilo di manovratore è stato mutato in Operatore della Circolazione. L'INPS infatti, pur in presenza di un verbale di accordo stipulato tra O.S. ed F.S. spa che attestava la continuità di mansioni per la nuova denominazione, si rifiutava di riconoscere il diritto alla pensione di vecchiaia per come previsto dalle norme dell'ordinamento ferroviario. Solo da poco tempo, a seguito di pressioni delle O.S., in merito mi permetto di evidenziare l'impegno dispiegato dalla FAST FerroVie, l'INPS, riconoscendo l'errore, ha emanato una Circolare, disponibile presso le sedi Regionali FAST FerroVie, nella quale ha **riconosciuto il diritto degli Operatori della Circolazione (ex manovratori) all'accesso alla pensione di vecchiaia al compimento dei 58 anni di età.**



PROTEGGI IL TUO BENE PIÙ PREZIOSO A PARTIRE DA UN EURO AL METRO QUADRO

La tua casa è calore, accoglienza, rifugio.

Ma è frutto di sacrifici e nessuno meglio di te lo sa.

Globale Casa è un sistema modulare di copertura globale,
per assicurarti le soluzioni più adeguate alle tue esigenze.



INCENDIO E RISCHI ACCESSORI - FURTO
RESPONSABILITÀ CIVILE DELLA FAMIGLIA
TUTELA LEGALE
ASSISTENZA



dal 1881 al servizio dei Ferrovieri

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.