

LAVORO

delle attività ferroviarie

Consiglio di approfondimento Politico-Sindacale della Fast FerroVie

Speciale Direttivo Nazionale

Il venerdì nero



FAST
FerroVie S.M.A.

Lettera al Presidente del Consiglio

n° 10-11
Ottobre - Novembre 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)

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

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

Anno II - n. 10-11/2008

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, Antonio Scalise

Segretario di Redazione:

Massimiliano Pantanella

Comitato di Redazione:

Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo

D'ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi

Impaginazione e grafica:

Paolo Piovesan, Giuliano Leone

Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:

Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello

Hanno collaborato a questo numero:

A. Apadula, Justo, M. Ilacqua, N. Italiano, P. Porcu

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 04/12/2008

Editoriale

Autunno 2008: cambia il mondo ma non le relazioni industriali del Gruppo FS

di *Pietro Serbassi* pag. 4

Siamo tutti luddisti? pag. 5

Sintesi della relazione del Segretario al Direttivo Nazionale pag. 6

Speciale Direttivo Nazionale pag. 15

L'accordo Fast - Cgil e l'unità sindacale
di *Justo* pag. 20

Il venerdì nero
di *Chiara Bandieri* pag. 21

SCMT

Guasti al sistema
di *Matteo Ilacqua* pag. 22

Sicurezza: iniziano le modifiche!
di *Natale Italiano* pag. 29

La "deportazione" dei macchinisti del nord Sardegna
di *Piergiorgio Porcu* pag. 31

GIALLOFISSO

Scappa...
di *Antonio Scalise* pag. 32

SPECIALE - PREVIDENZA

I Fondi Pensione e la crisi finanziaria. Quali strategie?
di *Luca Vitali* pag. 33

Pensioni
... ancora nubi all'orizzonte
di *Agostino Apadula* pag. 38

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

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

FIRENZE 055-2353870/486515

Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

FOGGIA 0881-703725/722160

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

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006

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

NAPOLI 081-5672317 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)

PER CONTARE DI PIU' **FAST**
FerroVie
... PER TUTELARTI
... E CRESCERE INSIEME

ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE

Autunno 2008: cambia il mondo ma non le relazioni industriali del Gruppo F.S.

L'editoriale di Pietro Serbassi

L'autunno 2008 verrà ricordato negli annali per la grande crisi economica che sta sconvolgendo i mercati finanziari mondiali, per la conseguente recessione globale e per l'elezione di un Presidente degli Stati Uniti d'America che sembra la premessa di un cambiamento epocale nella storia Americana e mondiale.

Certamente nessuno si è sottratto dal disquisire sulle cause e sui rimedi in merito a tali eventi, nonché nell'associare l'elezione del nuovo presidente USA a quella voglia di cambiamento che dà la speranza di giorni migliori e di un limitato periodo di recessione.

Noi invece ricorderemo l'autunno 2008 anche per un inconcludente confronto con il Gruppo FS in merito alla necessità posta dalla società stessa di rivedere diversi cicli produttivi, tra cui l'equipaggio ad agente solo alla condotta dei treni. Indubbiamente per il personale di macchina e per i ferrovieri la complessa trattativa ha creato dubbi, timori e aspettative per certi versi molto più forti della sorte dei mercati finanziari e dei risultati delle elezioni americane. Le notizie di "radio rotaia", le informative sindacali dove ognuno ricercava la propria evidenza, come gli slogan annuncio di grandi cambiamenti fatti sistematicamente alla stampa dall'AD del Gruppo FS, hanno alimentato il disorientamento dei ferrovieri.

Visto, poi, come sono andate le cose, sinceramente potremmo ironicamente dire che al Gruppo FS interessava essenzialmente l'Agente Solo e una volta visto che "la montagna stava partorendo il topolino" ha preferito rinunciare anche a tutto il resto.

Detto ciò, non vorrei essere frainteso e rischiare di "svilire" gli altri temi che parimenti andavano a colpire direttamente il modo di lavorare di interi settori produttivi, ma è nostra volontà evidenziare la tenacia - o forse sarebbe più giusto dire "la tigna" - con cui il Gruppo FS perse-

gue l'assioma: "abbiamo speso soldi in tecnologie quindi bisogna fare l'Agente Solo".

Come FAST FerroVie abbiamo sempre manifestato il nostro giudizio critico in merito all'affidabilità e alla funzionalità di queste tecnologie, pur non mettendo mai in dubbio l'elevato livello di sicurezza della circolazione ferroviaria in Italia. Siamo altresì convinti che i sistemi tecnologici progettati e installati sull'infrastruttura nazionale siano i più elevati, ma abbiamo il fondato sospetto che abbiano notevoli criticità sia sulla comunicazione Terra/Treno, sia Bordo/Bordo; come sull'affidabilità dei nuovi sistemi, fino a tutte le perplessità più volte denunciate in merito al soccorso al Macchinista in caso di malore.

Chiaramente, dopo un anno di confronto in cui si continuavano a misurare distanze notevoli fra Gruppo FS e Sindacati, diventava necessario tentare di ricercare strade diverse da quelle ipotizzate da tempo dall'AD del Gruppo FS, Ing. Mauro Moretti. Il fatto che ci ha lasciati molto perplessi è che pur ostentando sicurezza nel dichiarare l'elevato livello tecnologico della rete ferroviaria nazionale, è stata proprio la società ad abbandonare il tavolo quando nell'ipotesi d'accordo, a fronte di alcune dichiarazioni e assunzioni di responsabilità del Gruppo FS in merito alle apparecchiature installate, ai sistemi di comunicazione e al soccorso, il sindacato dava disponibilità ad una sperimentazione di verifica di detti sistemi.

Abbiamo notato la grande reticenza nel coinvolgere l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria nell'Osservatorio e nel prevedere che se la limitata sperimentazione non avesse dato i risultati richiesti, sarebbe automaticamente finita e gli equipaggi sarebbero tornati alla loro condizione originale. È evidente che la necessità di un rinnovo contrattuale ha molto pesato in questa fase negoziale, ma



riteniamo che sia obiettivo prioritario la ricerca della costruzione de CCNL della Mobilità che stenta ad avviarsi.

Senza fare particolarmente i pignoli, abbiamo anche notato il nervosismo che successivamente alla "fuga dal tavolo negoziale della Società", ha manifestato sempre con maggiore veemenza l'Ing. Moretti.

Non ci è sfuggito che si è lasciato andare a notevoli cadute di stile nei confronti dei macchinisti, che ha accusato persino di *luddismo*, dando per scontato che tutto sia in regola affinché i treni vadano ad agente solo.

Non ci è sfuggito neanche il nuovo corso di pubblicità che Trenitalia sta facendo fare sui mass media, per il lancio dei servizi Alta Velocità fatti con le "Freccerose". Maliziosamente potremmo dire che certe pubblicità più che a vendere aiutano a favorire un'informazione positiva e mirata, ma siccome non siamo così maliziosi riteniamo che l'Ing. Moretti non abbia bisogno di tali *escamotage* e che le tante esternazioni che vengono riprese dalla stampa sono dovute all'interesse che esse creano. In fondo riteniamo che anche le grida di preoccupazione delle associazioni dei pendolari meriterebbero maggiore attenzione, anziché subire gli attacchi dei *mammasantissima* (spesso consulenti del Gruppo FS) che tuonano contro coloro che, per scelta o necessità, uti-

lizzano il servizio collettivo perché sono una minoranza rispetto a chi utilizza il mezzo privato; non vorrei fare ulteriormente polemica ma sia chiaro il riferimento alla trasmissione "Exit" del 18 novembre 2008 su "la 7".

Figuriamoci se poi, in un clima come quello che attualmente si respira nel nostro Paese, dove sempre con maggiore frequenza si sente dire "finita la storia di Alitalia, tocca a Trenitalia", le posizioni del Sindacato possono far notizia.

Comunque, chiarito che pur se disponibili a ricercare soluzioni condivise alle diverse problematiche avanzate dal Gruppo FS, restiamo molto critici sia sul livello di relazioni industriali, sia sul clima intimidatorio che sempre con maggiore evidenza il management sta creando, sia sull'affidabilità delle tecnologie installate, oltretutto sulle normative di esercizio che riteniamo siano state modificate prima ancora di avere la concreta funzionalità di tutte le tecnologie.

Proprio queste situazioni di palese volontà di ricercare lo scontro con il sindacato a tutti i costi spesso non riusciamo ad apprezzare gli aspetti positivi che la gestione dell'Ing. Moretti ha portato nel Gruppo FS, ma ci sembra evidente che stia svolgendo con competenza e in maniera egregia il proprio mestiere, forse

con un po' troppi eccessi e ingerenze negli spazi vuoti lasciati attualmente sia dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria sia dalla Politica; questo sta attirando addosso al Gruppo FS, ma soprattutto a Trenitalia le ire dei competitor e gli "eccessi di attenzione" dell'antitrust.

Siamo convinti che se la grave crisi finanziaria del Gruppo FS non ha ancora portato all'irreversibile crisi industriale, qualcosa di positivo sia stato fatto, ma visto che ancora non ci è stato fornito un nuovo piano d'impresa e che quello presentato nella passata legislatura non ha avuto dalla Politica le risposte richieste, riteniamo di poter pensare che le voci di una compressione della produzione del trasporto merci, la mancanza di risorse per il trasporto regionale e passeggeri cosiddetto universale, non lasciano presagire niente per il futuro di Trenitalia. Addirittura, l'esaltazione che viene fatta per il servizio passeggeri business Alta Velocità, dove vengono concentrate le maggiori risorse, in perfetto stile manageriale, ci preoccupa notevolmente perché lascia trapelare che, appurata l'incapacità del Gruppo FS di affrontare un concreto confronto con il sindacato e con la politica, la strada scelta sia quella di "favorire" la massima saturazione della rete ferroviaria nazionale per ammortizzare i costi

sostenuti, a discapito di uno sviluppo di Trenitalia.

Se le nostre considerazioni avessero un minimo di concretezza, è evidente che il 2009 si presenta come foriero di un periodo molto cupo, e per non rischiare di fare solo un cahiers de doléances, dovremo affrontare i vari problemi con pragmatismo e risolutezza, partendo soprattutto dalla vertenza sull'unificazione contrattuale con il CCNL della Mobilità.

Concludendo, non possiamo non evidenziare ancora una volta che nel 2008 siamo andati per ben tre volte allo sciopero nazionale in sostegno della vertenza contrattuale, ma continua a persistere la ferrea volontà contraria all'unificazione da parte dell'associazione datoriale ASSTRA. È nostra convinzione che tale posizione sia dovuta non tanto alla tutela delle imprese che rappresenta, ma soprattutto al mantenimento di una posizione dominante di rappresentatività che non intende mettere in discussione. Riteniamo altresì che le posizioni da ASSTRA dichiarate in merito all'aumento dei costi siano solo strumentali e quello che più ci preoccupa è la mancata risposta della Politica, sia nel favorire l'unificazione contrattuale che nel velocizzare la completa operatività dell'ANFS, che sta per terminare il periodo transitorio previsto dal decreto di costituzione.

Siamo tutti luddisti?

Per luddismo si intende un movimento popolare sviluppatosi in Inghilterra all'inizio del XIX secolo caratterizzato dalla lotta all'introduzione delle macchine, considerate la causa della disoccupazione. Il movimento prende il nome da Ned Ludd, che nel 1779 spezzò un telaio in segno di protesta.

Ora, accade che l'Amministratore Delegato del Gruppo FS, ing. Moretti, prometta da tempo dei livelli di tecnologia e di sicurezza che dovrebbero garantire la modifica dell'equipaggio di macchina. I lavoratori – e chi li rappresenta – vogliono dar credito a questa tesi, ma hanno l'ardire di chiedere – pensate un po' – di verificare se è vero. Apriti cielo!

Per l'ing. Moretti è questa la prova provata che i macchinisti sono, appunto, dei luddisti!

Si dà il caso, però, che su questi pretesi livelli di tecnologia abbiano spesso da ridire anche i medici delle Asl, e talvolta anche qualche magistrato. Sono luddisti anche loro?

E poi, di grazia, cosa avrebbero distrutto o sabotato i lavoratori?

Probabilmente l'ing. Moretti ha voluto dare al termine un'interpretazione personale.

Ma libera interpretazione per libera interpretazione, ci pare che se per luddista vogliamo intendere chi distrugge qualcosa, c'è qualcuno che sta tentando di distruggere il clima di collaborazione tra l'azienda e i macchinisti.

Chi è questo qualcuno? Libera interpretazione anche qui.

Sintesi della relazione del Segretario al Direttivo Nazionale

Care amiche e cari amici,

vi saluto fraternamente a nome di tutta la Segreteria Nazionale e vorrei estendere il saluto a coloro i quali, anche se oggi non possono essere presenti, con il loro impegno e la loro dedizione di ogni giorno stanno permettendo alla FAST FerroVie di affermare una propria posizione e un proprio ruolo sempre più rilevante nello scenario sindacale Italiano.

Oggi, nel vivo di una vertenza sindacale importante nel Gruppo FS e in particolar modo per la discussione relativa all'equipaggio treno, il Direttivo Nazionale è chiamato a decisioni che nei prossimi anni peseranno parecchio sulla vita dei Ferrovieri e in particolare su quella dei macchinisti, una categoria ancora una volta nell'occhio del ciclone riorganizzativo della Società, basato sempre di più sul controllo esasperato del costo del lavoro.

Inoltre, in questo direttivo dovremmo fare le necessarie verifiche anche in merito alle motivazioni e alle azioni che fino ad oggi non hanno permesso l'avvio del tavolo negoziale sul CCNL della Mobilità.

... norme liberticide hanno permesso l'assalto al trasporto ferroviario nazionale ...

Ora, sarebbe di grande impatto descrivere la situazione internazionale o lo stato di liberalizzazione del settore nella cosiddetta eurozona, ma sono ben conscio che tutti i giorni i mass media, i politici e anche tutti i manager del settore dei trasporti, capeggiati dall'AD del Gruppo FS, non perdono occasione per descriverci lo stato dell'arte ricordandoci, nel frattempo, che la situazione è di non ritorno.

Per questo motivo, anche rischiando di essere visti come delle "cassandre" vogliamo ricordare, a noi stessi per primi, che le norme liberticide fatte in Italia hanno permesso l'assalto al trasporto ferroviario nazionale da parte di tutte le Ferrovie nazionali d'oltralpe.



Direttivo Nazionale - Trevi 12-13-14 novembre 2008

Un'invasione avvenuta prima nel settore del trasporto delle merci, oggi anche in quello più ricco dell'Alta Velocità, dove SNCF è entrata con il 20% del capitale in NTV, in "soccorso" agli imprenditori Italiani bravi a creare grandi progetti ma poco coraggiosi e disponibili ad accollarsi il "rischio d'Impresa", un elemento da sempre e da tutti ritenuto fondamentale del libero mercato.

Se guardiamo la vicenda Alitalia, le similitudini purtroppo sono molto più di quante non sembri; ci rimane molto difficile riuscire a intendere quale sia il rischio d'impresa che si è accollato la cordata CAI guidata dal dott. Colaninno.

Dico ciò perché sono convinto che nessuno accorrerà in soccorso dei dipendenti di Trenitalia qualora non riuscissimo ad avviare un percorso negoziale serio e concreto, che abbia come obiettivo pri-

mario un riferimento unico per la determinazione dei limiti dell'orario di lavoro dei Macchinisti e del personale di Bordo di tutte le imprese che intendano fare trasporto ferroviario in Italia.

Tali affermazioni non nascono da un partito preso nei riguardi

della categoria che più rappresentiamo come FAST FerroVie ma perché sono convinto che, costruendo la vertenza contrattuale del CCNL della Mobilità intorno al Personale di Macchina e di Bordo, potremo assicurare prospettive di lavoro e tutele degne di una grande potenza economica e industriale qual è il nostro Paese.

... gli scioperi sono stati un vero successo di partecipazione ...

Lo sciopero di 24 ore del 6 e 7 luglio 2008 è stato un vero successo sindacale, nonostante il rinvio forzoso; quello del 10 e 11 novembre ha replicato il successo, sia nel settore del trasporto pubblico locale, sia fra i ferrovieri, benché questi ultimi fossero travati dallo stressante negoziato aperto da mesi su una serie di rior-

ganizzazioni che interessano i seguenti argomenti:

per quanto attiene la Società RFI S.p.A.

Nuova Organizzazione Territoriale (nota fino a pochi giorni fa come Operation);

Manovra;

Manutenzione Infrastrutture;

Navigazione;

per quanto attiene la società Trenitalia

Manutenzione Rotabili;

Vendita e Assistenza;

Il delicatissimo tema dell'Equipaggio Treno.

Senza timore di smentita ci sentiamo di dire che nonostante qualcuno - come ASSTRA, tanto per non far nomi - fa convegni per ingenerare confusione parlando di enormi differenze sul costo del lavoro in caso di variazione di regime contrattuale e, nel frattempo, si dichiara pronta ad aprire un tavolo per il rinnovo del CCNL degli autoferrotranvieri, i lavoratori, prima ancora dei sindacati promotori della lotta, hanno risposto inequivocabilmente:

Basta, al doppio regime salariale che presenta il CCNL dell'autoferro!

Basta, alle regole obsolete provenienti da un "ancient régime" che non sono in grado di tutelare assolutamente il lavoro nel terzo millennio!

Basta, a strutture para politiche e politicizzate che difendono quella "casta" (... e qui ci vuole proprio) composta da politicanti trombati o da sindacalisti sorpassati, che trovano la loro ragion d'essere nel difendere quelle tante, troppe finte privatizzazioni societarie dove d'imprenditoria ce n'è davvero molto poca!

Basta, con l'accusare di becero

protezionismo chi difende il principio di regole chiare e certe per tutti!

Polemici?

Forse arrabbiati è il termine giusto.

Oggi che principi come clausola sociale, sicurezza, meritocrazia e professionalità possono ottenere asilo in un contratto come quello della Mobilità proposto con la Piattaforma sindacale, diventa davvero inconcepibile che qualcuno possa ancora ritenere di non voler discutere su tale base rivendicativa.

Addirittura riterrei raccapricciante l'ordine del Giorno dell'ANCI (Associazione Nazionale Comuni Italiani) che maliziosamente potremmo interpretare sia stato "stimolato" proprio dal Prof. Marcello Panettoni,



Tavolo della presidenza

Presidente di ASSTRA, nel quale i Sindaci tengono a mostrarsi oltremodo preoccupati per un eventuale aumento del costo del lavoro che, a loro dire, accompagnerebbe quasi sicuramente la stipula di un CCNL della Mobilità.

Tutto ciò avviene nonostante sia nota ormai a tutti la falsità di una disuguaglianza di circa il 20% sul costo del lavoro tra il CCNL delle AF e il CCNL degli autoferrotranvieri

Certo, dobbiamo ammettere che

l'attivismo di ASSTRA contro il CCNL della Mobilità è molto evidente e, se vogliamo, in qualche modo anche comprensibile, visto chi è chiamato a rappresentare e tutelare, ma trova molto meno comprensione l'altrettanto evidente immobilismo di Federtrasporto.

Un'inattività nella quale, anche a seguito della Trasformazione interna, il Gruppo FS sembra aver perso il proprio "sindacato" di riferimento, AGENS, mentre ANAV (Associata di Federtrasporto) continua in maniera sempre più evidente, a dar man forte ad ASSTRA con imbarazzante silenzio.

Ma chi difende Trenitalia?

Perché l'associazione datoriale cui Trenitalia fa riferimento e alla quale ha permesso la stipula del

CCNL delle AF, oggi non difende le scelte fatte nel 2003 con la stessa vivacità con la quale ASSTRA difende il suo CCNL degli autoferrotranvieri?

Sicuramente non tocca a noi rispondere, ma i dubbi che ci attanagliano sono sempre più gravosi e non aiutano certamente le relazioni sindacali.

Siamo arrabbiati, allorquando ci sovvieni a quale livello sia ormai giunto il comportamento di ostracismo che ASSTRA e le aziende

ad essa associate stanno tenendo nei riguardi della FAST; una cosa, ormai, davvero inconcepibile e inaccettabile sotto tutti i punti di vista.

Allo stato attuale “mascherare” la discriminazione fatta verso di noi, con il paravento della non firma del **CCNL AUTOFERRO-TRANVIARI/ INTERNAVIGATORI** è davvero un’azione sempre più difficilmente sostenibile.

Una disparità emarginante e assolutamente arbitraria che trova il suo culmine nel diniego, perpetrato negli ultimi tempi, anche di quei minimi diritti sindacali che devono essere garantiti a tutti quei soggetti che, come noi, hanno stipulato il Patto delle Regole del 23 dicembre del 1998.

Infatti nel settore sono riconosciuti ed hanno normali relazioni aziendali, diversi sindacati di solo livello aziendale i quali hanno una rappresentatività inferiore alla nostra e parimenti non hanno firmato il CCNL del comparto.

Costoro stanno solo usufruendo di una sorta di “diritti quesiti” anche nel caso in cui siano rappresentativi di un unico componente delle maestranze ma si guardano bene, come le Ferrovie della Calabria s.r.l. e molte altre ferrovie regionali della medesima natura, dal riconoscere sindacati autonomi che, come la FAST, sono organizzati sul territorio nazionale e presenti in tutte le sedi istituzionali.

Maliziosamente potremmo pensare che una simile discriminazione tragga spunto dal fatto che noi siamo poco accattivati dalle “tentazioni”, ma non siamo così malpensanti e, pertanto, lasciamo ad altri la malignità di tali pregiudizi.

Nonostante l'ostracismo di ASSTRA, negli ultimi mesi siamo comunque riusciti ad allargare la nostra azione in diverse imprese dell'autoferro, cominciando ad avere una rappresentatività distribuita sul territorio nazionale.

Nel frattempo, mentre tutti guardano con la lente d'ingrandimento

se nel Gruppo FS esistano problemi di *antitrust*, sembra passi inosservato che le cosiddette ferrovie ex concesse non solo – spesso - hanno l'infrastruttura di proprietà, ma fanno promiscuamente trasporto economicamente sostenibile e trasporto protetto da contratto di servizio.

È evidente che la corsa alla liberalizzazione, elogiata da tutti proprio in occasione della presentazione della nuova società viaggiatori alta velocità, NTV S.p.A. del dott. Montezemolo & Co., mette proprio in evidenza la grandissima ed esclusiva attenzione che viene data al profitto da trarre nei trasporti e la scarsa, per non dire assente, attenzione data alla ricerca delle necessarie innovazioni tecnologiche, dimenticando, tra l'altro, che queste sono possibili solo a fronte di forti integrazioni di collaborazioni fra le Imprese Ferroviarie e il Gestore dell'Infrastruttura.

Diciamo ciò perché la nostra nota, netta posizione a favore del Gruppo FS quale azienda integrata, non deve poter essere strumentalmente fraintesa come espressione d'interessi di parte sindacale.

Per noi, incorreggibili idealisti, un'azienda integrata come il Gruppo FS S.p.A. va confortata per assicurare al Paese almeno quel trasporto economicamente non sostenibile ma necessario per salvaguardare la giusta mobilità sociale ed ecologica, consentendole, nel frattempo, di poter investire in una ricerca tecnologica in grado di garantire un continuo miglioramento della qualità del lavoro e della vita di chi l'utilizza, e giammai un mero abbattimento dei costi d'esercizio ferroviario e del lavoro.

Purtroppo molta confusione in merito all'AV viene anche da Trenitalia, che appare ormai lan-



Pietro Serbassi Segretario Nazionale

ciatissima verso un segmento dedicato.

Inoltre, ci corre l'obbligo di riferire come il fatto che il 15 dicembre, a seguito dell'apertura della tratta Milano-Bologna e della nuova programmazione degli orari, partiranno i “nuovi” treni AV di Trenitalia, sia un avvenimento che ci lascia alquanto perplessi, se non altro perché temiamo che molti pendolari rischieranno di restare a piedi o di giungere a destinazione con forti ritardi.

... il degrado delle relazioni sindacali non lascia spazio a previsioni ottimistiche ...

È bene essere chiari: qualsiasi decisione sarà assunta sugli argomenti oggetto delle trattative in corso con il Gruppo FS non può risolvere i problemi del gruppo stesso, né tantomeno quelli di Trenitalia.

Inoltre, il continuo e inarrestabile degrado delle relazioni sindacali, più volte denunciato da FAST FerroVie negli ultimi anni, non



Nicola Romeo Segretario Regionale Veneto

lascia spazio a previsioni ottimistiche.

In un quadro così desolante e scoraggiante, il confronto riavviatosi dopo le ferie estive evidenzia avvicinati fra le parti in merito a diversi temi, ma rimane comunque caratterizzato da un diverso approccio della Società che ha fornito un grosso volume di documentazione, cercando in tal modo di dimostrare una volontà costruttiva e di maggior fiducia nel rapporto con il sindacato.

Del resto è innegabile che i confronti si siano man mano spenti per l'atteggiamento di sostanziale spregio delle relazioni industriali del Gruppo FS, il quale ha continuato per anni, con estrema arroganza, a gestire unilateralmente il rapporto con i sindacati - e con le vertenze - aumentando costantemente il contrasto, con la conseguente perdita della propria capacità di governare i processi produttivi.

... la riorganizzazione delle strutture DCM e DCI ...

Per quanto riguarda la proposta del nuovo modello funzionale della Direzione Esercizio, RFI ha completato l'illustrazione del progetto relativo alla riorganizzazione delle attuali strutture di Movimento e di Manutenzione, mettendo finalmente sul tavolo tutte le carte.

Le condizioni organizzative avanzate dalla società nel nuovo contesto dovranno creare, a fronte di ulteriori innovazioni tecnologiche del sistema, la piena efficienza dell'esercizio ferroviario e, quindi, dei livelli programmati di capacità e di produzione

della rete.

Riteniamo si possa dire che i processi di Movimento (Direzione Esercizio) e di Manutenzione Infrastruttura (Direzione Servizi), nel nuovo modello organizzativo, avranno pari dignità e contribuiranno insieme alla semplificazione della filiera di comando, anche attraverso una nuova articolazione dei processi stessi.

... Navigazione, Manovra, Manutenzione e Vendita ...

Negli incontri il settore della Navigazione, l'azienda ha illustrato la produzione prevista per il 2009, per quanto concerne:

- L'autostrada del mare;
- Il gommato pesante;
- Il Trasporto ferroviario;
- L'attuale situazione delle Navi degli impianti di Messina e Civitavecchia.

Come sindacato si è chiesto d'inserire, nel piano generale di Gruppo FS:

- Il piano della navigazione riferito al trasporto ferroviario sullo stretto di Messina;
- L'organizzazione e le azioni da mettere in atto su Civitavecchia;
- Gli investimenti sulla flotta e il relativo quadro occupazionale in base ai volumi di produzione;
- La soluzione delle problematiche aperte sul territorio, la professionalizzazione del personale e i nuovi inserimenti.

Nei confronti fatti con RFI in merito alla Manovra, viene confermata l'organizzazione delle attività transitate.

Le convergenze registrate potrebbero portare anche alla condivisione di alcune delicate problematiche sulle questioni di "confine" con Trenitalia, nonché sulle modalità di mantenimento dell'attività di manovra stessa.

Sulla Manutenzione Rotabili, Trenitalia ha dichiarato che all'avvio del confronto il volume delle attività esternalizzate aveva un'incidenza di circa il 34% sul totale dell'attività di manutenzione dei rotabili programmata.

Al centro del confronto, quindi, c'è stata la verifica della possibilità di mettere in atto un significativo processo d'internalizzazioni e si è lavorato intorno ad un'ipotesi che dovrebbe portare, entro il 2009, ad un rientro rilevante di ore lavorate.

Le lavorazioni da riportare all'interno di Trenitalia dovrebbero essere soprattutto quelle con particolare contenuto professionale, che si svolgono sulla base di tecnologie avanzate e su mezzi in scadenza di garanzia del fornitore.

Gli incontri svolti in materia di Vendita e Assistenza con la Divisione Passeggeri NI e la Divisione Passeggeri Regionale, hanno evidenziato lo scollamento fra le strutture aziendali.

Il riordino del settore nella DPNI ha permesso un aggiornamento

del progetto già presentato alle organizzazioni sindacali, che autorizza un cauto ottimismo anche in considerazione della carenza di uno scenario più generale all'interno del Piano d'impresa del Gruppo FS.

Per quanto riguarda la DPR l'azienda ha, in buona sostanza, ammesso che in assenza di risposte concrete da parte delle amministrazioni regionali, su questo fronte si è praticamente in stallo.

Come OS abbiamo richiesto i dati relativi all'intero settore in tema di volumi di produzione, biglietterie e consistenza del personale, denunciando una palese assenza di strategia aziendale per il settore.

... sull'equipaggio treno, crediamo che il confronto meriti tutti gli sforzi necessari ...

Su tutti gli argomenti, ma soprattutto su quello dell'equipaggio treno, crediamo che il confronto meriti tutti gli sforzi necessari alla ricerca della più larga intesa possibile, con l'auspicio di un'assoluta condivisione fra le diverse sensibilità presenti al tavolo.

Detto ciò, in estrema sintesi, diventa utile evidenziarvi quali sono le attuali criticità che fanno

registrare, a tutt'oggi, delle distanze apparentemente incolmabili tra le parti:

- malore del macchinista; nonostante gli evidenti passi in avanti e le dichiarazioni di principio sul rispetto delle leggi e l'adeguamento alle norme che disciplinano la materia, non si riesce a stilare un testo scritto che le contenga;
- chiarezza in merito ai criteri che discriminano i servizi sperimentali come, ad esempio, le comunicazioni Terra/Treno e Bordo/Bordo;
- chiarezza sulla definizione dei termini temporali della sperimentazione, che non si prestino a "interpretazioni maliziose";
- sensibilità diverse in merito alla flessibilità da concordare, se



Biagio De Filippo Segretario Regionale Puglia

mai fosse opportuno concordarle, in sede nazionale;

- distanza sull'entità e articolazione del corrispettivo economico che integrerà la fase sperimentale qualora, a questo punto, un corrispettivo economico fosse ritenuto opportuno.

Le criticità sopra elencate, seppur di sostanziale rilevanza, non riescono a trovare una vera svolta perché è evidente che la difficoltà di scrivere il testo dell'accordo non riguarda solo il merito degli argomenti, ma soprattutto lo scarso rapporto fiduciario fra OS e Azienda, elemento che consideriamo molto preoccupante in una trattativa complessa e delicata come quella sull'Agente Solo.

È apprezzabile lo sforzo che il DCRU sta facendo proprio nel tentativo di ricostruire quel rapporto di fiducia nelle Relazioni Sindacali che era stato disastroso dal suo predecessore.



Emanuele Biagi Segretario Regionale Lazio

Come FAST FerroVie, nel ricercare soluzioni percorribili per la definizione di un accordo, riteniamo indispensabile che questo non sia finalizzato al solo scopo di garantire un temporaneo beneficio economico a Trenitalia, bensì al più nobile obiettivo di avviare un percorso di accordi "in progress" che ridisegnino le figure professionali del macchinista e del capotreno, garantendo loro le necessarie tutele su materie quali la sicurezza, la salute, l'invalidità, la formazione e la retribuzione coinvolgendo, infine, su questi temi, anche il mondo Politico e Istituzionale.

Se riusciremo a portare al centro delle relazioni sindacali questi argomenti, tenendo sempre ben presente che dobbiamo rendere questo percorso compatibile con l'impegno che come FAST FerroVie fino ad oggi abbiamo garantito per la costruzione di un CCNL delle Mobilità, potremmo

condividere anche la stipula di un primo accordo.

... l'ANSF, agenzia essenziale per garantire la sicurezza del trasporto su ferro, non riesce a decollare ...

Altro tema che non riesce a portare un po' di serenità né al personale interessato né al sistema di regole che devono governare il trasporto ferroviario è proprio quello attinente all'ANSF, un'agenzia essenziale per garantire la sicurezza del trasporto su ferro che però sembra proprio non riuscire a decollare.

Come FAST FerroVie siamo stati sempre critici nei riguardi della Direzione Tecnica, alla quale troppo spesso ci siamo visti costretti ad imputare un ruolo di "arbitro" non proprio imparziale, dedito a promulgare innovazioni

normative a fronte di tecnologia costante, una somma algebrica che difficilmente può dare risultati diversi da un abbattimento della sicurezza.

Ragion per cui, la costituzione dell'ANSF è stata da noi perorata in tutte le maniere, poi salutata con estrema soddisfazione, ritenendo finalmente attuabili, oltre alle direttive comunitarie, anche le

attese di chi come noi richiede garanzie di sicurezza e di certificazione delle nuove tecnologie, nonché delle assolute competenze per tutto il personale addetto alla circolazione ferroviaria, quali i macchinisti, gli istruttori di Linea, i verificatori, ecc...

Purtroppo, ad oggi gli unici atti ufficiali evidenti sono la proroga sul vigilante e l'interpellanza per la ricerca di personale.

Entrambi sono quanto meno discutibili nei metodi e nei modi, però non volendo arricchire le fila di chi preferisce che l'ANSF entri a regime più tardi possibile, favorendo così lo stato di confusione attuale, chiediamo al direttore dell'Agenzia e al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, sia di definire in breve tempo, gli aspetti organizzativi, interessando anche il sindacato, sia di avviare la seconda indispensabile fase di riordino delle norme, che devono essere chiare e omogenee per tutti gli attori.

Prendere coscienza per organizzare una nuova azione sindacale

Dopo quanto descritto fino ad ora, è evidente che i negoziati di merito sulle nuove tecnologie non sono stati in grado di trasmettere al sindacato quelle garanzie necessarie per rendere possibile un confronto sereno sull'equipaggio treno; così com'è certo che, sia per lo stallo negoziale, sia per le ventilate iniziative unilaterali di Trenitalia, sia per l'attacco sferrato da più parti e da diversi settori, il Sindacato rischia concretamente di essere confinato in un angolo, in considerazione anche del clima nazionale che sta mescolando, artatamente e ottusamente, la difesa delle tutele sul lavoro con quella d'interessi e privilegi di lobbies.

... un solo macchinista ma mai un macchinista solo ...

Pertanto, da parte nostra, convinti



Chiara Bandieri Segretario Regionale Toscana



Carlo Nevi Segreteria Nazionale

come siamo di avere la forza che deriva dalla certezza delle competenze tecniche, riteniamo che sia giunto il momento di andare a "vedere le carte" della Società, per constatare se siamo di fronte ai soliti vuoti annunci di tecnologia innovativa e risolutiva o se, invece, possiamo finalmente entrare nel merito di sistemi operativi realmente applicabili e affidabili.

Diventa quindi strada obbligata quella di avviare un percorso che permetta la reale verifica degli apparati, della loro reattività agli imprevisti e della loro affidabilità.

Pertanto, il percorso che, come FAST FerroVie, riteniamo si debba affrontare, è quello di condividere quali sono gli elementi indispensabili affinché il treno possa essere affidato a un solo macchinista **ma, si badi bene, mai a un macchinista solo.**

In estrema sintesi vanno garantiti:

- Una comunicazione affidabile e costante terra/treno e bordo/bordo;
- Il soccorso al macchinista nel

minor tempo possibile;

-La certezza di un'affidabilità dei segnalamenti coerenti con gli istramenti;

-Una formazione continua che assicuri il mantenimento delle competenze;

-Una tutela che dia tranquillità in caso d'inidoneità temporanea;

-Una logistica che non crei la continua conflittualità fra il personale del treno e tutto ciò che accade all'inizio, alla fine e nelle soste di servizio.

Molti elementi elencati, insieme

con quelli che sono *rimasti nella penna*, potrebbero essere definiti

non influenti se il treno risulti essere condotto da un solo macchinista o da due macchinisti, ed è per questi motivi che il sindacato in Trenitalia da ormai troppi anni non riesce a fare accordi sui turni del macchinista, una ragione per cui diventa ancora più importante e urgente trovare soluzioni adeguate e responsabili.

Comunque, preso atto che la Direzione

Tecnica di RFI si è assunta la responsabilità di modificare i regolamenti senza la garanzia di una reale affidabilità del sistema, da parte nostra riteniamo opportuno istituire un Osservatorio Nazionale, nel quale dovrà essere presente un responsabile dell'ANSF, per raccogliere le impressioni, le denunce e i suggerimenti del personale che, giorno per giorno, nell'intercalare dei turni ad agente unico affronterà la giornata con l'equipaggio treno organizzato secondo le disposizioni e le norme emanate da RFI.

Questi motivi vanno presi in considerazione per impostare nel tempo giusto le azioni sindacali di reazione alle scelte improvviste delle aziende; nel frattempo serve un cambio di passo per cercare, fin quando è possibile, di riuscire a essere parte integrante della gestione del problema.

Come sindacato è nostro compito quello di contrattare le ricadute sul lavoro; dobbiamo inoltre essere molto attenti sul funzionamento, sull'efficienza e sull'ergono-



Giuseppe Carpentieri Segretario Regionale Liguria



Guido Cecchetti Consigliere Nazionale Toscana

mia delle apparecchiature, soprattutto allo scopo di garantire, agli RSL di riferimento FAST FerroVie il possesso di tutti gli strumenti necessari affinché svolgano appieno e con la necessaria tranquillità il loro compito.

Per questo motivo stiamo organizzando per la prossima settimana un incontro con gli RLS al fine di discutere le osservazioni da fare ai DVR preparati da Trenitalia.

Nella riunione gli RLS avranno la possibilità di confrontarsi con un ingegnere esperto in materia di sicurezza sul lavoro e nella stesura dei DVR e, probabilmente, anche con uno psicologo del lavoro.

È evidente che, allo stato dell'arte, sul tavolo negoziale non ci sono concrete possibilità di avere il controllo delle leve gestionali della problematica, una condizione che evidentemente potrà invece crearsi solo quando sarà possibile aprire il tavolo del confronto per il CCNL della Mobilità ma questo dato, tuttavia, non ci esime dal dover prevedere, sia pur in una fase transitoria, anche l'eventuale costruzione di una nuova figura professionale di macchinista unico addetto alla condotta del treno.

Questa a nostro avviso è l'unica seria strada percorribile, scevra di polemiche e, se questo percorso fosse condiviso da tutti senza "furbate e/o tentativi di forzare la mano", come purtroppo spesso accade in questi casi, bisognerebbe evitare di discutere sull'attribuzione della primogenitura.

Questa non è certamente la strada scelta dall'Ing. Moretti, che non perde occasione di dire che in sicurezza e tecnologie sono stati fatti investimenti per 6 miliardi di euro e quindi i macchinisti possono andare ad Agente Solo.

Noi riteniamo, invece, che se quegli investimenti si dovessero valutare negativamente nei riscontri tecnologici e si prendesse atto che molti di essi si sono dimostrati inadeguati e inefficaci, si potrebbe anche condividere che gli "esuberanti" nel Gruppo FS non sono fra il personale al quale viene applicato il CCNL delle Attività Ferroviarie.

... abbiamo aperto una serie di rappresentanze sindacali aziendali in diverse aziende del Trasporto Pubblico Locale ...

Nel periodo che va dal Congresso straordinario a oggi l'attività sindacale non si è fermata attorno alle vertenze FS, anche se in realtà questa ha assorbito grandi energie.

Infatti, come accennato precedentemente, abbiamo aperto una serie di rappresentanze sindacali aziendali in diverse aziende del Trasporto Pubblico Locale, con tutte le difficoltà che le associazioni imprenditoriali ci pongono.

Anche nel settore degli appalti ferroviari, dove esistono delicate questioni che hanno ricadute dirette sui lavoratori, i quali si sentono spesso poco garantiti anche dai CCNL, l'attività svolta dalla Segreteria Nazionale ha permesso un posizionamento di tutto rispetto e abbiamo avuto modo di dimostrare che siamo un Sindacato con la "S" maiuscola, fatto di persone serie e oneste che si muovono in base a principi di rappresentatività e rappresentanza degni di una grande organizzazione.

Dal congresso ad oggi abbiamo messo in piedi i corsi di formazione per i nostri quadri sindacali, un primo più allargato e un secondo ristretto per motivi di tempo e di complessità degli argomenti.

I corsi sono stati tenuti da esperti delle materie affrontate, raccogliendo il gradimento dei partecipanti.

Da tempo c'eravamo riproposti di avviare i corsi di formazione e finalmente ci siamo riusciti e certamente, visto l'entusiasmo e la motivazione che hanno creato, siamo intenzionati a proseguire su questa strada, convinti come siamo di dover preparare la nuova classe dirigente della FAST.

Proprio dopo questo Direttivo Nazionale celebreremo il congresso della Federazione che aprirà un nuovo corso con la partecipazione efficace degli altri sindacati che sono ormai parte attiva nella vita della FAST.

... una convergenza tra le due Organizzazioni Sindacali a livello nazionale ...

Il Patto di Consultazione con la Filt ha la chiara finalità di attivare una prassi di sistematica consultazione preventiva finalizzata alla definizione, alla gestione e al sostegno condivisi delle iniziative sindacali di carattere generale, contrattuale e negoziale nella nuova area contrattuale della

Mobilità, recentemente proposta.

Tale accordo rappresenta l'esito di una lunga fase di convergenza tra le due Organizzazioni Sindacali a livello nazionale e, al contempo, l'apertura di una nuova fase che intensificherà ulteriormente i rapporti reciproci, pur salvaguardando le vicende autonome e le rispettive norme statutarie che disciplinano la vita interna delle due Organizzazioni, le procedure deliberative e l'elezione dei gruppi dirigenti.

Un'alleanza di ampio respiro, che guarda al prossimo futuro e che intanto ha portato, nella gran parte dei casi, a convergenze programmatiche territoriali e alla presentazione di liste comuni per l'appuntamento elettorale del DLF.

In verità dobbiamo ammettere che anche con la FIT abbiamo da sempre un ottimo rapporto e, per quanto mi riguarda, di vera stima nei riguardi del gruppo dirigente nazionale ma, in fin dei conti, è stato più facile trovare l'intesa in un patto con la FILT.

Certamente le polemiche e le strumentalizzazioni non mancheranno, ma dobbiamo essere così determinati e capaci da riuscire a spiegare le nostre scelte a tutto il mondo che circonda la FAST FerroVie, dimostrando come la coerente scelta autonoma sia un carattere ereditario che ci ha accompagnato fin dalla nascita dello SMA e che ci guiderà nel futuro.

Siamo pronti a collaborare con chiunque sia pronto e disponibile ad ascoltare e perorare anche le nostre idee; in poche parole: **se non abbiamo il treno che ci porta a casa prendiamo quello che ci porta più vicino!**

Questo comportamento che negli ultimi anni si è rafforzato grazie alla stretta collaborazione con la FAST, ha fatto sì che i denigratori che a ogni piè sospinto non lesinano di metterci etichette o targhe, siano regolarmente smentiti dalle loro stesse dichiarazioni.

Dobbiamo essere consapevoli che, come tutti i partiti politici e come tutti i sindacati, anche noi rappresentiamo degli interessi: **solo gli interessi dei nostri iscritti.**

In questa relazione non sono volutamente entrato troppo nell'aspetto tecnico dei problemi, ma è evidente che la nostra intenzione è quella di ricercare fino in fondo la massima condivisione possibile su un accordo da sottoscrivere con il Gruppo FS in tempi brevi, dettata dalla consapevolezza del poco tempo rimasto per tentare di governare il processo prima di rischiare di subirlo.

Non vorremmo ancora una volta ritrovarci a fare scelte fuori tempo come avvenne in occasione della stipula del CCNL delle AF.

Un contratto che era stato progettato nel 1999, quando ancora c'erano molti spazi per governare la liberalizzazione del sistema ferroviario ma che ha visto la luce quando, ormai, il CCNL degli autoferrotrenieri già era diventato il contratto utilizzato prima da FNME e man mano, poi, dalla maggior parte dei competitor di Trenitalia.

Oggi siamo di fronte ad una scelta epocale che dobbiamo avere il coraggio di gestire al meglio, facendo sì che non si verifichi il *dumping* sociale nel trasporto ferroviario, magari proprio perché noi non siamo stati capaci di fare scelte coerenti con i tempi.

Tutto ciò non significa essere arrendevoli ma, anzi, dobbiamo ben sapere dove vogliamo portare i ferrovieri e in particolare il macchinista -

che comunque non dovrà trovarsi mai da solo su un treno - e cosa è meglio fare affinché gli sia garantita un'adeguata formazione, una tutela dell'inidoneità, la possibilità di pensionamento anticipato, degli ambienti adeguati sia quando è alla guida dei treni che quando fruisce delle strutture di supporto. Inoltre serve un orario che tenga conto dei carichi di lavoro e degli stress cui è sottoposto e soprattutto occorrono regole chiare, inequivocabili e omogenee in tutte le imprese ferroviarie.

Comprensibilmente, se dovessimo ritenere percorribile la strada dell'accordo, è evidente che dovremo avere fin da subito le idee chiare su quale orario di lavoro, su quale percorso formativo e con quale retribuzione dovrà lavorare il macchinista nei prossimi anni, eventualmente con la costituzione di un gruppo di lavoro che, già in questi giorni, cominci a delineare una nostra proposta sindacale.

Non mi resta che augurare a tutti un buon lavoro.



Piergiorgio Porcu Consigliere Nazionale Sardegna

Speciale Direttivo Nazionale

Un breve stralcio degli interventi dei Segretari Regionali al Direttivo Nazionale Fast FerroVie del 12,13 e 14 novembre 2008

nostro servizio

“Il direttivo nazionale è l'organismo deliberante del sindacato”. Così recita il nostro statuto.

E' da qui che esce la linea politica del sindacato; è qui che si indica al Segretario Nazionale la posizione da tenere ai tavoli di trattativa, la rotta da tenere nella gestione del sindacato.

In questo direttivo le questioni sono importanti; due tra tutte: la sperimentazione dell'Agente Solo e il Patto di Consultazione con Filt Cgil.

Si parla di una nuova idea dell'equipaggio di macchina, e il direttivo è consapevole che questo significherà molto per un sindacato, come quello nostro, che nel macchinista è presente da oltre cinquant'anni. Pietro Serbassi, il Segretario Nazionale, illustra la sua relazione, puntuale e chiara (ne pubblichiamo in altra pagina un esauriente sunto).

Poi iniziano gli interventi dei

segretari regionali, precisi ed articolati come sempre. Abbiamo stralciato i passaggi salienti che riguardano i due argomenti di maggiore impatto in questo direttivo.

Iniziamo con **Alessandro Viola**, Segretario Regionale Sardegna.

Il direttivo regionale Sardegna è critico con la politica della Segreteria Nazionale, soprattutto perché non esprime chiaramente la posizione di Fast FerroVie.

La sperimentazione sull'agente solo va ad esclusivo vantaggio dell'azienda; sarebbe più opportuno affrontare questo importante argomento durante il prossimo rinnovo contrattuale.

Con la dismissione del trasporto cargo in regione, su 1000 dipendenti si sono provocati 300 esuberanti, che l'azienda sta affrontando con la richiesta di trasferite e trasferimenti. E' necessario di dare delle risposte su questo argomento, per evitare di perdere la fiducia degli iscritti.

Anche riguardo al patto di consultazione con la CGIL, gli iscritti e la segreteria regionale sono molto critici.

Prosegue **Chiara B and i e r i**, Segretario Regionale Toscana.

Per la Toscana l'agente solo è un nuovo modulo di condotta non previsto dal contratto, che non può essere adottato se non si modifica il contratto stesso, anche in tema di sistema previdenziale.

L'azienda, anziché tagliare tra dirigenti e uffici, ci chiede questa sperimenta-

zione, ma non fidiamoci, poiché non sappiamo come e quando finirebbe.

Fast FerroVie ha poco da guadagnare, nel caso in cui si facesse un buon accordo, ma tanto da perdere se se ne facesse uno cattivo.

Si prenda il caso delle flessibilità, molto onerose per il personale: è impossibile concederle perché l'agente solo, non essendo previsto dal contratto, è già da considerare una flessibilità.

Se proprio deve partire la sperimentazione, è essenziale che ci siano accordi per definire una nuova figura professionale, con un nuovo modulo di condotta nel contratto. E comunque, il giorno dopo la fine del periodo di sperimentazione, essa deve realmente terminare.

Ribadisce il concetto **Giuseppe Carpentieri**, Segretario Regionale Liguria.

L'Agente Solo è una partita politica legata all'alta velocità e alla mancanza di fondi per il trasporto regionale.

L'eventuale Agente Solo va inquadrato in una nuova figura professionale, e la sua effettuazione va valutata nell'ambito di specifici accordi territoriali.

La Segreteria Regionale Liguria, come molti suoi iscritti, è contraria al Patto di Consultazione con la CGIL.

Saverio Mazzotta, Segretario Regionale Friuli, ci ricorda che fare sindacato significa fare accordi.

Senza quest'obiettivo il sindacato non ha ragione di esistere. Anche sulla questione dell'Agente Solo, è necessario stare al tavolo e cercare di fare un accordo quanto più vicino possibile alle esigenze PdM, per il quale va creata una nuova figura professionale. Il punto fermo deve essere comunque quello dei due agenti sul treno, due macchinisti se si parla di Cargo.

Il nostro sindacato, negli ultimi



Saverio Mazzotta Segretario Regionale Friuli V. G.



Antonio Birra Segretario Regionale Abruzzo

tempi, è spesso ingabbiato in un malinteso senso della democrazia. Per non sembrare eccessivamente decisionista, la nostra Segreteria Nazionale convoca un numero eccessivo di consessi con i rappresentanti territoriali. Ma dal Congresso Nazionale ha ricevuto un mandato forte: ne faccia uso, si assuma le proprie responsabilità, decida. Ovviamente ne risponderà, ma proprio questa, a mio parere, è l'essenza della democrazia.

Considero positivo il patto con la Filt, anche perché ha un buon numero di iscritti tra i macchinisti, ed è un macchinista il suo stesso Segretario Nazionale.

Nicola Romeo, Segretario Regionale Veneto.

Il sindacato vive con le deleghe ma non per le deleghe, e se si può stringere un buon accordo, anche impopolare, lo si difende, senza avere paura di perdere degli iscritti, anche se comunque il sindacato deve costantemente incontrare i lavoratori, per renderli partecipi delle posizioni aziendali e sindacali.

Siamo favorevoli alla sperimentazione sull'Agente Solo. Riteniamo importante dire no alle flessibilità, ma nello stesso tempo i macchinisti devono evitare accordi individuali in cambio del guadagno. Il Veneto preferisce concedere flessibilità sulla condotta, piuttosto che sulla notte.

Approviamo il Patto di Consultazione con la CGIL.

Antonio Birra, Segretario Regionale Abruzzo, esprime totale fiducia a Pietro Serbassi. *Sull'Agente Solo, riteniamo che vada fatta una chiara distinzione: se ne*

può parlare per quanto riguarda il Trasporto Regionale, solo per alcuni treni alla Passeggeri, mentre non esistono le condizioni, in maniera assoluta, per i treni della Cargo.

Non siamo sicuri, però, che la questione vada affrontata con una sperimentazione. Forse sarebbe meglio affrontarla nel prossimo CCNL.

Anche **Enzo Rogolino**, Segretario Regionale Calabria, ritiene positiva la scelta strategica del Patto di Consultazione sottoscritto la Filt - Cgil, al punto da definirla di "alta ingegneria politica". Ha posto poi l'accento su alcune problematiche di interesse regionale ma, sicuramen-

te, comuni a quelle delle altre regioni.

Dal ridimensionamento degli uffici amministrativi (vedi Ferservizi), dove a livello calabrese non si riesce ad avere un quadro di proiezione, al problema assillante dell'attraversamento dello Stretto di Messina dove spesso non è garantita un'adeguata mobilità ai pendolari, fino alle note problematiche dei lavoratori degli Appalti Ferroviari ed a quelle degli Autoferrotranvieri, il quadro che si prospetta non è certo rassicurante.

Che dire poi della sicurezza nei posti di lavoro? Gli incidenti, alcuni mortali, fanno emergere un nervo scoperto che deve essere al più presto sanato.

In questo momento di forte trasformazione e di gravi tensioni sociali è più che mai necessario tenere la guardia alta.

Questi alcuni temi sui quali il sindacato locale, ma soprattutto nazionale, dovrà confrontarsi, prendendo spunto e facendosi forza, dalla nuova linfa scaturita, appunto, con



Vincenzo Rogolino Segretario Regionale Calabria

l'accordo FAST FerroVie e FILT-CGIL.

Biagio De Filippo, Segretario Regionale Puglia

E' strano sentire un Segretario Regionale che si sente fuori luogo in una assise come un Direttivo Nazionale, ma succede quando gli argomenti che si trattano sono stati per troppo tempo monotematici e quando un segretario si sente rappresentativo di tutti gli iscritti a prescindere dall'appartenenza lavorativa.

Ma ribadisco la fiducia nel Segretario e nei componenti della segreteria tutta; condividiamo il metodo e diamo ampio mandato alla Segreteria Nazionale di presentarsi al tavolo di trattativa e affrontare l'argomento dell'Agente Solo, ferme restando le garanzie sulla sicurezza dei sistemi di controllo e definendo in maniera univoca le procedure per il soccorso per il personale di bordo in caso di necessità.

La problematica del soccorso è un argomento che non riguarda solo il personale di macchina o di bordo, ma anche altro personale: Capo Stazione, Operatori della manutenzione RFI, che spesso si trovano soli in situazioni disagiate, al limite della sicurezza.

Nella manutenzione c'è una carenza di personale ormai perenne, con le enormi difficoltà che questo comporta. Bisogna porre molta attenzione alle lavorazioni notturne e in reperibilità, in cui è molto alto il rischio infortuni, soprattutto nei cantieri dove operano le ditte appaltatrici. E' provato che spesso gli incidenti vengono causati da "inesperienze".

E' importante inoltre che le Organizzazioni Sindacali siano presenti ai tavoli dove scaturiscono i numeri sugli incidenti, in modo da non essere solo spettatori di proiezioni di slide di tabelle preconfezionate dall'azienda.

Antonio Scalise, Segretario Regionale Lombardia, è lapidario:

l'Agente Solo non ci piace.

Non possiamo però alzarci dal

tavolo di trattativa, al quale possiamo portare il nostro contributo di sindacato libero, che storicamente ben conosce quello che riguarda la vita e il lavoro dei macchinisti.

L'azienda deve darci garanzie precise: sul primo soccorso al macchinista, sulla copertura GSMR, sull'impossibilità di effettuare questo nuovo equipaggio sulle linee in cui ci siano delle gallerie; ma soprattutto devono garantirci che, se non si giunge ad un accordo, finita la sperimentazione tutto ritorna come prima.

E' interessante e auspicabile l'idea di una nuova figura professionale del macchinista.

Siamo favorevoli al patto con Filt Cgil anche perché, almeno in Lombardia, c'è già un apprezzabile clima di collaborazione.

Grande fiducia, e pieno mandato a trattare, a Pietro Serbassi.

Gennaro Sirico, Segretario Regionale Campania, pone maggiormente l'accento sulla situazione vertenziale più generale.

In questo Direttivo si sta parlando esclusivamente dell'Agente Solo, che è argomento importante, ma così facendo si rischia di non parlare di altri argomenti, egualmente importanti e molto sentiti dai nostri iscritti non macchinisti.

Si pensi ai lavoratori delle officine, cui viene chiesto sempre di più dal punto di vista dell'impegno, pena la continua esternalizzazione del lavoro. Per non parlare poi delle difficoltà che questi lavoratori affrontano, con redditi inadeguati all'attuale costo della vita.



Antonio Scalise Segretario Regionale Lombardia

Per quanto riguarda il patto con CGIL, pur approvandolo, riteniamo che sarebbe stato importante avere un'idea più chiara di cosa ne pensavano gli iscritti.

Stefano Della Vedova, Segretario Regionale Umbria

Sul patto con la Cgil siamo d'accordo perché è un patto nobile. Inoltre è scritto chiaramente, e non lascia quindi spazio ad equivoci o malignità, e rispetta le identità dei due sindacati che l'hanno sottoscritto.

Per la sperimentazione dell'Agente Solo, è meglio stare al tavolo per cercare di farlo convergere il più possibile verso le nostre richieste e non verso quelle dell'azienda. Ci appare realizzabile, per la tipologia di lavoro, ai treni del Trasporto Regionale, ma non per Passeggeri e Cargo.

Roberto Santi, Segretario Regionale Emilia Romagna, lo dice chiaramente:

No alla sperimentazione dell'Agente Solo.



Gennaro Sirico Segretario Regionale Campania

L'SCMT non è sicuro e si sono già verificate situazioni dove c'era segnale verde, SCMT che dava il verde e un treno davanti. L'ordine di servizio 41 (per i macchinisti) e 19 (per i CT) dice che sui treni in cui non c'è il capotreno in cabina di guida, bisogna inserire il VACMA, ma nessuno di noi vuole tornare a pedalare.

Inoltre, bisogna considerare che pochi di noi rientrerebbero nei parametri fisici necessari ad una tipologia di lavoro ad agente solo, se venissero fatti i dovuti controlli.

L'Agente Solo è fuori legge anche per ciò che riguarda il soccorso.

Se fossimo (ma non lo siamo) con le spalle al muro sull'Agente Solo, allora le condizioni sarebbero: salariali, previdenziali, orario di lavoro, pensione.

Negativo l'accordo con CGIL, che vuole la Fast soltanto per avere la rappresentanza dei Macchinisti e firmare l'agente solo.

Emanuele Biagi, Segretario Regionale Lazio, pone l'attenzione sulla vera disponibilità dei macchi-

nisti di accettare l'eventuale nuovo equipaggio.

Una cosa da valutare attentamente, poiché temiamo che una parte di essi lo scambierebbero volentieri con degli incentivi economici. E' necessario, quindi, valutare attentamente le modalità di concessione di un eventuale nuovo equipaggio di macchina.

Siamo favorevoli all'accordo con CGIL dal momento che è un patto di consultazione dove poi ognuno può mantenere la propria identità.

Gianluca Cecchini, Segretario Regionale Marche,

nale Marche,

L'accordo sulla sperimentazione è da firmare, ma la trattativa si è arenata sull'Agente Solo, quando ci sono anche tanti altri problemi come RFI, Manutenzione ecc.

Se deve partire la sperimentazione noi, che siamo l'unico sindacato tecnico, dobbiamo spiegare tecnicamente alla gente perché abbiamo firmato.

Deve essere chiara la normativa sull'Agente Solo e, deve essere chiaro, solo al trasporto regionale.

Siamo favorevoli al patto con CGIL perché è solo di consultazione, poi ognuno può tenere e difen-

dere le proprie posizioni.

Anche **Salvatore Genovese**, Segretario Regionale Sicilia, si dice

favorevole all'accordo di consultazione con Filt.

Secondo noi la società ha messo nel patto sulla sperimentazione dell'Agente Solo anche altre cose (Biglietterie, RFI ecc.) solo per aumentare le parti da trattare.

Non siamo d'accordo sulle flessibilità, né sui chilometri né sulla notte.

Non vogliono incentivare economicamente l'Agente Solo nella fase di sperimentazione e noi dobbiamo, proprio in quella fase, disincentivarlo, mettendo in luce ogni minimo problema.

La sperimentazione deve essere a tempo stabilito e si devono verificare tutti i fattori, verificandone la fattibilità sui territori.

Bisogna aprire con l'azienda una discussione sulla nuova situazione dell'equipaggio treno, cercando di imporre un equipaggio di due persone.



Salvatore Genovese Segretario Regionale Sicilia

DIRETTIVO NAZIONALE FASTFERROVIE TREVI 12-13-14 NOVEMBRE 2008

DOCUMENTO POLITICO/SINDACALE

I componenti del Direttivo Nazionale, sentita la relazione del Segretario Nazionale Fast FerroVie, approvati i documenti di linee strategiche assunti, condividendo gli obiettivi e le strategie mirate a garantire il lavoro e i lavoratori tutti, al fine di potenziare la loro professionalità e sicurezza, dando visibilità e slancio al sindacato Fast FerroVie in assoluta coerenza con i deliberati del congresso e da tutti i consessi susseguitisi, danno pieno mandato, alla Segreteria Nazionale e ribadiscono di:

Condividere la sottoscrizione del "patto di consultazione" con la Filt-Cgil, che tiene, tra l'altro, in giusta considerazione la nostra identità di sindacato autonomo;

Continuare il confronto con i vertici aziendali su tutte le problematiche, professando lo stesso impegno in tutti i settori ferroviari, sia negli aspetti riorganizzativi che operativi;

Continuare a perseguire l'obiettivo della stipula del CCNL unico della mobilità.

Danno, inoltre, atto dell'impegno profuso, nell'affrontare le continue difficoltà insite nello svolgimento del proprio ruolo, riaffermano la totale fiducia nell'operato del Segretario Nazionale e della Segreteria Nazionale tutta.

Approvato

I componenti del Direttivo Nazionale FAST FerroVie



L'accordo Fast - Cgil e l'unità sindacale

Il recente Patto di Consultazione tra Fast FerroVie e Filt-Cgil come esempio della necessità che le Organizzazioni Sindacali ricerchino il dialogo e la condivisione di posizioni politiche.

di Justo

Una delle domande che continuo a farmi da un paio d'anni a questa parte è se noi come macchinisti ci rendiamo conto di cosa c'è in ballo nel nostro futuro. Sto parlando del prossimo contratto che ci riguarda, di cui tutte le sigle sindacali parlano, ma ben poche sono disposte a far vedere le carte che hanno in mano e che intendono giocare. È esattamente un gioco in cui tutti sanno cosa c'è nel piatto, qual è la posta insomma, ma nessuno ha ancora buttato giù la prima carta e, a dirla tutta, nessuno dei giocatori sa a che gioco sta giocando, se un gioco a squadre, a coppie, o tutti contro tutti. Ma state certi che il banco ha già le sue regole pronte e non vede l'ora di arraffare tutto il piatto.

Se la posta è l'Agente Solo, le carte che hanno in mano i giocatori sono gli accessori dell'Agente Solo e cioè come renderlo più accettabile da parte nostra, più vivibile, lontano dalla semplice logica della produttività. Perché se l'Agente Solo è la nostra strada - ed io ne sono convinto da anni - c'è modo e modo di percorrerla.

Ora, se il gioco verrà fatto singolarmente e cioè se ognuno porterà avanti le proprie logiche di parte, finirà che tutti prenderanno qualche briciola, e ce la presenteranno come sacchi di farina, ma sarà il banco che porterà a casa il piatto, la torta e le candeline.

Dobbiamo sapere che se l'Agente Solo potrebbe diventare accettabile, potrebbe anche essere una grossa fregatura per tutti.

Se da una vita sento parlare di unità sindacale e a tutt'oggi non so più cosa voglia dire, mi consolo pensando che qui non è questione di intelligenza, è solo questione di buon senso: se non ci si siede attorno ad un tavolo e non si tirano fuori le carte che si vogliono giocare, se non ci si incontra per trovare a tutti i costi una proposta, un'idea, una piattaforma, ma che sia comune, per noi non ci sarà futuro e, se ci sarà, sarà di grosse fregature. Queste non sono chiacchiere e noi come macchinisti dobbiamo capire che il nostro mondo si è aperto al mercato, e se

noi andiamo a comperare la frutta dove costa meno, lo stesso succede in ferrovia. Quindi, delle due l'una: o siamo in grado di fare proposte concrete o si chiude.

Sta a noi dunque, far sì che le proposte concrete siano vantaggiose per noi e sta ai sindacati formularle e sostenerle. E se non si riesce ad afferrare che bisogna iniziare un percorso di confronto sindacale - ora più che mai necessario - smetterla di tirarci dietro le cartacce per confrontarci sul serio mettendo sul piatto idee, volontà, proposte ... beh, se non capiamo questo, significa avere già perso in partenza.

Condividere, questa è la priorità, per sedersi poi ad un tavolo di trattativa con le idee chiare sapendo, senza giochi da retrobottega, chi propone cosa e perché.

In questo senso va visto il recente accordo della FAST FerroVie con la FILT.

Non è solo un accordo, è un invito rivolto a tutte le sigle sindacali a fermarsi un attimo e far cerchio con i colleghi per dire ognuno la sua. Che deve diventare la nostra. Sapendo che alzarsi ed andarsene è molto più facile che legarsi al tavolo per voler cercare ad ogni costo la soluzione migliore per tutti.

Non bisogna dimenticare che è compito del sindacato obbligare l'azienda ad un accordo, e che la vittoria migliore è quella ottenuta senza fare battaglie.

La Saggezza del Cuore

La FILT CGIL e la FAST sostengono la "Lista del Cuore", un progetto per un nuovo DLF che ponga al centro "il ferroviere", "il pensionato" e "la famiglia". Un progetto che prende a "cuore" la difesa e lo sviluppo della protezione sociale dei ferrovieri con la "saggezza" di due Organizzazioni Sindacali, la FILT CGIL e la FAST, che hanno sempre difeso i diritti e i valori della solidarietà all'interno della categoria e del mondo del lavoro.

PIÙ VANTAGGI PER I SOCI PIÙ SERVIZI PER I FERROVIERI

Salvaguardia dello Stipendio

- *Pensione Agili e Transizione
- *Rimborso spese e altro
- *Maturazione Isc

Assistenza e Sostegno

- *Servizi sociali
- *Servizi per disabili e di altro
- *Azione di studio e di ricerca e corsi di aggiornamento
- *Assistenza Sanitaria

Temporismo e Sivigo

- *Riduzione ore e commesse
- *Azioni funzionali alle attività di gruppo
- *Cultura, Governance, privilegi di ferie, tutti i diritti e benefit

Volontariato e Solidarietà

- *CICRISIP - Servizi per colleghi disabili e familiari
- *Azione degli Ulivi
- *Benefici

VOTA LA LISTA DEL CUORE

ELEZIONI CONSIGLI DIRETTIVI DLF 25, 26, 27 NOVEMBRE 2008

Il venerdì nero

Nonostante l'impegno del Ministro delle Infrastrutture, l'incontro per la definizione del tavolo di rinnovo del Contratto della Mobilità registra una curiosa presa di posizione

di Chiara Bandieri

Un venerdì nero per tutto il settore dei trasporti è stato quello del 21 novembre scorso.

Mentre tutti eravamo convinti che finalmente quella piattaforma contrattuale presentata potesse riempirsi di contenuti, un brusco *dietro front* è stato annunciato. Pur se tra le righe e sotto un diplomatico formalismo, si è costretti a registrare la mancanza di volontà, espressa da una parte, a dar vita ad un effettivo contratto unico della mobilità.

La questione, infatti, poggia su cosa debba realmente intendersi per UNICO.

Se questo deve essere solo un cappello generico o addirittura quasi scontato di argomenti che nella sostanza poi non vanno ad incidere direttamente su aspetti rilevanti dei vari settori - ma viaggia in alto, lasciando inalterate le specificità degli ambiti interessati, che continuano ad essere disciplinati da diversi contratti di settore - è forse il caso di dire che possiamo pure fare a meno di un cappello che non ripara né dal sole né dalla pioggia, ma rimane solo un vezzo da sfoggiare senza alcuna utilità.

Pare, dunque, corretta l'osservazione di chi affronta il problema dalle premesse, rimettendo in discussione l'effettiva volontà di dar vita da un contratto unico della mobilità, prima di decidere quali che saranno gli argomenti che dovranno essere compresi nella parte generale, comune a tutti i settori, e ciò che rimarrà invece appannaggio della parte speciale, tipica di quel determinato settore.

L'intenzione di taluni è la creazione di un contratto unico che

si limiti ad individuare:

- L'ambito di applicazione, quindi chi sono i suoi destinatari;
- La durata;
- I diritti sindacali;

Le relazioni industriali;

- Il mercato del lavoro, argomento generalissimo che inserito in tale ambito può solo avere valenza propagandistica, tanto da apparire quasi offensivo per chi è in cerca di occupazione o chi è uscito da tale mercato e cerca soluzioni concrete.

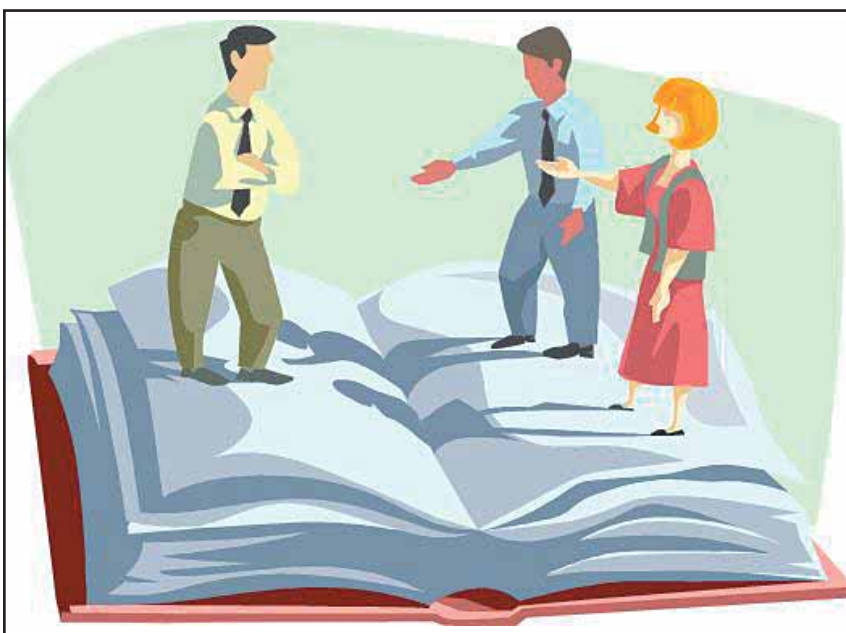
Più che di un contratto sembra si guardi ad un documento programmatico, in una dimensione sociale del diritto di lavoro. Un sontuoso palazzo che non riflette però la vita che si svolge al suo interno. Una dimensione sociale contraddetta dallo stesso progetto, volto in realtà ad esaltare i distinguo, ma incapace di dichiararlo apertamente, si nasconde dietro il cappello. Se si scopre però si giustifica mostrando tutte le differenze e

creando sempre più distanze.

L'ausilio richiesto al governo era quello di cercare di avvicinare le parti affinché si potessero muovere i passi necessari per la definizione del negoziato, perché quella piattaforma non rimanesse un mero tentativo di un grande progetto che non vedrà mai la luce.

Il quadro che si è delineato impone la definizione di un percorso, l'individuazione di un metodo con cui procedere che sembra sia stato ravvisato dal governo nella redazione di un documento che verrà sottoposto alle parti giovedì 4 dicembre.

La FAST FerroVie, nel sottolineare la condivisione degli obiettivi con l'impegno di ridurre le distanze e la disponibilità che tutte le parti avevano dato a tale proposito, ricorda le aspettative che quella piattaforma contrattuale ha generato nei lavoratori del settore della mobilità, convinti dell'importanza di un contratto unico, inteso come insieme di istituti omogenei dove la specificità è l'eccezione e non il dato rilevante.



SCMT

Guasti al sistema

di Matteo Ilacqua

Premessa

Cari colleghi e colleghe, con la redazione abbiamo pensato di creare, all'interno della rivista, una sezione che da oggi in poi tratterà tematiche tecniche regolamentari riguardanti il Personale di Macchina (movimenti con segnali a via impedita, compilazione di M40 telec, M40 DL, ecc.). L'intento di questi articoli, che non hanno - come è ovvio - nessuna valenza giuridica, vuole essere solo un *rinfrasco* delle nozioni di cui il PdM è già a conoscenza.

Gli articoli saranno così strutturati:

- una prima parte descrittiva;
- una seconda parte che descrive il comportamento a cui deve adempiere il PdC;
- una terza parte (ritagliabile) che racchiuderà in sintesi l'anormalità ed il modo in cui deve operare il PdM.

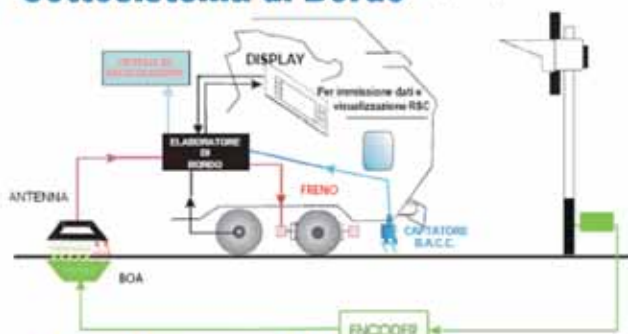
In questo articolo tratterò i guasti al sistema SCMT in particolare modo la perdita dei P.I. con C.E. 37 - 39 e la segnalazione anomala di supero rosso (TRAIN TRIP).

Generalità

L'apparecchiatura SCMT è composta da due sottosistemi: di bordo (**SSB**) e di terra (**SST**).

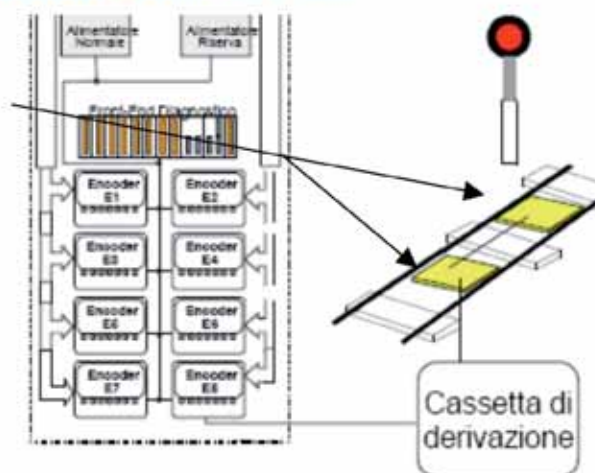
- Il sottosistema di bordo (**SSB**) si trova installato sui rotabili dotati di cabina di guida (locomotive, carrozze pilota e rimorchi); calcola la velocità massima consentita istante per istante sulla base delle informazioni provenienti dal sottosistema di terra e dei dati caratteristici del treno (percentuale di massa frenata esistente, velocità dei rotabili, ecc.) notificati al sistema, ed interviene qualora la velocità reale del convoglio sia superiore a quella massima consentita.

Sottosistema di Bordo (SSB)



- Il sottosistema di terra (**SST**), è essenzialmente costituito da **due boe** (fig.1) posizionate al centro del binario nei punti in cui è prevista la trasmissione dei dati da terra a bordo, (**Punto Informativo**).

Sottosistema di Terra (SST)



I PUNTI INFORMATIVI

➤ **I P.I. composti da boe commutabili**, trasmettono informazioni variabili e sono collegati agli apparati di terra attraverso apposite interfacce (Encoder).

Essi servono per identificare l'aspetto dei segnali fissi e generalmente sono posti in corrispondenza dei medesimi.

In particolari situazioni impiantistiche i P.I. dei segnali fissi sono ubicati in precedenza agli stessi, in tal caso sono segnalati dalla tabella limite di fermata SCMT.



(per ulteriori notizie Vedi pag. 6 "modifiche regolamentari 2008" del nostro libretto n°1)

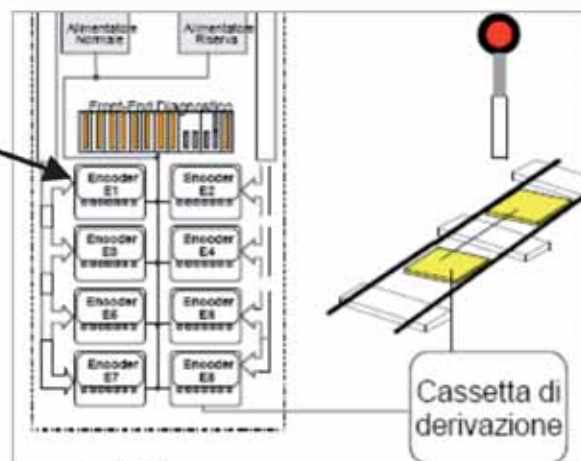
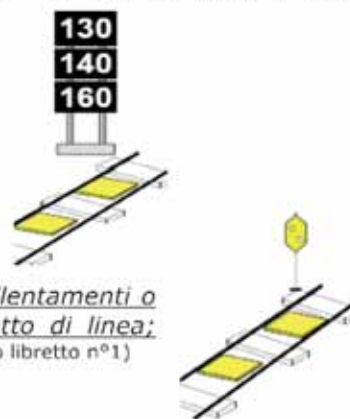


Fig. 1

I P.I. composti da boe non commutabili, non trasmettono informazioni variabili ma solo informazioni fisse non dipendenti dall'aspetto dei segnali fissi, e non hanno nessun collegamento con gli apparati di terra.

Essi sono utilizzati per la gestione di:

- *velocità massima ammessa dalla linea;*
- *il grado di frenatura - pendenza della linea;*
- *la velocità massima ammessa rispetto a rallentamenti o riduzioni di velocità temporanee di un tratto di linea;*
(Vedi pag. 7 "modifiche regolamentari 2008" del nostro libretto n°1)



Il sottosistema di terra (SST)

Tramite i P.I. realizza un sistema di trasmissione discontinuo, pertanto la ricezione dei messaggi da parte del SSB avviene solo in corrispondenza di tali boe; attraverso questi dati il SSB calcola, tenendo conto delle caratteristiche di composizione del treno (% di massa frenata, lunghezza, ecc.), qual è la velocità massima che deve tenere il convoglio in ogni momento della sua marcia. Nel caso in cui il dato ricevuto comporti una riduzione di velocità (compreso l'arresto) ad una determinata distanza (velocità obiettivo e distanza obiettivo), il SSB calcola una "curva di frenatura" che permetta al SSB stesso di controllare se il macchinista sta rispettando o meno le indicazioni ricevute dai segnali della linea e dalle prescrizioni in possesso (fig. 2)

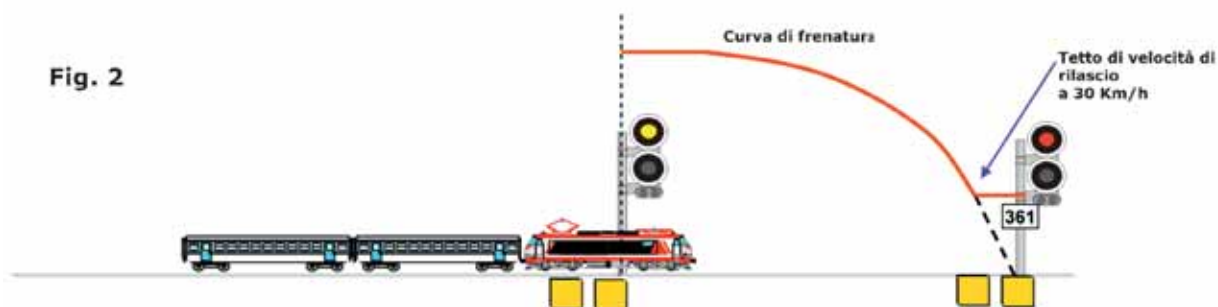


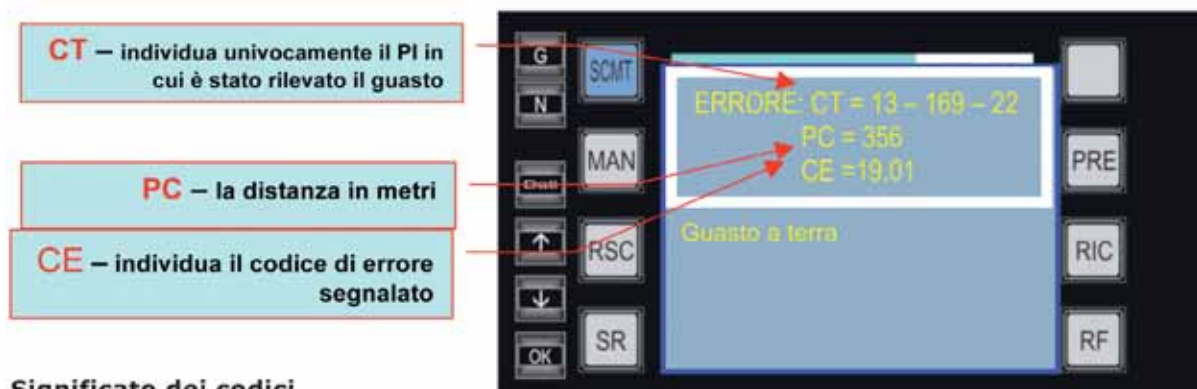
Fig. 2

Anormalità al SCMT

Le apparecchiature SCMT di bordo (cabina di guida) possono rilevare due tipi di anomalità: quelle allo stesso Sottosistema di Bordo (SSB) e quelle al Sottosistema di Terra (SST). Se l'anormalità al SST comporta l'arresto del treno, **il macchinista deve ricevere dal DM/DCO opportuni ordini per il proseguimento.**

Segnalazioni di guasto in cabina di guida

In caso di anomalità rilevate al SST, qualunque messaggio di errore viene mostrato nel display SCMT solo a treno FERMO, salvo nel caso di codice di errore 37 - 39, nel qual caso l'arresto del treno avviene immediatamente.



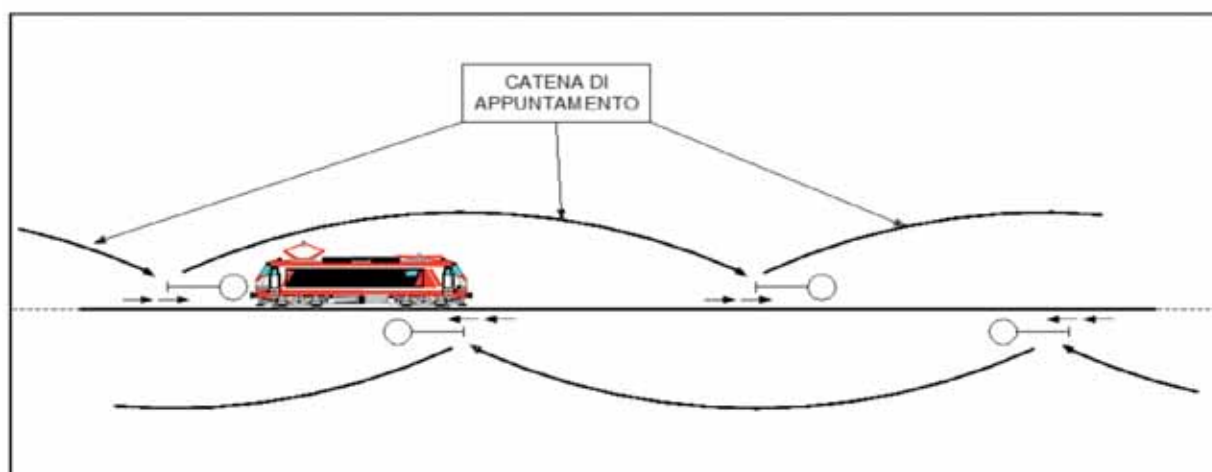
Significato dei codici

- Il CT segnala ai tecnici di RFI l'ultimo **Punto Informativo** letto regolarmente. Il codice CT si presenta nella forma che si vede sopra in figura, dove 13 indica l'Italia, 169 l'area (a ogni compartimento è assegnata una serie di aree), e 22 indica il **Punto Informativo**.
- Il codice PC indica la distanza, espressa in metri, percorsa dal PI 22.
- Il codice CE individua il codice di errore segnalato.

Prima di descrivere i codici di errore (CE) 37 - 39 che comportano l'arresto del treno, è utile spiegare cosa sia una catena di appuntamento.

Catene di appuntamento

Il sistema è strutturato in modo tale che al passaggio su una boa viene trasmessa l'indicazione della distanza della prossima boa. Tale sistema è detto "**catena di appuntamento**" e permette la verifica della completa ricezione dei messaggi. In caso di guasto o indebita rimozione di una boa il SSB è capace di "sentire" la mancata ricezione dati e di far intervenire la frenatura d'urgenza.



Anormalità che comportano l'arresto del treno

codici di errore 37 - 39 e visualizzazione dell'icona TRAIN TRIP per sequenza anomala o guasto di un PI di segnale fisso.

- **37**: perdita di un PI di segnale di 1ª categoria;
- **39**: perdita di due PI consecutivi (perdita della catena degli appuntamenti).



Fig. 3 codice errore ricevuto sul display di bordo all'arresto del convoglio.

In caso di mancata o incompleta trasmissione a bordo delle informazioni dei P.I., salvo la presenza di codice di BAcc corrispondente a 270 o superiore, il SSB comanda la frenatura di urgenza fino all'arresto del treno, e sul display di bordo compare il messaggio di errore(fig.3).

Comportamento del PdC.

In ogni caso **dopo l'arresto** il macchinista deve riarmare la frenatura premendo e rilasciando il pulsante RF a luce fissa, prendere visione del codice di errore 37 o 39 ed emettere M40 al DCO o al DM o Agente di Guardia che comanda il segnale (il DM della stazione successiva se questo avviene in linea) dell'anormalità, con una delle seguenti formule (vedi M40 facsimile a lato) che varia a seconda di dove è avvenuto l'arresto del treno.



In caso di fermata in precedenza ad un segnale di 1ª categoria il PdM preciserà a voce, su richiesta del DM/DCO, se tale segnale è disposto a via libera o meno.

➤ ARRESTO IN PIENA LINEA	M40a n°..... /.....
Trenodel/...../2008 Ora di emissione.....	
Si dà avviso al DCO/DM (1) di.....	
SCMT rilevato guasto a terra CE: 37 o 39 (1); CT	
PC..... Con arresto del treno tra il Km.....ed il Km.....	
tra.....e.....	
DCO/DM (1)	il Macchinista
cognome	
..... n°/.....del DCO/DM (1)	
➤ ARRESTO IN AMBITO STAZIONE	M40a n°..... /.....
Trenodel/...../2008 Ora di emissione.....	
Si dà avviso al DCO/DM /AG(1) di.....	
SCMT rilevato guasto a terra CE: 37 o 39 (1); CT	
PC..... Con arresto del treno sull'itinerario di arrivo/partenza (1) della stazione	
di.....	
DCO/DM(1)	il Macchinista
cognome	
..... n°/.....del DCO/DM (1)	
➤ ARRESTO PRIMA DI UN SEGNALE DI 1ª Ctg.	M40a n°..... /.....
Trenodel/...../2008 Ora di emissione.....	
Si dà avviso al DCO/DM /AG(1) di.....	
SCMT rilevato guasto a terra CE: 37 o 39 (1); CT	
PC..... Con arresto del treno al segnale di protezione/partenza (1)	
di..... o PBI/PBA n° tra.....e.....	
DCO/DM(1)	il Macchinista
cognome	
..... n°/.....del DCO/DM (1)	

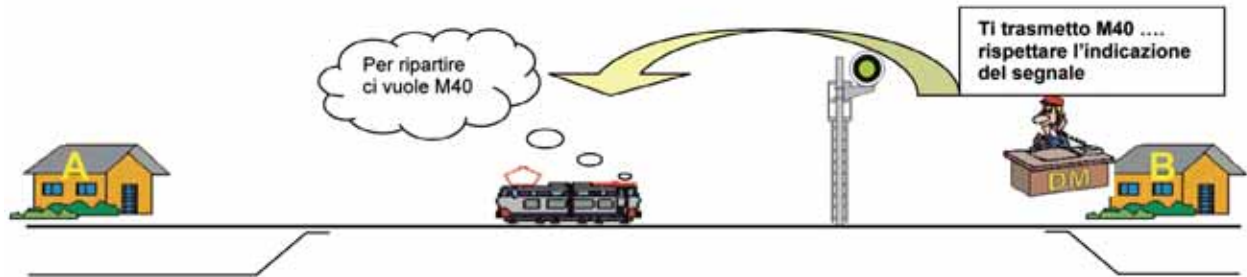
Ripresa della corsa

Siccome la logica del sistema prevede che in questi casi il treno debba essere "accompagnato" fino al ricevimento di un successivo **PI** di SCMT ovvero fino alla riaccensione a luce blu del pulsante SCMT del cruscotto,

SCM

per fare questo il DM/DCO deve:

- 1) In caso di arresto in precedenza ad un segnale di 1ª categoria disposto a via libera, prescrivere al macchinista di **"Rispettare l'indicazione del segnale."**



- 2) In caso di arresto in precedenza ad uno dei seguenti segnali, prescrivere al macchinista di **"Rispettare l'indicazione del segnale.":**

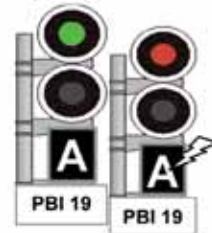
- a) un **segnale di PBA** senza lettere luminose comunque disposto;



- b) un **segnale di PBA** con lettera luminosa disposto a via libera o a via impedita con lettera **"P"** accesa a luce fissa o lampeggiante;



- c) un **segnale di PBI** disposto a via libera o a via impedita con lettera **"A"** accesa a luce fissa o lampeggiante.

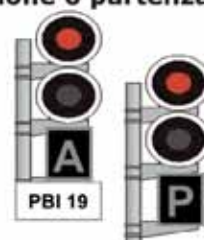


- 3) In caso di arresto ad un segnale di **protezione o partenza** di una località disabilitata e impresenziata disposto a via libera o a via impedita con lettera **"P"**, **"D"** o **"A"** accesa a luce fissa o lampeggiante, prescrivere al macchinista di:

"Rispettare l'indicazione del segnale."

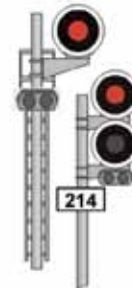


- 4) In caso di arresto ad un **segnale di PBI o PBA o ad un segnale di protezione o partenza di un posto disabilitato ed impresenziato a via impedita** disposto a via impedita con lettera "A" o "P" spenta



- a) *prescrivere al macchinista di superarlo attenendosi alle norme comuni per il superamento di uno dei suddetti segnali a via impedita.*

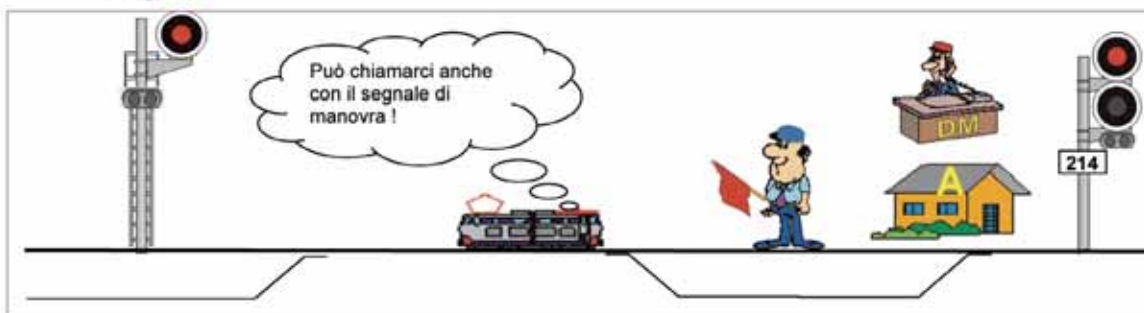
- 5) In caso di arresto in precedenza ad un **segnale di 1ª categoria di protezione o partenza di una località di servizio presenziata o telecomandata** disposto a via impedita



- a) *dettare/consegnare (M40DL o telec) al treno le prescrizioni per la ripresa della marcia per il superamento a via impedita per guasto del segnale (in caso di segnale di partenza deve verificare anche che esistano o meno le condizioni di linea ovvero la libertà del blocco, il consenso di chiusura dei PL di linea, il controllo dei deviatori di linea, ecc.).*

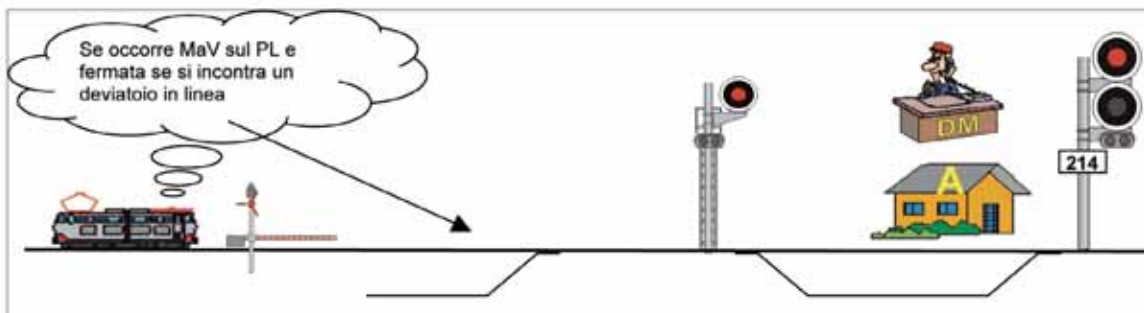
- 6) In caso di arresto **sull'itinerario di arrivo/partenza di una località di servizio presenziata o telecomandata**

dettare/consegnare (M40DL o telec) al treno le prescrizioni per la ripresa della marcia come in caso di superamento a via impedita per guasto del precedente segnale che comandava l'itinerario. È ammesso che nel caso di arresto del treno sull'itinerario di arrivo di una stazione presenziata, il treno può essere fatto avanzare in stazione con i segnali di manovra (art.49/4 lettera c) del regolamento segnali.

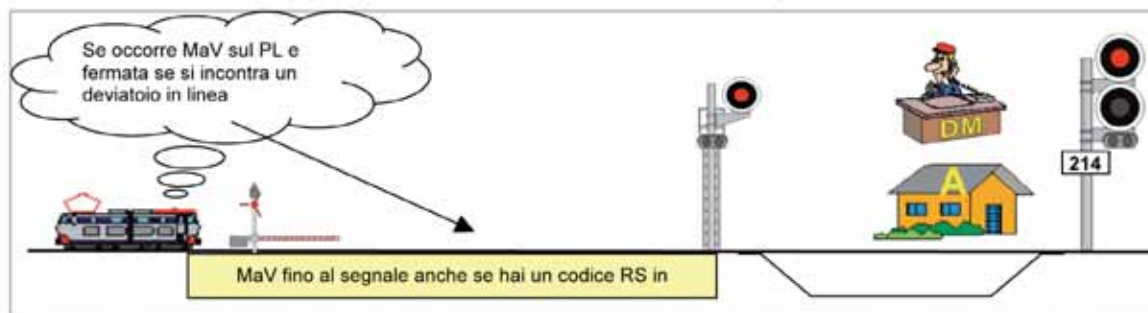


- 7) In caso di arresto **in linea fra due cippi chilometrici non in corrispondenza di un segnale:**

- a) **Sulle linee con Bca/Bem:** autorizzare il proseguimento del treno fino al successivo segnale dopo che il DM/DCO si sia accertato che il tratto di linea fino al successivo posto di servizio sia libero da treni e prescrivendo, se occorre, la marcia a vista sui PL che il treno eventualmente incontrerà e la fermata in corrispondenza degli eventuali deviatori in linea;




- b) **Sulle linee con BA:** autorizzare il proseguimento del treno fino al successivo segnale con marcia a vista e prescrivendo, se occorre, la marcia a vista sul PL che il treno eventualmente incontrerà e la fermata in corrispondenza degli eventuali deviatori in linea;



- c) **Nel caso eccezionale in cui fra i due cippi indicati dal macchinista sia presente un segnale di PBI/PBA ed il macchinista non sappia accertare se lo ha superato o meno:**
- prescrivere al treno di procedere con marcia a vista fino al secondo cippo chilometrico indicato dal macchinista o fino al successivo segnale se incontrato prima di tale cippo chilometrico.
 - Prescrivere inoltre, se occorre, la marcia a vista sul PL e la fermata in corrispondenza degli eventuali deviatori in linea esistenti fra i due cippi segnalati.
 - **Dopo essere giunti al secondo cippo o ad un segnale di PBI/PBA il macchinista chiederà al DCO/DM ulteriori prescrizioni per il proseguimento. Il DM/DCO si atterrà ai casi sopra spiegati (vedi punti 1, 2, 3, 4, 5, 7a o 7b).**

Lo scopo del su menzionato procedimento - ripeto - è quello di accompagnare il treno fino ad un PI, in modo da riprendere la catena degli appuntamenti.

Una giusta analisi deve essere fatta per la comparsa dell'icona TRAIN – TRIP

Si precisa che con la comparsa dell'icona:  (TRAIN TRIP) avviene la frenatura di emergenza fino all'arresto del treno; questo accade nel caso di:

1. superamento di un segnale fisso a via impedita senza eseguire l'operazione di supero rosso;
2. perdita del codice 75 in zona codificata o sequenza 75 --- AC non autorizzata;
3. errata informazione di via impedita dal P.I. di un segnale fisso non disposto a via impedita.

Con la disposizione n° 41/2007, nei casi 1 e 2 non si deve più fare l' M40 al DM/DCO; questo perché la segnalazione di Supero Rosso (SR) può essere assimilato ad un codice di errore solo nel caso di superamento di segnale a via libera (si tenga presente che avvicinandosi ad un segnale la visibilità di questo viene a mancare negli ultimi metri e pertanto un segnale precedentemente disposto a via libera potrebbe improvvisamente essersi disposto a via impedita mentre la testa del treno stava per superarlo).

Riassumendo, dopo l'arresto il macchinista deve avvisare il DCO/DM che comanda il segnale (il DM della stazione successiva se questo avviene in linea) dell'anormalità solo nel caso in cui la visualizzazione dell'icona TRAIN-TRIP (SR) AVVENGA DAVANTI O SUPERANDO UN SEGNALE FISSO DISPOSTO A VIA LIBERA con una delle formule già trattate a pag. 5, sostituendo la dicitura di errore con: "visualizzazione dell'icona di TRAIN-TRIP"

continua al prossimo numero

Sicurezza: iniziano le modifiche!

Dopo il "Ddl Senato 999 - Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 28 agosto 2008, n. 134, recante disposizioni urgenti in materia di ristrutturazione di grandi imprese in crisi" il cosiddetto salva Manager, anche nel settore della sicurezza nei luoghi ed ambienti di lavoro, spunta a sorpresa una modifica al Decreto Legislativo 9 aprile 2008, n. 81.

a cura dell'ing. Natale Italiano

Mentre, da un lato, lo Stato si costerna e s'indigna per le morti nei luoghi di lavoro dall'altro, sulla Gazzetta Ufficiale n° 195 del 21/08/2008, pubblica la Legge n° 133 del 6/08/2008 di conversione del Decreto Legislativo 112/2008, recante "disposizioni urgenti per lo sviluppo economico, la semplificazione, la competitività, la stabilizzazione della finanza pubblica e la perequazione Tributaria".

In particolare gli articoli 39 comma 12 e 41 comma 11 e 12 recitano:

Art. 39.

Adempimenti di natura formale nella gestione dei rapporti di lavoro

Comma 12. Alla lettera *h*) dell'articolo 55, comma 4, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81, le parole «**degli articoli 18, comma 1, lettera u**)» sono soppresse.

Art. 41.

Modifiche alla disciplina in materia di orario di lavoro

Comma 11. All'articolo 14, comma 1, del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 eliminare le parole: «**ovvero in caso di reiterate violazioni della disciplina in materia di superamento dei tempi di lavoro, di riposo giornaliero e settimanale di cui agli articoli 4, 7 e 9 del decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, e successive modificazioni, considerando le specifiche gravità di esposizione al rischio di infortunio**».

Comma 12. All'articolo 14, comma 4, lettera *b*), del decreto legislativo 9 aprile 2008, n. 81 eliminare le parole: «**di reiterate violazioni della disciplina in materia di superamento dei tempi di lavoro, di riposo giornaliero e settimanale, di cui al**



decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, o».

Questi semplici articoli del provvedimento, apportano sostanziali modifiche all'impianto sanzionatorio previsto dal D.Lgs 81/2008 in materia di tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro.

Infatti, il comma 12 dell'Art. 39 sopra citato sopprimendo alcune parole dell'art. 55 comma 4 lettera *h*) del D.Lgs 81/2008, relativo alle sanzioni a carico del **DATORE DI LAVORO**, e del **DIRIGENTE**, abolisce la sanzione amministrativa pecuniaria di importo compreso tra € 2.500 e € 10.000 per la violazione dell'obbligo di munire i lavoratori di apposita tessera di riconoscimento corredata di fotografia e contenente le generalità del lavoratore e l'indicazione del Datore di Lavoro, nell'ambito dello svolgimento di attività in regime di appalto e di subappalto, prevista dall'Art. 18 comma 1, lettera *u*), del D.Lgs 81/2008.

Art. 55. del D.Lgs 81/2008

Sanzioni per il datore di lavoro e il dirigente

.....omissis.....

“Comma 4. Il datore di lavoro e il dirigente sono puniti:

.....omissis.....

lettera h) con la sanzione amministrativa pecuniaria da 2.500 a 10.000 euro per la violazione degli articoli 18, comma 1, lettera *u*), 29, comma 4, e 35, comma 2;”

.....omissis.....

Art. 18. del D.Lgs 81/2008

Obblighi del datore di lavoro e del dirigente

.....omissis.....

“Comma 1. Il datore di lavoro, che esercita le attività di cui all'articolo 3, e i dirigenti, che organizzano e dirigono le stesse attività secondo le attribuzioni e competenze ad essi conferite, devono:”

.....omissis.....

“lettera u) nell'ambito dello svolgimento di attività in regime

di appalto e di subappalto, munire i lavoratori di apposita tessera di riconoscimento, corredata di fotografia, contenente le generalità del lavoratore e l'indicazione del datore di lavoro” ;

.....omissis.....

Pertanto, adesso, la sanzione amministrativa da erogare in caso di mancato adempimento dell'obbligo previsto dall'Art. 26 comma

Disposizioni per il contrasto del lavoro irregolare e per la tutela della salute e sicurezza dei lavoratori

Comma 1. Al fine di garantire la tutela della salute e la sicurezza dei lavoratori, nonché di contrastare il fenomeno del lavoro sommerso e irregolare, ferme restando le attribuzioni del coordinatore per l'esecuzione dei lavori di cui



8 “Nell'ambito dello svolgimento di attività in regime di appalto o subappalto, il personale occupato dall'impresa appaltatrice o subappaltatrice deve essere munito di apposita tessera di riconoscimento corredata di fotografia, contenente le generalità del lavoratore e l'indicazione del datore di lavoro”, risulta riportata sempre **nell'Art. 55 comma 4 lettera m)** ovvero, con la sanzione amministrativa pecuniaria da 100 a 500 euro per ciascun lavoratore, in caso di violazione dell'articolo 26, comma 8.

Pertanto, **è stata eliminata** la possibilità di **uplicazione** delle sanzioni previste.

In ultima analisi, la più ghiotta, è quella che risulta dall'Art. 41 comma 11 e 12.

Art. 14. del D.Lgs 81/2008

all'articolo 92, comma 1, lettera e), gli organi di vigilanza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale, anche su segnalazione delle amministrazioni pubbliche secondo le rispettive competenze, possono adottare provvedimenti di sospensione di un'attività' imprenditoriale qualora riscontrino l'impiego di personale non risultante dalle scritture o da altra documentazione obbligatoria in misura pari o superiore al 20 per cento del totale dei lavoratori presenti sul luogo di lavoro, **ovvero in caso di reiterate violazioni della disciplina in materia di superamento dei tempi di lavoro, di riposo giornaliero e settimanale, di cui agli articoli 4, 7 e 9 del decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, e successive modificazioni, considerando le specifiche gravità di esposizione al**

rischio di infortunio,omissis.....

Comma 4. E' condizione per la revoca del provvedimento da parte dell'organo di vigilanza del Ministero del lavoro e della previdenza sociale di cui al comma 1:

Lettera b) l'accertamento del ripristino delle regolari condizioni di lavoro nelle ipotesi **di reiterate violazioni della disciplina in materia di superamento dei tempi di lavoro, riposo giornaliero e settimanale, di cui al decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66**, e successive modificazioni, **o** di gravi e reiterate violazioni della disciplina in materia di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro;

Infatti, salvo smentite, tra le fattispecie al cui verificarsi è prevista la possibilità di comminare, ai sensi dell'Art. 14, comma 1 del D.Lgs 81/2008, il provvedimento di sospensione dell'attività imprenditoriale, **VIENE ESCLUSA**, in base al comma 11 dell'Art. 41 ovvero quella relativa all'accertamento di **reiterate violazioni della disciplina in materia di superamento dei tempi di lavoro, di riposo giornaliero e settimanale**.

Inoltre, **È STATA ELIMINATA** la norma che prevedeva, in queste ipotesi, la possibilità di revocare il provvedimento di sospensione solo in caso di accertamento del ripristino delle regolari condizioni di lavoro.

In conclusione, oltre al differimento dei termini di adeguamento del Documento di Valutazione dei Rischi di cui all'Artt. 17, comma 1, lettera a) e 28 del D.Lgs 81/2008 al 01/01/2009, giova ricordare che quanto emanato è, sicuramente, un chiaro messaggio di tutela non certo nella direzione dei lavoratori.

La FAST FERROVIE prima fra tutte denuncia questa disparità ed intende, da subito, con gli strumenti democratici aprire un confronto a tutti i livelli per riequilibrare condizioni di evidente disuguaglianza.

La “deportazione” dei macchinisti del nord Sardegna

La discutibile gestione della crisi del trasporto merci in Sardegna crea esuberi nel Personale di Macchina. Trenitalia li risolve con un “colpo di genio”

di Piergiovanni Porcu

La vicenda ha inizio col taglio per 90 milioni di euro, nei riguardi del “trasporto universale” ferroviario, perpetrato con l’ultima finanziaria del governo “Prodi” e confermati in toto, almeno al momento, da quello attuale. Trenitalia, in conseguenza di questo, ha distribuito le riduzioni dei finanziamenti sul territorio nazionale, sia nel trasporto passeggeri che in quello merci assistito. In Sardegna, poiché, per ovvie ragioni geografiche ma anche per scellerate scelte politiche ed aziendali succedutesi negli anni, il trasporto merci è considerato tutto assistito, l’Azienda ha deciso di cancellarlo totalmente. Questo in barba alle Direttive Comunitarie ed in controtendenza con le scelte di tutti i Paesi più industrializzati, che perseguono un riequilibrio modale a favore del trasporto ferroviario e

marittimo, meno impattanti, per l’ambiente e per i consumi energetici, di quello gommato.

Rimandando l’approfondimento della crisi del trasporto merci in F.S. ad uno specifico capitolo, andiamo ad esaminare le gravi conseguenze che ha comportato sulle dinamiche occupazionali la dismissione di tale servizio, in Sardegna.

A metà luglio 2008, nella nostra regione, il servizio merci è stato in pratica completamente soppresso, se si esclude qualche treno di servizio conto R.F.I., l’invio di mezzi di trazione in riparazione o i treni militari (sommati si contano sulle dita delle mani), anche se la Divisione Cargo non ha ancora presentato alcun piano che ufficializzi tali scelte.

Le conseguenze, però, si sono fatte sentire immediatamente; infatti 95 lavoratori di “Cargo” sono da allora inoperosi, tenuti in *stand-by*, in attesa di chissà quale destino, come circa 30 addetti di R.F.I. dello scalo marittimo di Golfo Aranci.

Anche il PdC della D.P.R. Sardegna è stato fortemente colpito dall’evoluzione dei fatti, in quanto le operazioni di condotta erano svolte in service da tale personale. Di conseguenza sono stati immediatamente modificati i turni di lavoro (TV2), ovviamente senza le righe cargo, e



questo ha comportato il concretizzarsi di una sessantina di eccedenze nel “macchina”, distribuite quasi esclusivamente fra gli Impianti di Olbia e Sassari, a causa della dislocazione dei servizi: traffico passeggeri in prevalenza al sud della regione e quello merci al nord.

A questo punto l’Azienda ha comunicato alle O.S., in maniera molto contraddittoria, che intendeva gestire la “temporanea inutilizzazione” dei macchinisti con passaggi al profilo di CT/CST, con trasferimenti in altri Impianti della D.P.R., in ambito regionale, e con missioni presso altre D.P.R.. Il personale non è rimasto insensibile alla problematica ed ha aderito ai passaggi di profilo (7 unità), al trasferimento presso altre sedi (6 unità) ed alla missione extra-regionale (circa 25 unità); inoltre ci sono state richieste di part-time accolte da F.S. ed alcuni pensionamenti.

Le O.S. hanno presentato una proposta di riequilibrio dei servizi che aveva lo scopo di spalmare la problematica sull’intero territorio regionale, anche in virtù del fatto che all’I.R. di Cagliari è assegnata



la maggior parte dei macchinisti prossimi alla quiescenza; hanno chiesto di far svolgere le scuole di aggiornamento professionale previste e quelle per l'abilitazione al Minuetto, considerato che numerosi agenti, in prevalenza nel nord Sardegna, non l'hanno conseguita e di far smaltire il considerevole numero di giornate di ferie arretrate. I diversi incontri non hanno prodotto nessun accordo, visto che la Società aveva come unico scopo quello di concordare l'invio in missione a rotazione di tutto il personale, disponibile ed in turno, degli Impianti di Olbia e Sassari. Di conseguenza ha disposto, stilando delle graduatorie in base all'art. 40 del CCNL delle Attività Ferroviarie, l'invio in missione in maniera coatta di 13 macchinisti

(9 da Olbia e 4 da Sassari), presso gli Impianti delle D.P.R. della Lombardia e del Veneto, per tre mesi, con partenza il 20/10/2008.

Tale comportamento aziendale è stato stigmatizzato dalle O.S. ed è stata già proclamata ed effettuata una prima azione di sciopero; ma Trenitalia va avanti e probabilmente l' 1/12 altri 8 macchinisti saranno costretti a staccarsi dalle proprie famiglie per andare a raggiungere i colleghi partiti in precedenza. Lo stillicidio continua!

Oltre al deleterio effetto psicologico creato da queste azioni coercitive, si sta instaurando nel personale anche la paura che questa situazione da temporanea possa diventare definitiva; infatti, una volta trascorsi i tre mesi di missio-

ne, se non intervengono fattori strutturali che portino ad un riasorbimento delle eccedenze - o che nel transitorio allarghino la platea degli agenti coinvolgibili in una alternanza a rotazione degli invii in missione, ovviamente regolamentata da accordi chiari ed a termine - è evidente che i soggetti interessati subiranno una sorta di trasferimento extra-regionale camuffato. E questo è inaccettabile, sia - com'è ovvio - dai lavoratori che dal Sindacato.

Si sta creando un pericoloso precedente!

A questo punto viene da chiedersi che fine abbia fatto il "Fondo di Sostegno": ma non l'abbiamo istituito proprio per gestire queste problematiche?

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

Scappa...

A vent'anni si è un po' così, e lui non faceva eccezione. Anzi.

Militare del genio ferroviari, carattere un po' vivace. Proprio a causa di questa vivacità, Gino non era ancora mai stato inviato in trasferta, a lavorare sui treni. Così accolse con euforia l'ordine di recarsi finalmente, appunto in trasferta, a Bologna.

Bologna, poi! In quella città viveva una sua amica che non vedeva da tempo e che si affrettò ad avvisare. Si sarebbero visti presto.

Giunto il grande giorno, caricò tutti i bagagli nella sua gloriosa Fiat Tipo e partì per il capoluogo petroniano.

Come fu, aiutandosi un po' con una cartina stradale e un po' con la vecchia regola dello "scusi, buonuomo", riuscì a trovare la strada e si presentò in deposito, dove gli fu comandato il servizio per il giorno successivo: espresso per Milano, presentazione alle 4,30.

Sistema la roba, fai una doccia e via, all'appuntamento con l'amica.

Chiacchiera e bevi, bevi e chiacchiera, fu un attimo fare le quattro. Si fece riaccompagnare direttamente in stazione, giusto in tempo per cercare il socio e vedere arrivare il treno. Salì sul locomotore, partenza.

Realizzò immediatamente che nella frenesia aveva dimenticato di andare in bagno.

E si che le mamme ce lo insegnavano, da bambini: prima di uscire si fa pipì.

Speriamo bene, pensò.

Ma l'istinto aumentava sempre di più, fino a diventare insopportabile, e allora lo disse al socio:

"Devo andare in bagno".

"Ma non posso mica fermarmi!" obiettò il collega.

"Sì, ma io come faccio?"

"Arrangiati".

Sperava di incontrare un segnale rosso - una protezione, un permissivo, un segnale di seconda, terza o quarta categoria - così da poter saltare un attimo giù dal locomotore, ma niente.

Prese la decisione: "Vado a farla dalla porta della cabina posteriore".

"Ma sei matto! A centocinquanta all'ora!".

"Non resisto. Vedi piuttosto se riesci a rallentare un po'".

Andò nella cabina posteriore, aprì la porta esterna; mentre cercava un precario equilibrio notò che il socio aveva rallentato.

Proprio nel momento in cui aveva iniziato l'atto, gli cadde l'occhio su un cartello, grandissimo: Piacenza.

Erano le sei e mezza, quando i pendolari in attesa sul marciapiede videro passare uno strano treno, con uno dei macchinisti affacciato alla porta posteriore del locomotore, impegnato nell'espletamento di una impellente esigenza fisiologica.

Da quel giorno, quando l'altoparlante della stazione raccomanda di allontanarsi dalla linea gialla, i viaggiatori piacentini sono gli unici in Italia a sapere perché.

I Fondi Pensione e la crisi finanziaria. Quali strategie?

Giunti ormai allo spirare del mese di novembre e osservando l'andamento dei mercati finanziari, non occorre certo essere dei profeti per immaginare gli esiti reddituali dell'anno 2008 dei fondi di previdenza complementare, che risulteranno tutt'altro che positivi.

di Luca Vitali

Tutti noi siamo per natura inclini a prendere decisioni dopo che un accadimento avverso ha minato il percorso pianificato in precedenza; accade sovente che decisioni consequenziali ad accadimenti modificano in maniera improvvida strategie che invece, essendo pianificate razionalmente e in condizioni "normali", continuano ad avere validità anche dopo il fatto avverso.

Purtroppo in Italia, più che in altri paesi, il basso livello di cultura finanziaria fa sì che i soggetti investiti dalle problematiche sulla previdenza complementare (per i più giovani più che *complementare* è *indispensabile*) siano facilmente influenzabili e quindi portati a modificare la strategia, o comunque ad aumentare il livello di confusione in virtù delle fragili basi. La maggior parte di noi

si trova in uno stato aleatorio dove una semplice folata di vento mina le certezze o accentua i dubbi (immaginate voi cosa combina un uragano come quello che si è abbattuto sui mercati nell'ultimo periodo).

Cosa ancor più grave è che chi per formazione sarebbe in grado di supportare e informare asetticamente non lo fa, ma limita la sua azione a schierarsi tra i sostenitori della previdenza complementare o del *tutto sul primo pilastro*; in questo stato di cose, il vaticinare che, tra fine anno e i primi mesi del 2009, contro la previdenza complementare si scatenerà il furore ideologico di chi reputa che lo sviluppo della pensione privata a capitalizzazione sia un attentato alla pensione pubblica di primo pilastro e non già l'unica strada ragionevole per assicurare la sostenibilità sociale di quest'ultima, è come prevedere che lasciando una

mela su un albero si ha la certezza che essa cadrà a terra.

In sintesi il comportamento ideologico di chi potrebbe fare informazione porta questi ultimi a proporsi solo nelle congiunture che supportino e rinforzino la propria tesi e a tacere quando lo stato di cose gli è avverso; saggiamente questi soggetti dovrebbero



berso battersi per le proprie idee e quindi per cambiare il sistema ma, a decisione del legislatore presa, dovrebbero concentrarsi sulla migliore strategia possibile per il fruitore della riforma.

E' inutile continuare a dire che era meglio prima o che si poteva fare meglio; adesso l'unica cosa possibile, considerato lo stato attuale e cosa ha mosso il legislatore in questa direzione, è decidere: quale strategia è più opportuna/funzionale per il fruitore della previdenza complementare?

Per rispondere a questa domanda e quindi implementare una strategia funzionale, dobbiamo:

- 1) Osservare lo stato attuale.
- 2) Capire cosa ha indotto il legislatore a riformare il sistema.

1) Stato attuale:

Attualmente la pensione da primo pilastro per i più giovani coprirà circa il 40% - 50% delle ultime retribuzioni quindi il secondo pilastro, per consentire il mantenimento dello stesso tenore di vita, dovrà coprire circa la metà delle ultime retribuzioni; progressivamente, al diminuire del tempo che manca alla pensione, il primo pilastro si avvicina all'ultima retribuzione e chi è prossimo alla quietanza può anche fare a meno del secondo pilastro, quindi avrà come obiettivo solo il mantenimento del potere d'acquisto delle somme versate.

2) Considerazioni del Legislatore:

La considerazione principe del sistema a capitalizzazione è data dall'osservazione che in passato i rendimenti azionari, sul lungo periodo, hanno perforato intorno al 10%, quindi, con un sistema a capitalizzazione, sul lungo periodo le somme versate darebbero un guadagno notevole rispetto al sistema a ripartizione, che invece ridistribuisce le somme nello stesso momento senza alcun rendimento.

La ricchezza aggiunta rispetto al sistema a ripartizione è data dalla differenza del rendimento del fondo e l'inflazione, il 10% sopra menzionato, ha sempre garantito una differenza discretamente positiva su periodi lunghi.

Il punto due deve essere assunto come vero per poter realizzare una strategia funzionale alla riforma e utile al perseguimento dell'obiettivo del mantenimento del tenore di vita.

Constatato il punto numero uno e

assunto il punto numero due, cerchiamo di implementare una strategia che riassume in 3 casi come muoversi nella scelta del fondo adatto in funzione del tempo che manca alla quiescenza.

A) Si è prossimi alla pensione, diciamo da 0 a 5 anni; in questa condizione l'obiettivo del lavoratore dovrebbe essere semplicemente il mantenimento delle somme versate sul secondo pilastro, beneficiando delle deduzioni e salvaguardando il capitale dalla perdita di potere d'acquisto.

Il compito può essere assolto

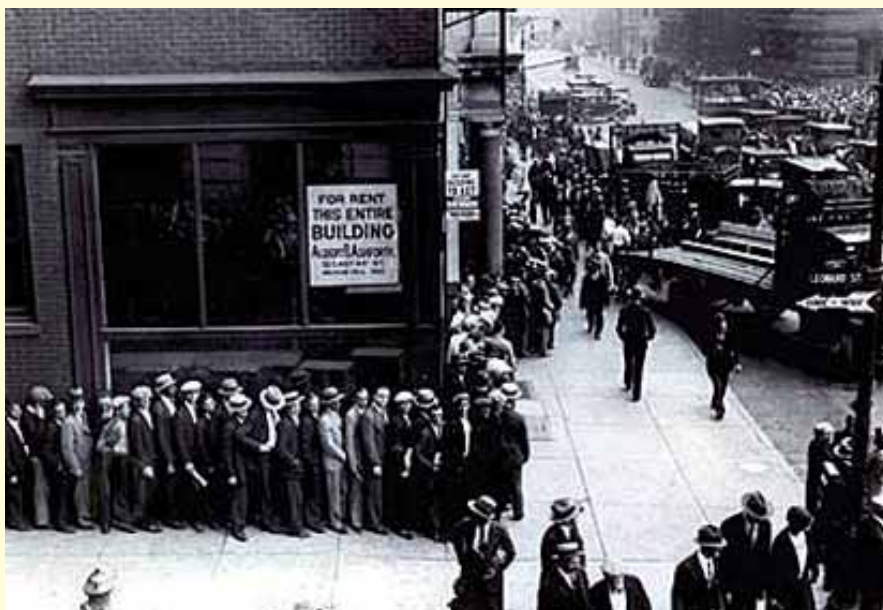
da una linea del tipo obbligazionaria pura con al massimo il 10% di azioni (bisogna fare attenzione alle linee garantite e leggere attentamente l'entità delle garanzie e le condizioni, le garanzie hanno un costo).

B) Situazione intermedia, manca alla pensione da 5 a 15 anni; in questa condizione il tempo è sufficiente per incrementare la quota azionaria senza però esagerare, 10 - 15 anni per le azioni sono un tempo teoricamente sufficiente per ottenere ritorni interessanti; anche se la volatilità tipica del prodotto azionario potrebbe annullare in qualche situazione i vantaggi, possiamo utilizzare per queste scadenze linee con componente azionaria che va dal 20% al 35%.

C) Si è appena entrati nel mondo del lavoro: il secondo pilastro dovrà sopperire alle carenze della previdenza pubblica a ripartizione; mancano alla pensione più di 15 - 20 anni: in questa condizione il tempo lungo dovrebbe consentire di annullare l'effetto rischio deterioramento del rendimento dovuto dalla volatilità tipica delle azioni, in particolari situazioni "cicli avversi" (vedi crisi economica attuale) per scadenze di lunghissimo periodo, la necessità di ottenere rendimenti alti per integrare in maniera sufficiente il primo pila-

stro, necessità di linee particolarmente aggressive, con componente azionaria minimo del 45% in su. **L'atto "di fede" del punto 2 in questo caso ha valenza assoluta al fine del perseguimento dell'obiettivo - mantenimento qualità della vita con il nuovo ordine del sistema previdenziale.**

In linea di principio la percentuale della componente azionaria della linea da utilizzare nel momento in cui si sottoscrive l'adesione al fondo pensione è direttamente proporzionale al tempo che manca alla quiescenza.



Nel caso specifico del fondo pensione chiuso EUROFER, fino a giugno 2008 non si aveva alcuna possibilità di scelta, il fondo disponeva un'unica linea (80% obbligazioni, 20% azioni), da giugno 2008 hanno aggiunto una linea quasi completamente obbligazionaria chiamata *linea garantita* e più precisamente 95% obbligazioni e 5% azioni; da febbraio 2009 verrà aggiunta una linea con una discreta componente azionaria e precisamente 50% azioni e 50% obbligazioni, definita *linea dinamica*.

La linea unica fino a giugno 2008 per alcuni lavoratori aveva delle garanzie che consistevano, per coloro che nel periodo giugno 2004 - giugno 2008 uscivano per pensionamento, un rendimento garantito del 2,5% sul 60% del capitale versato.

Attualmente la linea bilanciata non ha più alcuna garanzia, e chi attualmente è posizionato sulla linea bilan-

ciata segue i rendimenti sia positivi che negativi della stessa, quindi per usufruire di una qualche assicurazione deve passare alla linea garantita.

La convenzione con la linea garantita assicura a chi esce dal fondo per pensionamento, invalidità, disoccupazione o decesso nel periodo di durata della convenzione (fino al 2012) il rendimento legale del TFR, dopo tale data come garanzia si hanno le sole somme versate.

In sintesi questa linea potrebbe interessare solo chi entro il 2012 va in pensione, oltre non ha molto senso, avere

come garanzia le sole somme versate significa su un periodo lungo perdere molti soldi (l'inflazione su tempi lunghi è un fattore rilevante) e considerato che questo ha pure un costo, (le commissioni di gestione in virtù della garanzia sono più alte) per uscite dopo il 2012 meglio non prenderla in considerazione.

Dopo questa parentesi sulla linea garantita EUROFER mutata per ragioni organizzative del fondo (aumento dell'offerta delle linee di investimento), possiamo fare alcune considerazioni finali. Tutto ciò fin qui detto ha valore al netto dei contributi del lavoratore per i fondi chiusi (EUROFER) e per quelli aperti; questi ultimi sono da prendere in considerazione come scelta funzionale alla nostra strategia nell'eventualità che questa non trovi nel fondo chiuso una linea adeguata ed eventualmente in virtù della maggiore informativa che il fondo aperto mette a disposizione dell'aderente. Non è da scartare, nella valutazione finale, l'ipotesi che la maggiore concorrenza nei fondi aperti porti gli stessi ad implementare strategie più dinamiche, che potrebbero garantire rendimenti maggiori se confrontati con i fondi chiusi, che comunque, in linea di principio, hanno costi di gestione inferiori.

Pensioni

... ancora nubi all'orizzonte!

di Agostino Apadula

Di nuovo previsione di interventi sulle pensioni, allo studio le norme per l'abolizione del sistema di calcolo retributivo anche per i lavoratori in possesso di almeno 18 anni di contributi previdenziali al 31/12/1995 e per l'elevamento dell'età per l'accesso alla pensione di vecchiaia per le donne. Ulteriori restrizioni sono previste sui provvedimenti delle lavorazioni usuranti. Novità in arrivo infine anche per le pensioni complementari.



Siamo stati facili profeti, non si è ancora spento l'eco sulle riforme introdotte dagli ultimi due esecutivi: la legge 243/2004 del Governo Berlusconi, che aveva modificato le regole di accesso alle pensioni di anzianità e la legge 247/07 del Governo Prodi che ha invece apportato modifiche alle pensioni di vecchiaia, per le quali ha introdotto le finestre di uscita e per l'accesso alle pensioni di anzianità, per le quali invece, modificando le regole dettate dalla riforma Maroni, ha inserito, a partire da luglio 2009, il "sistema cosiddetto delle quote" costituite da un mix di anzianità contributiva e di una età minima per come indicato nello specchio sinottico *che riportiamo a beneficio di chi ci legge*:

Dal 1° luglio 2009 in poi

L'introduzione delle finestre per il pensionamento per vecchiaia e del limite dell'età minima per l'accesso al pensionamento con il possesso dei quarant'anni di anzianità, costringono nella generalità dei casi, per accedere all'assegno pensionistico, a continuare ulteriormente il rapporto lavorativo anche per sei mesi, con relativo versamento di contributi previdenziali, sia a carico del lavoratore che del datore di lavoro, che di fatto non producono effetti economici sulla determinazione del trattamento pensionistico, nei casi in cui si era già raggiunto il limite massimo previsto dalle norme in vigore.

Nella proposta di legge di delega al Governo, presentata da un congruo numero di deputati che per completezza d'informazione

riportiamo per intero:

Cazzola, Lorenzini, Lo Presti, Bergamini, Bernini, Bovicelli, Caldoro, Della Vedova, Di Biagio, Antonino Foti, Mazzucca, Mottola, Pelino, Raisi, Santelli, Stracquadanio, Versace, Vignali, Zamarutti.

si punta invece *ad una profonda revisione sia dei requisiti per l'accesso ai trattamenti pensionistici che del metodo di calcolo degli stessi, evidentemente con l'obiettivo indecente di ridurre il valore delle pensioni future*, di per sé già falciate dai recenti interventi legislativi sopramenzionati.

In particolare nel provvedimento all'esame del Parlamento si prevede:

- Per le lavoratrici dipendenti, autonome e libere professioniste appartenenti a tutti i regimi previdenziali *l'aumento graduale*, nel regime contributivo, *a sessantadue anni*, al posto degli attuali sessanta, **dell'età della pensione di vecchiaia**. Tale adeguamento si realizzerebbe a partire dal 1 gennaio 2010 in ragione di un anno ogni due e quindi andrebbe a regime nel 2014.
- L'istituzione a partire dal 1 gennaio 2014 per **i lavoratori e le lavoratrici** ai quali si applica il sistema di calcolo contributivo dei trattamenti previdenziali di **un pensionamento di vecchiaia unificato**.

Requisito contributivo minimo di almeno 35 anni				
Periodo compreso	Lavoratori dipendenti		Lavoratori autonomi	
	Somma età e anzianità	Età anagrafica minima	Somma età e anzianità	Età anagrafica minima
dal 1° 01/07/2009 al 31/12/2010	95	59	96	60
dall' 01/01/2011 al 31/12/2012	96	60	97	61
dal 1° 01/01/2013 in poi	97	61	98	62

SPECIALE PREVIDENZA

La previsione di questa norma lascerebbe inalterata la possibilità di accesso al pensionamento con i quarant'anni di anzianità contributiva, a prescindere dall'età anagrafica, ma introdurrebbe una flessibilità di opzioni per il requisito anagrafico della pensione di vecchiaia tra un minimo di sessantadue anni ed un massimo di sessantasette anni.

- c) Abbattimento del valore delle pensioni future mediante l'introduzione di un sistema di **revisione automatica triennale** dei coefficienti di conversione mediante i quali vengono determinate le pensioni con il sistema contributivo o le sue quote nel sistema misto, la maggior parte quindi dei trattamenti pensionistici futuri a partire dalla data di oggi. Si tratta di una modifica di sostanza che avrà quasi certamente effetti dirompenti sul valore delle pensioni dei lavoratori più giovani, di per se già penalizzati dal sistema di calcolo contributivo. Con questa modifica si lega la determinazione dei trattamenti pensionistici futuri alle rilevazioni demografiche e all'effettivo tasso di variazione del PIL (prodotto interno lordo), prevedendo come già detto appunto una "determinazione automatica triennale" dei coefficienti di trasformazione che, vista la ridotta entità del periodo di osservazione, potrebbero essere condizionati negativamente anche da recessioni dell'economia di breve periodo. La differenza con la norma attuale, contenuta nella legge 335/95, è rilevante in quanto la revisione dei coefficienti di trasformazione attuale avviene su un periodo di osservazione di dieci anni, un tempo sufficiente per mettere a riparo i trattamenti previdenziali da tensioni dei mercati valutari di breve durata.

La norma in vigore inserita nella legge 335/95 prevede infatti testualmente: "..... **sulla base delle rilevazioni demografiche e dell'andamento effettivo del tasso di variazione del PIL di lungo periodo rispetto alle dinamiche dei redditi soggetti a contribuzione previdenziale, rilevati dall'ISTAT, il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, sentito il Nucleo di valutazione di cui al comma 44, di concerto con il Ministro del tesoro, sentite le competenti Commissioni parlamentari e le organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori maggiormente**



rappresentative sul piano nazionale, ridetermina, ogni dieci anni, il coefficiente di trasformazione" Con l'applicazione degli automatismi auspicati dai firmatari del progetto di legge di cui trattasi verrebbero meno conseguentemente anche le verifiche delle parti sociali e pertanto le pensioni future diventerebbero ostaggio del sia pur minimo conflitto valutario.

- d) Abolizione del sistema di calcolo retributivo intero

anche per i lavoratori con anzianità pari a **18 anni al 31/12/1995 a partire già dal 2009**. Si tratta di una modifica sostanziale, che si prevede di applicare senza nessuna gradualità, che qualora dovesse essere introdotta nei termini temporali previsti e per come è stata scritta colpirebbe, *dopo gli interventi sulle norme d'accesso alla pensione di vecchiaia per le donne e quelli sul valore dei trattamenti pensionistici futuri delle lavoratori e dei lavoratori più giovani*, anche i lavoratori più anziani che sono impossibilitati a crearsi strumenti di sostegno sui loro trattamenti previdenziali ricorrendo magari al secondo pilastro pensionistico.

Una previsione d'intervento che per l'aspetto legato alla ipotizzata abolizione tout court del sistema di calcolo retributivo delle prestazioni pensionistiche sicuramente, anche se non dovesse trovare applicazione da gennaio 2009 per la ristrettezza dei tempi a disposizione, spingerà appena possibile verso l'esodo anticipato i lavoratori che saranno in condizione di farlo.

Una riforma pensionistica quindi che colpirebbe per la prima volta la pluralità dei lavoratori nel loro insieme:

- **il mondo delle lavoratrici** per le quali le modifiche peggiorative sulle norme di accesso alla pensione di vecchiaia non terrebbero nemmeno conto dei più volte ipotizzati aumenti di valutazione legati alla condizione di madre;
- **i lavoratori in possesso dei 18 anni** di contribuzione al 31/12/1995 che da un giorno all'altro si vedrebbero private dal sistema di calcolo retributivo delle loro pensioni che era stato previsto dalla l.335/95 in ragione della loro impossibilità a difendere il

valore delle loro pensioni mediante l'accesso ad un fondo chiuso/aperto del sistema previdenziale complementare;

► **i lavoratori più giovani**, che per le modifiche già apportate e quelle previste su base triennale ed in automatico sui coefficienti di conversione dei loro contributi previdenziali, si troverebbero nella condizione, già a partire dai prossimi dieci/quindici anni, di usufruire di trattamenti previdenziali commisurati a meno del 50% della loro retribuzione. Accadrebbe ciò, in dilleggio alle dichiarazioni fatte ritualmente da tutti i Governi succedutisi negli ultimi anni che affermavano che, al fine di evitare scontri generazionali, si dovevano fissare minimi percentuali, assegnati pensionistici in valore di almeno il 60% dell'ultima retribuzione, da garantire a tutti i lavoratori all'interno del primo pilastro pensionistico;

Questi nuovi annunciati interventi sul sistema previdenziale dimostrano invece, se ancora ci fossero dubbi in merito, come l'esercizio preferito dei Governi che si succedono nel nostro paese, di tutte le estrazioni culturali e politiche, è quello di fare facile cassa con il monte dei contributi previdenziali versati dai lavoratori, non per salvaguardare il futuro dei lavoratori più giovani, ma bensì per finanziare l'assistenza e consolidare il loro sistema di potere e la loro incapacità di abbattere gli enormi costi della politica.

Attuazione del protocollo sulle lavorazioni usuranti

Anche su questo aspetto, considerato tra i capitoli più qualificanti dell'accordo sul welfare di luglio 2007, non mancano le sorprese negative. Infatti l'uscita agevolata per chi trova impiego in lavori definiti usuranti, diversamente da quanto era stato previsto dalla legge 247/2007, non diventerà operativa prima del 2009. Ma le sorprese negative non finiscono qua, infatti nel Ddl collegato, che ha ottenuto il via libera della

costi, ci sarà una platea diversa dei lavoratori interessati ed una riduzione dei benefici stessi. Potrebbero infatti essere finanziati interventi a favore delle forze di Polizia che svolgono servizio pubblico e si discute sul fatto che l'età minima sulla quale applicare la riduzione, per l'accesso ai trattamenti pensionistici, diventi più alta, mediante il sistema delle quote, che com'è noto entra in vigore dal 1° luglio del 2009. Verrebbe esclusa certamente anche ogni forma di agevolazioni sulle finestre.



Camera, si prevede che il Governo abbia tre mesi di tempo per la stesura di un nuovo decreto legislativo nel quale verranno riviste le condizioni per l'accesso ai benefici previdenziali.

Per quanto ci è dato di sapere si tratta in definitiva di una nuova riscrittura del provvedimento legislativo, proposto dal precedente Governo, che come è noto non aveva ricevuto il via libera del Parlamento per l'assenza di copertura economica.

Allo stato delle cose si prevede che, con la definizione dei nuovi criteri di accesso "**ai cosiddetti benefici previdenziali**", per cercare di contenere al massimo i

Potrebbe essere prevista una eccezione per i lavoratori che maturano i requisiti nel corso 2008. La cosa più grave, almeno per quanto è dato di sapere, è che **la riduzione temporale per l'accesso alla pensione passerebbe ad un solo anno al posto dei tre anni previsti** invece dall'accordo sul welfare e della legge 247/07.

Uno stato quindi d'incertezza dal quale si potrà uscire, solo quando il Governo appronterà il provvedimento. Il rischio ventilato quindi è che tutta la partita delle agevolazioni previdenziali sulla "problematica delle lavorazioni usuranti" possa alla fine rivelarsi una nuova ennesima boutade.

Interventi sul sistema pensionistico complementare

Per il capitolo che attiene al secondo pilastro pensionistico vengono previste profonde novazioni per le quali ovviamente si dovranno verificare le compatibilità economiche. Si tratta di una problematica molto importante per ovvi motivi, **sulla quale FAST FerroVie ha garantito da sempre il suo impegno** e che assume purtroppo, per certi aspetti, rilevanza sempre maggiore proprio in relazione "agli interventi punitivi che vengono continuamente attuati sulla definizione del "valore dell'assegno pensionistico" del cosiddetto primo pilastro.

I criteri e i principi che, dalla proposta di legge emergono per dare sviluppo, nelle intenzioni dei parlamentari i cui nomi sono stati già indicati, al sistema pensionistico complementare sono:

- la parità tra le diverse forme oggi esistenti in tema di Previdenza Complementare. Si tratta della riproposizione del tentativo di parificare i fondi chiusi con i fondi aperti, per quanto attiene alla portabilità del contributo del datore del lavoro nei casi in cui il lavoratore iscritto ad un Fondo chiuso decida di spostare la sua posizione pensionistica complementare ad un Fondo aperto. Allo stato attuale come è noto, quando si sceglie di lasciare il fondo negoziale per accedere ad uno dei fondi offerti dagli istituti di credito si perde il diritto alla contribuzione datoriale prevista nor-

malmente dai CCNL. Con questa proposta allo studio del parlamento si punta alla continuità della corresponsione della quota datoriale **esclusa a suo tempo, vista la natura contrattuale dell'istituto, dalla legge 243/2004** nonostante le aspettative diverse espresse dagli istituti di credito e dalle



L'urlo di Munch riflette lo stato d'animo dei pensionati.

compagnie di assicurazioni che confidavano sull'impegno in tal senso di una parte, poi rivelatasi ininfluente, della compagine ministeriale allora in carica;

- l'elevazione fino a **7.000 Euro** della quota annua di contribuzione fiscalmente deducibile in favore dei lavoratori autonomi e liberi professionisti. Si tratta di un aumento della fiscalità di vantaggio che stranamente non verrebbe estesa, per

volontà dei nostri succitati benemeriti parlamentari, ai lavoratori dipendenti che continuerebbero ad usufruire di una agevolazione più ridotta pari ad **Euro 5164,57**. Una posizione non condivisibile sulla quale, a nostro giudizio, potrebbero essere sollevati profili d'incostituzionalità per la chiara discriminazione posta a danno dei lavoratori dipendenti, rispetto al mancato vantaggio fiscale riconosciuto invece ad alcune categorie di contribuenti;

► **riduzione al 6%, rispetto all'attuale 11%**, dell'aliquota fiscale applicata sui rendimenti delle diverse forme di previdenza complementare. Indubbiamente un aspetto di fiscalità positivo che rende ancora più vantaggioso "il risparmio previdenziale". Riteniamo infatti che la leva fiscale sia infatti uno strumento decisivo per assicurare il decollo vero della "previdenza complementare", anche se gli interventi su di essa dovrebbero essere

più congrui, ma soprattutto senza le discriminazioni previste in materia di deducibilità della contribuzione tra lavoratori autonomi e lavoratori dipendenti;

- previsione per **il conferimento del TFR**, tramite la modalità tacita prevista all'articolo 8 del D.L.vo 252/05, della riproposizione con cadenza biennale, **fermo restando la possibilità di ritornare, sia pur per una sola volta**, al regime previsto dall'articolo 2120

del codice civile. Una innovazione condivisibile, in quanto l'irreversibilità della scelta di conferimento del TFR ai fondi è stato uno dei motivi che hanno limitato il numero delle adesioni al secondo pilastro pensionistico;

- ▶ possibilità di convogliare una quota da definire dell'aliquota contributiva obbligatoria sulla propria posizione individuale della forma di previdenza complementare scelta;
- ▶ previsione del conferimento del TFR tramite modalità tacite a linee d'investimento orientate anche al mercato azionario. Ovviamente evitiamo ogni commento in merito in quanto si tratta di un aspetto i cui termini di adesione rientrano interamente nella sfera delle deci-



sioni che i singoli aderenti possono assumere;

- ▶ riduzioni dei costi di gestione dei fondi pensione mediante un uso ricorrente alla raccolta dei fondi per via

telematica ed una razionalizzazione delle funzioni degli organismi di controllo;

- ▶ estensione della previdenza complementare anche nel pubblico impiego.



*Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti
Segreteria Generale*

Roma, 6 24 novembre 2008
Prot
Oggetto: riforma del sistema pensionistico

www.sindacati.it

Sig. Presidente del Consiglio
Onore.le Silvio Berlusconi
sede

p.n. Gruppi parlamentari
loro sedi

Egregio Presidente

La presente per sollevare dubbi di opportunità, ma soprattutto di etica politica rispetto ai contenuti delle proposte di legge n.1299 e n.1367 di riforma del sistema previdenziale e della definizione della tutela previdenziale dei lavoratori occupati in attività usuranti.

La Scrivente Segreteria Generale FAST/Confai ritiene infatti che il dibattito sulle pensioni nel nostro paese abbia ormai assunto toni grotteschi considerato che tutti i Governi, avvicendatisi negli ultimi venti anni, anche quelli di breve durata, hanno inteso attuare la "loro riforma delle pensioni", definita poi inevitabilmente epocale. Le conseguenze di tale improvvida e persistente improvvisazione nel trattare la problematica pensionistica ha finito invece con il ridurre a misura di sussistenza il valore dei trattamenti pensionistici dei lavoratori dipendenti in via di quiescenza ed a togliere cortezze ed aspettative sul primo pilastro pensionistico ai lavoratori neoiti.

Purtualmente a riprova di quanto da noi affermato, anche con la XVI legislatura, abbiamo registrato il nuovo ennesimo attacco al sistema pensionistico, nonostante non abbiano ancora trovato completa applicazione alcuni aspetti rilevanti delle due riforme precedenti determinate con legge 24/2004 e legge 247/07. Con le proposte di legge surrichiamate, in corso di esame presso le specifiche commissioni parlamentari si sta ulteriormente seminando sconcerto tra i lavoratori dipendenti, per la virulenza degli annunciati tagli in esse previsti sul valore degli assegni pensionistici e sulle modifiche profonde annunciate sulle norme d'accesso ai trattamenti previdenziali.

In particolare si ritiene improponibile:

- ▶ l'estensione tout court del sistema di calcolo contributivo ai lavoratori in possesso di almeno 18 anni di contribuzioni al 31 dicembre 1995, considerato che detta norma inserita nella legge 335/95 era finalizzata a garantire un

www.sindacati.it

Via Albano n° 3 - 00177 Roma
Tel: 06.64929000
Fax: 06.64929007
e-mail: seg@confai.it

minimo di tutela previdenziale ai lavoratori impossibilitati a crearsi coperture con il secondo pilastro pensionistico;

- ▶ l'innalzamento dell'età di pensione di vecchiaia per le lavoratrici senza nessuna previsione del, più volte, prospettati aumenti di valutazione legati alla loro condizione di madre;
- ▶ la revisione in automatico su base triennale dei coefficienti di conversione delle contribuzioni versate dai lavoratori, i cui trattamenti pensionistici vengono determinati con il sistema contributivo intero o misto, senza le verifiche delle parti sociali previste oggi dalla legge 335/95. Tale determinazione lascerebbe i trattamenti previdenziali futuri in balia delle tensioni valutarie anche di breve durata;
- ▶ la riduzione dei parametri di accesso alla quiescenza per i lavoratori impiegati in attività definite usuranti, che continuano a non usufruire di nessuna tutela specifica nonostante che, con la legge 247/2007, sia stato previsto un impegno finanziario di 2,5 miliardi di Euro, sufficiente a dare accesso al pensionamento anticipato ad 5000 lavoratori all'anno, per i dieci successivi, impegnati in dette lavorazioni;
- ▶ la discriminazione sulla fiscalità di vantaggio a carico dei lavoratori dipendenti rispetto ai liberi professionisti e lavoratori autonomi, nella previsione di modifica delle norme che regolano detta materia nel sistema pensionistico complementare;
- ▶ l'introduzione di regole di conferimento in forma tacita del TFR dei lavoratori dipendenti su linee d'investimento orientate al mercato azionario.


Si tratta ovviamente di una breve sintesi delle problematiche, che i firmatari della proposta di legge su indicate hanno sollevato, come già detto in modo perlopiù improvvido e provvisorio, che stanno creando sconcerto e preoccupazione all'interno del mondo dei lavoratori dipendenti.

Le conseguenze, come Le sarà facile immaginare, potrebbero essere tra l'altro devastanti per l'operatività delle imprese, sia pubbliche che private e per i conti della previdenza, almeno nel breve periodo, perché soprattutto i lavoratori che potevano usufruire del calcolo retributivo intero sul loro ipotizzati trattamenti pensionistici, se sono nelle condizioni di farlo, cercheranno di accedere alla quiescenza prima che le modifiche previste dalle proposte surrichiamate saranno approvate, magari non al 1° gennaio 2009 come previsto data la ristrettezza dei tempi.

La Segreteria Generale FAST/Confai, ritenendo che sulla problematica pensionistica si debba uscire dalla precarietà ridando cortezze di diritto ai lavoratori che versano contribuzioni rilevanti nell'arco della loro vita lavorativa, chiediamo un intervento del Governo e dei Gruppi parlamentari in indirizzo per chiarire meglio i termini delle ipotizzate proposte di modifiche del sistema pensionistico all'esame delle Commissioni parlamentari.

Si coglie l'occasione per inviare distinti saluti.

Segretario Generale
Pietro Serbassi



www.sindacati.it



Fondo FUTURO

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

4,51%

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

www.inlinea-hdi.it

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

N° Verde **800 082082**

I nostri consulenti saranno sempre a
disposizione per qualsiasi informazione.



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.