

# LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 9-10 Settembre-Ottobre 2012

**FAST**  
FerroVie Sma

*confsal*

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST-FERROVIE

## Lapsus calami

Anno V N° 9-10/2012 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA  
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)  
Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA  
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006



Arriva Carta HDI, la carta di credito  
privativa per HDI Assicurazioni.

**HDI**  
Assicurazioni

Al tuo fianco,  
ogni giorno

## Adesso le vostre polizze diventeranno più leggere

Finisce l'era dei pagamenti in contanti.  
Carta HDI è la carta di credito privativa a rimborso  
rateale, nata dall'accordo con Agos Ducato,  
per pagare in modo facile, comodo e vantaggioso  
le vostre polizze assicurative.

- ✓ **Comoda:** scelta tra diverse promozioni, disponibili al momento della sottoscrizione.
- ✓ **Sicura:** utilizzo riservato al solo pagamento delle polizze HDI Assicurazioni su circuito privativo.
- ✓ **Vantaggiosa:** offerte promozionali dedicate ai clienti HDI (ad esempio una polizza di € 1.000 può essere rimborsata in 10 rate da € 103,70 ciascuna - TAN 8,00% e TAEG 8,30%).
- ✓ **Accessibile:** per carte con fido massimo fino a € 1.300 sono necessari solamente il documento di identità, il codice fiscale e l'IBAN.
- ✓ **Affidabile:** costante assistenza del servizio clienti del partner Agos Ducato.

Messaggio pubblicitario con finalità promozionali. Per le informazioni precontrattuali è possibile richiedere nelle agenzie HDI il modulo "Informazioni europee di base sul credito ai consumatori" (SECC) e la copia del testo contrattuale. L'offerta si riferisce a un'apertura di credito revolving a tempo indeterminato utilizzabile mediante Carta Privativa soggetta ad approvazione di Agos Ducato SpA e valida fino al 31/12/2012. Esempio relativo all'ipotesi di Fido (Importo Totale del credito) 1.500 € - Condizioni standard: TAN fisso 13,00% - TAEG 16,15% - Rata di rimborso mensile 75 €. Costo totale del credito costituito da: interessi maturati al TAN sopra indicato; quota associativa annuale: 0€, spesa mensile gestione pratica: 1,25 €; imposta di bollo su rendiconto iniziale e annuale 1,81€ per saldi superiori a 77,47 €. Importo totale dovuto (importo totale del credito + costo totale del credito): 1.738,19 €. Fonte: al fine di definire l'esempio rappresentativo sono stati utilizzati i criteri indicati da Banca d'Italia per definire il TAEG di una apertura di credito con Fido non predeterminato ipotizzando un solo utilizzo iniziale della Carta pari al Fido di 1.500 euro e il rimborso dell'importo totale dovuto in 23 rate mensili da 75€ e rata di conguaglio di 13,19€. Il TAEG può aumentare o diminuire in base alla frequenza dell'utilizzo della Carta cambiando l'importo erogato e il periodo di applicazione delle spese. Pertanto resta inteso che al variare del Fido le condizioni cambiano e che in caso di Fido di 3.100€ (fido più ricorrente per Carte richieste su un periodo di osservazione di 12 mesi aggiornato al 31.12.2011) il TAEG si riduce a 14,83%. Il TAEG rappresenta il costo totale del credito espresso in percentuale annua e include gli interessi ed i seguenti costi: quota associativa annuale (ove prevista), imposte di bollo, spesa mensile gestione pratica. In caso di condizioni promozionali sono applicati interessi al TAN del 8,00%. HDI Assicurazioni opera quale intermediario del credito non in esclusiva.

la carta è emessa da Agos Ducato

# SOMMARIO

## EDITORIALE

**E ora?**  
di *Pietro Serbassi* pag. 4

**Il CCNL della Mobilità e il suo malagevole cammino**  
di *Vincenzo Notarnicola* pag. 6

**Lapsus calami**  
**Errore dovuto alla penna**  
di *Vincenzo Multari* pag. 8

**R.F.I. S.p.A. Illustrata alle OO.SS. la riorganizzazione**  
di *Carlo Nevi* pag. 11

**Finalmente i Contratti di Lavoro**  
di *Mauro Carelli* pag. 14

**Metro C di Roma**  
**Un ambizioso progetto** pag. 17

**Italferr**  
**Situazione societaria e linee strategiche**  
di *Carlo Nevi* pag. 19

**Com'è finita?**  
di *Antonio Scalise* pag. 20

**Saranno ripristinati i treni soppressi sulla dorsale Jonica calabrese?**  
di *Giuseppe Parise* pag. 22

**Mobilità delle donne e per le donne: verso la carta della mobilità**  
**Le esigenze delle donne nel trasporto pubblico locale**  
di *Alba Pietrazzi* pag. 24

**Il Comitato Pari Opportunità Fast FerroVie**  
di *Brigida Marro* pag. 26

**La Riforma Fornero (seconda parte)**  
di *Francesco Marcelli* pag. 27

**La crisi economica e la miopia politica colpiscono la Sardegna**  
di *Piergianni Porcu* pag. 30

**Congresso Nazionale Fast Pensionati**  
di *Pietro Serbassi* pag. 34

## GIALLOFISSO

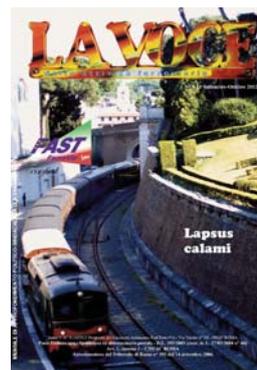
**Decisioni**  
di *Antonio Scalise* pag. 36

## PREVIDENZA

**Pensioni TPL**  
**La diffida della FAST costringe l'INPS a chiarire le regole**  
a cura di *Agostino Apadula* pag. 37

N° 9/10

2012



### SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

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

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

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

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

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

**GENOVA** 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

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

**NAPOLI** 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

**PALERMO** 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

**PESCARA** 085-293354/4282364  
Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA

**REGGIO C.** 0965-56658/863200  
Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

**TRIESTE** 040-3794267  
Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

**VENEZIA** 041-932558/784547  
Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

### LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

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

Anno V - N° 9-10/2012  
Autorizzazione del Tribunale di Roma  
n° 353 del 14 Settembre 2006

Direttore Responsabile: **Pietro Serbassi**  
Direttore: **Luca Vitali**  
Responsabile di Redazione: **Antonio Scalise, Alba Pietrazzi**  
Redazione: **Aniello Carpenito, Carlo Nevi, Vincenzo Multari, Vincenzo Notarnicola**  
Progetto Grafico: **Antonio Scalise, Luca Vitali e Paolo Piovesan**

Hanno collaborato a questo numero: **Alba Pietrazzi, Agostino Apadula, Francesco Marcelli, Giuseppe Parise, Mauro Carelli, Piergianni Porcu**

Foto: Fototeca FS  
Archivio fotografico FastferroVie curato da:  
**Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino**  
Copia: euro 2.00  
Abbonamento euro 18.00  
Abbonamento Sostenitore euro 450.00  
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie, presso ist. San paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini (Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)  
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)  
Chiuso in tipografia: il 9 Novembre 2012  
Tiratura: 7000 copie

## E ora?

**G**ia, ora che l'ORSA ha tolto la riserva posta per la firma definitiva al CCNL della Mobilità - Area Contrattuale Attività Ferroviarie, come la mettiamo con chi al suo interno si vendeva altri scenari? Le bugie hanno le gambe corte, è noto, ma stavolta sono state davvero cortissime.

Personalmente avrei scommesso sulla loro resistenza almeno fino a gennaio 2013, ma evidentemente la correttezza di chi con noi ha preso parte all'infinita fase negoziale che ha portato alla condivisione dei testi il 20 giugno 2012, ritenendo di avere il mandato dalla propria base associata, un po' forse anche per il segno dei tempi dove i "furbi" hanno vita breve non ha consentito di andare oltre le date a suo tempo stabilite.

Comunque, al netto delle polemiche, ritengo che ai componenti della delegazione trattante, quindi alla Segreteria Nazionale ORSA, vada un plauso per la correttezza dimostrata in quest'occasione perché è evidente a tutti che chi oggi contesta e grida al rispetto della democrazia non vuole altro che il "diritto di veto", giacché in quaranta mesi di trattative i rappresentanti dei macchinisti iscritti dell'Orsa non sono mai venuti a una riunione e quelli che sono venuti hanno tenuto un rigoroso silenzio. Considerato che tutte le proposte in quei mesi di aspro confronto sono state prese in esame, perché non hanno avanzato le loro? Forse perché è più difficile negoziare e trovare mediazioni che mettersi fuori a correggere con la matita blu quello che gli altri hanno fatto.

Ora faranno l'ennesima scissione, oppure resteranno nell'Orsa come minoranza critica?

E se resteranno come minoranza critica, sarà perché loro possono definirsi duri e puri, mentre quelli che fanno capo ad altre OS "sono dei profittatori di assenze sindacali"?

Lasciatemi dire, poi, che questa storia che se sono al tavolo di trattativa almeno controllano sta diventando stucchevole, perché un sindacato che si definisca tale va ai tavoli per perorare gli interessi dei propri associati, non per controllare come si comportano gli altri.

Questi rivoluzionari che aggrediscono e ingiuriano chiunque si assuma responsabilità negoziale, gridano al bisogno di nuovi sindacati e fanno rimbalzare sui vari *social network* i loro proclami come verità assolute, scimmiettando il Grillo nazionale che fra i partiti sta causando un autentico sconvolgimento. Sfugge però che mentre con questa politica gli annunci hanno un immediato effetto positivo, tanto i risultati si vedranno a lungo termine, mentre nel mondo sindacale le tutele vanno mantenute non con i proclami, ma con accordi sostenibili.

Molti rampanti profeti che mi capita di leggere, sempre sui *social network*, apostrofano come ignorante chi ha firmato il CCNL della Mobilità - Area Attività Ferroviarie; se stimolati al confronto, però, danno risposte scontate o altri insulti, per poi non rispondere più.

Tutta questa mobilitazione serve per cambiare tanto per cambiare o perché c'è una nuova classe dirigente sindacale che avanza? Quale che sia la risposta, l'importante è che si faccia secondo regole democratiche, che non sono il diritto di veto di chi strilla più forte.

Nel frattempo il mondo continua a girare e chi contesta il CCNL dalla Mobilità - Area AF nel Gruppo FSI, anziché pretendere il rispetto delle regole sottoscritte, aiuta chi nel Gruppo stesso non riesce a portare i risultati promessi

## Editoriale

di Pietro Serbassi

a seguito della firma del nuovo contratto. Dal canto nostro il percorso non è ancora chiuso perché l'area contrattuale degli autoferofilotranvieri è ancora in alto mare, ma riteniamo che con un'azione più decisa del Ministero del



Lavoro (se mai l'attuale Ministro prendesse un'iniziativa che abbia la dignità della definizione di "politiche del lavoro") la vertenza potrebbe chiudersi anche in breve.

Certamente il grande ostacolo alla definizione del contratto resta la parte economica ma, visti i termini stabiliti nel CCNL della Mobilità in occasione della stipula dell'area delle AF, riteniamo che quei valori siano oggi indelegabili.

La stipula del CCNL della Mobilità anche per l'area contrattuale degli autoferofilotranvieri, oltre a rendere attuale la retribuzione, sicuramente tranquillizzerebbe un importante settore che chiede regole chiare che mettano fine all'attuale marasma di continue novazioni, principalmente aziendali. Esse rendono, di fatto, l'intero settore ingestibile ed eccessivamente oneroso, lasciando sempre meno spazio a chi in questi anni ha fatto le proprie fortune sulla polverizzazione delle aziende del TPL, addebitandone i costi al lavoro.

In questo trambusto si rischia di sottovalutare i temi caldi nel mondo degli appalti che, com'è ormai consuetudine, covano sotto la cenere per poi esplodere periodicamente quando ci troviamo a dover gestire procedure di licenziamento collettivo. In questo settore, che ha occupato momenti importanti durante la stipula del CCNL della Mobilità, ancora oggi associazioni datoriali importanti non hanno sottoscritto il contratto e rendono le relazioni industriali molto complicate. Nel frattempo i lavoratori della tristemente nota vicenda dei Treni Notte sono stati in qualche modo riassorbiti nel comparto con la possibilità di alcune integrazioni nelle società del Gruppo FSI ma ad oggi, oltre alle difficoltà d'integrazione di questi lavoratori nelle aziende per la loro diversa professionalità, ancora abbiamo notevoli dubbi anche sui livelli retributivi.

La ripresa dopo la pausa estiva ha visto l'avvio anche di alcuni confronti aziendali, frutto proprio della stipula del CCNL della Mobilità Area AF; nel particolare mi riferisco a imprese ferroviarie come:

- NTV SpA che, a seguito della stipula del Contratto, ha avviato un confronto con i sindacati stipulanti in merito alle materie che prevedono rimandi aziendali e alla gestione del contratto stesso nella fase avanzata di start-up;
- RTC SpA, dove il dibattito con le OS stipulanti è molto acceso e il confronto continuo sulla gestione dei turni rende particolarmente interessante l'attività dei rap-

presentanti sindacali aziendali;

- Trenord srl, impresa che nonostante le vicissitudini sindacali e la grave rottura del fronte al momento della stipula del contratto aziendale, sta percorrendo un fattivo percorso negoziale e di messa a punto del contratto con le OS stipulanti, facendo sì che le sezioni delle due ex aziende si omogeneizzino sempre di più.

Proprio riguardo alla vicenda Trenord vorrei darvi un breve sunto delle questioni affrontate e risolte, a valle della firma del contratto integrativo, in continuità con gli impegni presi.

In particolare abbiamo:

- chiarito che ai fini retributivi sono considerate condotte anche le soste e fermate fino a 15 minuti fra un treno e l'altro;

- definito la confluenza dell'articolato al CCNL 2012;

- precisato che per il personale mobile le 11 ore di riposo sono tra 2 servizi nella fascia 5-24;

- posto il limite di due notti tra due riposi;

- stabilito che 10 ore di prestazione massima tra due riposi sono nella fascia 5-24;

- assegnato l'una tantum rinnovo contrattuale ai provenienti dall'ex ramo Trenitalia come dovuto e all'ex ramo LeNord, anche se non è ancora stato rinnovato il contratto autoferro, sotto forma di anticipo di quanto dovranno percepire;

- stabilito che i casi di malattia, infortunio o assenze prolungate saranno valutati nel "patto di competitività" al fine di non perdere parte economica nell'anno 2013;

- precisato che seppur prevedendo, al punto 17.2.2 della disciplina del personale mobile, un possibile innalzamento del limite delle 8 ore e 30 minuti di prestazione solo nell'ambito di un accordo aziendale sulla "competitività e premialità", esso non potrà comunque mai superare le 10 ore previste dal CCNL della Mobilità - Area Attività Ferroviarie;

- proseguito con altri incontri che ci hanno fatto definire l'orario di lavoro del personale fisso con orari in biglietterie, manutenzione e uffici, con l'ulteriore impegno di riaffrontarlo per discutere delle criticità che saranno segnalate dai lavoratori;

- fatto un accordo sulla turnazione ferie invernali che per l'ex ramo LeNord non esisteva;

- chiarito definitivamente che non è dovuto il pagamento dei 100 euro per il mantenimento delle concessioni di viaggio dei lavoratori ex Trenitalia, a prescindere dalla formula di welfare per cui operano. Rimane la possibilità dell'acquisizione delle concessioni stesse da parte del personale ex LeNord.

Tutto questo per dire che, nonostante gli strepiti demagogici di taluni il confronto procede, al netto del legittimo gioco delle parti, con apprezzabile lealtà.

Purtroppo con l'Impresa Ferroviaria del Gruppo FSI abbiamo tuttora molti problemi relazionali che trovano il più alto livello di conflittualità nella gestione della produzione del personale di macchina e di bordo, grazie all'ostinazione di voler utilizzare un programma che ultimamente ho sentito addirittura chiamare "l'ottimizzatore" dal referente di progetto.

Ora i lettori mi consentiranno una breve digressione.

Lessi tempo fa in un romanzo che in Sicilia, non sopportando più un cliente che si ostinava a chiamare "pupi", cioè pupazzi, balocchi delle statuine votive di San

Calogero, un ambulante sbottò: "S'amminchiò c'u pupu". Qui qualcuno "s'amminchiò" con l'ottimizzatore!

Aneddoto a parte, si può dire che se quello è un "ottimizzatore" c'è da essere preoccupati.

Senza troppi giri di parole vorrei far notare che il dirigente che, durante la fase di chiusura del negoziato, l'ing. Moretti ironicamente chiamava "il macchinista" ha avalato le nuove norme d'ingaggio dell'orario di lavoro, ma ad oggi ancora non sembra possibile attuare la nuova normativa. Un esempio per tutti: nel contratto è previsto che il personale di macchina e di bordo abbia la visibilità dei periodi di riposo settimanale a 90 giorni; a fine ottobre i turni e i cadenzamenti dei riposi settimanali finiscono nella prima decade di dicembre.

Elementi a mio avviso particolarmente gravi rimangono:

- Il sussistere di personale obbligatoriamente in posizione di disponibile;

- le giornate di disponibilità che superano quelle programmabili contrattualmente;

- un numero significativo di turni ha settimane di lavoro abbondantemente sotto le 30 ore contrattualmente previste.

Potrei continuare con un lungo *cahiers de doléances*, ma sono certo che servirebbe solo a far aumentare la rabbia di chi ingiustamente subisce quotidianamente tali imposizioni.

Non può però sfuggire che subito dopo la firma del CCNL della Mobilità il primo problema di Trenitalia è stato quello di dover modificare la geografia degli impianti. È evidente che tale modifica serve a mascherare, soprattutto nel trasporto regionale, i recuperi di personale che la normativa e, diciamo chiaramente, l'utilizzo del nuovo software di gestione non riesce a dare. Molti di noi ricordano Willy Montagnoli, compagno di molte battaglie dell'ing. Moretti, che nei suoi incarichi da responsabile della produzione di diverse divisioni già da anni cercava il recupero di agenti richiedendo modifiche proprio alla geografia degli impianti.

Come direbbero quelli che sanno ben argomentare, "oggi il Re è nudo!". Il forte recupero promesso, il nuovo programma di gestione ("l'ottimizzatore"... ) non riesce a darlo, ma oggi manca la capacità di fare autocritica, di dire che hanno preso un granchio. Non possono assicurare i recuperi promessi e, siccome sono certo che molti addetti ai lavori comprenderanno la mia analisi, tento di dare una spiegazione plausibile sul perché.

Il programma con il quale Trenitalia si ostina a voler gestire il personale di macchina e di bordo richiede troppe rigidità di programmazione che, per lo schema contrattuale dato, non sono fisicamente possibili. Infatti, nelle nazioni dove si applica tale programma, l'impegno contrattuale consiste nel garantire l'orario di lavoro minimo con sistemi di vario tipo di banca del tempo che permette il recupero dei periodi di *overwork* in altri periodi.

Il solo fatto che nel CCNL abbiamo previsto la media mese dovrebbe rendere evidente la complessità di utilizzo; inoltre, anche se nel peggiore dei casi si dovesse parlare di multiperiodicità su 17 settimane, come nell'attuale CCNL degli autoferofilotranvieri, comunque "l'ottimizzatore" avrebbe i suoi problemi. Bisogna che prima o poi qualcuno lo dica anche all'ing. Moretti e all'ing. Soprano che non sono né il sindacato, né i turnisti che "boicottano" l'utilizzo del programma.

# Il CCNL della Mobilità e il suo malagevole cammino

*Molte – ma ancora troppo poche – Imprese adottano la nuova importante struttura contrattuale*

di Vincenzo Notarnicola

Com'era ampiamente prevedibile, la sigla del Contratto Collettivo di Lavoro della Mobilità - Area Attività Ferroviarie, sebbene costituisca di per sé un importante punto d'arrivo, nel contempo altro non è che la fine di una tappa, seppur importante, nell'impervio percorso di normalizzazione di tutto il settore di riferimento.

Un settore in cui le Imprese, ma ancor più i lavoratori, continuano a pagare lo scotto di un processo di liberalizzazione e decentramento avviato anzitempo con inconfutabile superficialità dalle istituzioni e quindi, dalle stesse abbandonato a uno sviluppo privo di regole, con stanziamenti d'entità sempre minore e in perenne conflitto tra competenze centrali e periferiche.

Infatti, tale processo, invece di segnare la crescita e lo sviluppo del trasporto delle persone e delle cose su ferro e su gomma in Italia ne ha sancita, piuttosto, una pericolosa involuzione dell'offerta e della qualità del servizio, finendo per intaccare pericolosamente la sicurezza dell'esercizio.

Senza contare che, nel contempo, ha finito per martoriare uno dei pochi mercati del lavoro non ancora travolto dall'involuzione dell'occupazione e dalla crescita del conflitto sociale nel nostro Paese.

Un quadro certamente fosco ma reso ancor più cupo dalla crisi economica, politica e istituzionale che attanaglia la nazione e che su un comparto come quello dei servizi, ancor più che su altri, fa sentire tutto il proprio peso.

In ogni caso è innegabile che la stipula del CCNL della Mobilità o almeno, visto che per essere completo manca ancora all'appello la



sezione concernente l'area degli autofiliferotranvieri e internavigatori, di una sua parte importante, non ha ancora perseguito risultati apprezzabili verso il dichiarato tentativo di dirimere l'enorme confusione che pervade questa rilevante sezione dell'articolato mondo dei trasporti.

A conferma di ciò certamente collabora l'approccio che a questo rin-

Sicurezza del Trasporto Ferroviario.

Se è vero, com'è vero, che le Imprese più importanti del settore hanno ormai abbracciato il nuovo CCNL della Mobilità, è anche vero che tutte hanno previsto periodi che potremmo definire più di transizione che di confluenza verso lo stesso, riguardo ai quali, in ogni caso, bisogna oggettivamente convenire su una consistenza sicuramente contenuta, nonché sulla loro imprescindibilità per un'amministrazione gestibile della conseguenziale profonda riorganizzazione di queste imprese.

Una menzione a parte, nell'ambito suddetto, merita certamente la Trenord, perché il contesto nel quale questa Società è sorta è certamente inconsueto, anzi per il momento unico.

Infatti, ci si è trovati, da entrambe

---

*... le Imprese più importanti del settore hanno ormai abbracciato il nuovo CCNL della Mobilità ...*

---

novo contrattuale hanno avuto e stanno avendo le ormai più di quaranta aziende di trasporto su ferro, estranee al Gruppo FS, in possesso della certificazione necessaria rilasciata dall'Agenzia Nazionale per la

## Il Contratto

le parti del tavolo, vincolati dalla necessità imprescindibile di far convivere sotto le stesse regole contrattuali, per la prima volta nello scenario delle norme che regolano il settore, lavoratori che, pur facendo lo stesso mestiere, applicavano regole



Un "work in progress" vero e proprio che lascia trasparire un'estrema elasticità bipartisan nel perseguire l'obiettivo condiviso dell'applicazione del CCNL della Mobilità e che, ancora di più, evidenzia l'inconsistenza delle motivazioni addotte da tante, troppe società del Trasporto Pubblico Locale su ferro, per giustificare il loro integralista rifiuto verso il nuovo contratto.

Sempre che non si tratti di pregiudizio o, peggio, di ostracismo generato da una convergenza d'interessi diversi, magari politici, economici o politico/economici tra enti locali e competenti associazioni datoriali; ma di tutto ciò non c'è dato di sapere, almeno fino alla lettura di un prossimo articolo di cronaca locale o nazionale di qualche quotidiano.

Un'ulteriore conferma dell'esorbitante disordine che

contraddistingue il comparto, lo abbiamo dall'analisi dell'azione che svolgono le società e le cooperative che esercitano la loro attività nell'eterogeneo ambito degli appalti e servizi ferroviari, in sostanza il baillamme più assoluto.

Infatti, tra le diverse associazioni datoriali stipulanti il vecchio CCNL delle Attività Ferroviarie, finora solo una l'ha rinnovato, senza che però essa stessa o alcuna delle imprese aderenti abbia ancora manifestato l'intenzione di avviare una contrattazione integrativa.

Da tutto ciò è conseguito che migliaia di lavoratori sono ancora costretti a sottostare a regole contrattuali non solo scadute ma addirittura, a causa del rinnovo siglato, assolutamente fittizie, per non parlare di tutte le gravose tematiche legate alla liquidazione degli arretrati economici spettanti, ai rinnovi delle concessioni e dei subappalti o al mantenimento del posto di lavoro, che risultano sempre più drammaticamente aperte e inevase.

Tutto ciò nonostante il nuovo articolato Contrattuale contempra, da una parte un esborso economico non

certo superiore a quello che qualunque azienda, anche la più ottimista, avrebbe dovuto prevedere di accantonare in presenza di un CCNL scaduto da così tanto tempo, dall'altra un rimando cospicuo e, indubbiamente, molto superiore rispetto al passato, alla contrattazione integrativa, lasciando palesemente intravedere a ogni Società del settore la possibilità di concordare con i rappresentanti dei lavoratori le condizioni d'applicazione più confacenti alla propria realtà aziendale.

In ogni caso è incontrovertibile che lo strumento contrattuale adeguato oggi esiste.

Infatti, il neonato CCNL della Mobilità - Area Contrattuale Attività

---

*... regole contrattuali non solo scadute  
ma addirittura assolutamente fittizie ...*

---

Ferroviarie è un Contratto che garantisce ai lavoratori il mantenimento degli attuali livelli di qualità e sicurezza del lavoro e alle imprese la tutela delle loro attuali condizioni di produzione e di produttività, nonché uguali livelli di costo del lavoro; nel contempo assicura a entrambi le parti adeguati spazi di contrattazione per successivi sviluppi del rapporto lavorativo.

Non resta ora che diffonderne l'adozione, iniziando magari dalla contrattazione integrativa con quelle imprese, come SERFER, che applicano un CCNL ormai fittizio o che, come TX Logistik, pur facendo parte di un Gruppo Imprenditoriale che è stato fra i promotori della stipula del CCNL, si è affacciata sul mercato nazionale sprovvista di adeguata struttura contrattuale di secondo livello.

**notarnicola@fastferrovie.it**

contrattuali che contemplavano diversi inquadramenti, diverse retribuzioni e diversi orari di lavoro e, come se non bastasse, con l'onere di gestire tale transizione senza soluzione di continuità del rapporto di lavoro.

Un'impresa oggettivamente impegnativa, le cui difficoltà sono state certamente aggravate dalla consapevolezza che i suoi risultati avrebbero certamente rappresentato degli importanti riferimenti per qualunque iniziativa analoga dovesse originarsi in altre realtà territoriali.

A tutto ciò è conseguita la consapevolezza condivisa dell'ineludibilità di una fase intermedia che potesse rendere tale passaggio contrattuale percorribile per tutti i lavoratori garantendo, nel contempo, la stabilità, l'affidabilità e la funzionalità della struttura del CCNL Aziendale.

# Lapsus calami

## Errore dovuto alla penna



**Le interpretazioni fantasiose di qualche dirigente più realista del re dopo la firma del contratto**

di Vincenzo Multari

Il 20 luglio 2012, nel rispetto dello schema proposto con la piattaforma contrattuale del 2008, si è firmato il CCNL della Mobilità – Area Attività Ferroviarie; nonostante lo stato cruciale della difficile fase economica, siamo riusciti a dare chiarezza nel settore del trasporto ferroviario. Nella stessa data abbiamo firmato anche il Contratto Aziendale del Gruppo FS.

Non si capisce *la ratio* ma, purtroppo, prima che si seccasse l'inchiostro con cui si erano siglati i testi contrattuali era emanata da parte aziendale una disposizione che interpretava in maniera non corretta diversi istituti del dettato contrattuale, andando a rompere quell'equilibrio faticosamente cercato e trovato in sede di Confindustria tra Associazioni Datoriali e parti sociali.

Il Sindacato, in maniera unitaria, ha attivato immediatamente un processo di relazioni industriali con la Holding del Gruppo FSI per riportare all'alveo naturale quanto, in maniera anomala, stava interpretando l'Azienda, tanto che dopo una serie d'incontri svoltisi nel mese di settembre sono stati definiti gli opportuni chiarimenti sulla disposizione applicativa emanata da Trenitalia in data 7.8.2012.

Come Fast FerroVie abbiamo sostenuto sin dall'inizio del confronto che il CCNL della Mobilità - Area

Attività Ferroviarie e il Contratto Aziendale di Gruppo FSI firmati il 20 Luglio regolamentassero in maniera chiara tutta la materia inerente l'orario di lavoro e l'utilizzazione del personale; per tali ragioni si è chiesto e ottenuto dalla Holding del Gruppo di utilizzare il metodo del confronto tra i sottoscrittori del CCNL ogni volta che se ne ravvisi la necessità, allo scopo di evitare ulteriori complicazioni interpretative che potrebbero scaturire da circolari unilaterali.

Dall'insieme d'incontri sostenuti con la Holding è derivata una serie di opportune delucidazioni, in particolare riferite all'utilizzazione del personale mobile, che di seguito sintetizziamo.

### **Riposi Settimanali Qualitativi/Quantitativi**

I Riposi Settimanali Qualitativi/Quantitativi sono programmati nei turni con visibilità fino al 3° mese. Nel caso di richiesta di assenza nei 3 mesi di visibilità del turno già consegnato, i riposi settimanali di qualità già programmati a 48 ore, ove previsti in SP2, o a 60 ore nel periodo di assenza richiesto s'intendono goduti. Nel caso dei riposi di qualità a 60 ore, la contabilizzazione delle giornate di ferie terrà conto delle 60 ore di riposo.

Nei periodi di assenza richiesti oltre il 3° mese di visibilità dei turni e nel periodo di ferie turnificate previsto

---

*... una disposizione che interpretava in maniera non corretta diversi istituti del dettato contrattuale ...*

---

dal CCNL non possono essere programmati riposi settimanali di qualità.

*Si evince che in caso di assenza i riposi di qualità programmati a 60 ore rimangono confermati e nella contabilizzazione delle giornate di ferie si terrà conto della loro durata.*

**Ripresa del servizio dopo un periodo di malattia/infortunio**

Si conferma che la ripresa del servizio dopo l'assenza per malattia/infortunio è di norma prevista alle ore 8:00 del giorno di rientro dalla malattia/infortunio. La società può comunque richiedere al lavoratore, per esigenze di produzione, la ripresa del servizio tra le ore 0:01 e le 8:00 ed è facoltà del lavoratore anticipare la ripresa del turno.

*In sostanza viene confermata l'attuale disciplina con la ripresa alle ore 8.00.*

**Pause**

Le pause sono elemento esclusivo di programmazione; devono essere programmate oltre la prima ora di servizio e, se la prestazione supera le 8 ore, entro l'inizio dell'ultima ora prima del termine della prestazione. Per effetto della perturbazione del traffico o per eventi eccezionali, in gestione si potrà prevederne l'opportuna ricollocazione al fine di non provocare ritardo ai treni. Si conferma che la pausa deve intendersi fruita ogni qualvolta il personale non è nell'esercizio delle proprie specifiche funzioni.

**Periodi di disponibilità in turno**

Si conferma quanto previsto al punto "Periodi di disponibilità" dell'accordo nazionale del 20.5.2011.

A livello di UP è possibile contrattare l'elevazione del numero massimo di 6 giornate di disponibilità per mese e, in tali casi, la durata dei riposi settimanali programmati nei periodi di disponibilità concordati sarà quella prevista nelle singole "sezioni specifiche" al punto 2.7 dell'art. 13 del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20.7.2012. Per il personale mobile che richieda di rimanere senza turno assegnato saranno previsti turni di disponibilità che prevedranno comunque l'attribuzione dei riposi settimanali di qualità, nonché il godimento su base annua delle ore complessive di riposo settimanale, secondo quanto previsto nelle singole "sezioni specifiche" al punto 2.7 dell'art. 13 del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20.7.2012.

*Abbiamo chiarito in maniera inequivocabile che è confermato quanto previsto dall'accordo nazionale del 20.5.2011.*

*Inoltre abbiamo previsto che a livello di unità produttiva possa essere contrattato un numero più elevato di giornate di disponibilità per mese assicurando, in questi casi, che la durata dei riposi settimanali sia quella prevista nelle singole "sezioni specifiche" del*



*... il nuovo contratto ha preso in contropiede i molti detrattori ...*

*Contratto Aziendale FSI.*

**Programmazione delle ferie**

Al personale sarà garantita, di norma, la concessione delle ferie e/o delle "desiderate di utilizzazione" richieste almeno 15 giorni prima dell'attivazione del nuovo turno di lavoro, secondo quanto previsto dalla procedura di cui al punto 2.8.4 dell'art. 13 del Contratto Aziendale di Gruppo FSI.

*Si conferma la garanzia della concessione delle ferie e delle desiderate di utilizzazione richieste 15 giorni prima dell'attivazione del nuovo turno di lavoro.*

**Termine del servizio**

Sul termine del servizio è ribadita la facoltà del personale di lasciare il servizio nei limiti stabiliti per ogni sezione

specificata; entro tali limiti l'azienda adotterà tutte le misure per garantire al lavoratore il rientro alla località di fruizione del riposo giornaliero.

**Pasti aziendali**

Sui pasti aziendali vi sono importanti chiarimenti riguardanti il personale mobile:

- Il personale che effettua una prestazione lavorativa superiore alle 6 ore acquisisce il diritto alla fruizione del pasto. Per il personale mobile la fruizione è riconosciuta se la prestazione lavorativa resa è almeno pari a 6 ore.
- Al personale mobile il cui periodo di lavoro giornaliero programmato impegni per più di due ore una delle fasce orarie 11:00 – 15:00 o 18:00 – 22:00 sarà riconosciuta la fruizione del pasto anche se la prestazione effettuata è inferiore alle 6 ore.

*Durante l'effettuazione di un RFR alla programmata refezione, prevista nella località in cui si gode del RFR,*

in partenza se il servizio impegni per più di 2 ore le fasce di refezione è concesso un ulteriore diritto al pasto. Durante la prestazione di ritorno il personale potrà usufruire della refezione se impegna per più di 2 ore le fasce indicate o la prestazione superi le 6 ore.

- Al personale mobile il cui periodo di lavoro giornaliero programmato con servizi A/R sia superiore alle 8 ore e impegni per più di due ore entrambe le fasce orarie 11:00 – 15:00 e 18:00 – 22:00 sarà riconosciuta la fruizione di due pasti giornalieri.

La pausa per la refezione sarà programmata nei turni di servizio qualora in precedenza o a seguito del periodo di lavoro giornaliero non rimangano almeno 30 minuti nelle fasce orarie 11:00 – 15:00 o 18:00 – 22:00.

Si precisa che al personale mobile con servizio A/R superiore alle 8 ore che impegni per più di 2 ore le fasce indicate sarà riconosciuta la fruizione di 2 pasti giornalieri.

- Nei casi in cui la località di fruizione del pasto sia sprovvista di mensa o di esercizi convenzionati, al personale sarà rilasciato un ticket per la fruizione del pasto, ai sensi dell'art. 51, punto 6, 2° capoverso del CCNL Mobilità/Area AF e dell'art. 18, punto 1 del Contratto Aziendale di Gruppo FS del 20.7.2012.

- E' confermato, inoltre, il riconoscimento del rimborso a piè di lista nei casi previsti dall'accordo del 30.06.2008, adeguando il limite giornaliero a euro 15,00.

Come sostenuto ed evidenziato in precedenza, possiamo dichiarare che la leva del confronto ha dato positivi riscontri riportando a una corretta interpretazione da parte aziendale del dettato contrattuale, ma un angolo critico ci porta a dire *Parcere subiectis debellare superbos*, (*Risparmiare i vinti, sconfiggere i superbi*).

Oggi ci troviamo di fronte a una diatriba dettata dal fatto che vertici Aziendali si sono fatti parte garante del rispetto e dell'applicazione del dettato contrattuale, riportando all'alveo naturale quanto in maniera anomala interpretato; dall'altra parte ci scontriamo con l'arroganza di qualche dirigente che, con continui escamotage, impartisce ai territori normativa di lavoro non conforme al contratto, con il millantato scopo di portare obiettivi da lui partecipati all'Azienda quando gli attuali paletti contrattuali, da egli stesso condivisi durante la fase di trattativa per il rinnovo del CCNL, umanamente non lo consentono. L'impatto sul personale è fortemente negativo.

Sicuramente non è nostra espressione la polemica ma, ahimè, un'ulteriore nota dolente mi porta ad asserire che il nuovo contratto ha preso in contropiede i molti detrattori che non avrebbero scommesso sulla chiusura del negoziato. Invece i Sindacati tutti, compresa l'Orsa, lo hanno dichiarato concluso il 28 giugno 2012 con la condivisione dei testi. Ma proprio quest'ultima, nella fase successiva alla condivisione dei testi sottoscrisse, con una nota a verbale, una riserva con cui chiedeva



tempo per una verifica interna alla propria organizzazione.

Parte dell'Organizzazione Orsa ha utilizzato questo periodo di verifica per attaccare demagogicamente il CCNL della Mobilità area A/F e il Contratto Aziendale di Gruppo FS, portando a ulteriore difficoltà il confronto con la base; non contenti, i famigerati paladini della giustizia, muovendosi alla salvaguardia dei castelli di sabbia, sprigionavano azioni di lotta e sferravano colpi prima al cerchio e poi alla botte o, per meglio dire, prima attaccavano il contratto e subito dopo si assicuravano di prendere i meriti mettendo bandierine su problematiche risolte dal confronto tra l'Azienda e le altre Organizzazioni Sindacali.

Storia attuale? No, vecchia e risaputa.

Com'è finita? Il 30 ottobre hanno firmato il Contratto.

E i lavoratori? Troppo intelligenti per non capire.

*Acta est fabula, plaudite!*

Ma la commedia è finita?

**multarivincenzo@fastferrovie.it**



# R.F.I. S.p.A. Illustrata alle OO.SS. la riorganizzazione

**Cosa prevede il piano per Direzione Commerciale Esercizio Rete e Direzione Produzione e Manovra**

**di Carlo Nevi**

Il giorno 10 ottobre scorso si è svolto, a seguito della richiesta unitaria, il previsto incontro con Rfi sull'ipotesi di nuova organizzazione, alla presenza dell'A.D. di RFI SpA. Ing. Michele Elia.

L'incontro ha avuto carattere d'informativa e in particolare da parte di Rfi è stato illustrato il piano riorganizzativo che riguarda le strutture di Direzione Produzione (DP) e Direzione Commerciale Esercizio Rete (DCER).

Nel piano presentato si prefigura l'eliminazione del livello dirigenziale dei Coer, mentre il personale operativo delle sale Coer, compresi i Coordinatori Infrastrutture e i Dote, rientra nelle Dtp. Negli ex Coer rimangono invece i Gepo, dipendenti funzionalmente dalla Direzione Commerciale Esercizio Rete; nel contempo è prevista la creazione di una nuova figura che sarà l'interfaccia operativa delle IF e del GI.

Per quanto concerne la Direzione Produzione, con l'obiettivo di ridurre la catena di comando, è stata ipotizzata una riorganizzazione profonda che vede l'eliminazione dei Got e dei Reparti di Esercizio; per i Capi Reparto coinvolti in questa riorganizzazione è ipotizzata una nuova articolazione operativa e dei nuovi compiti. Infine è stata sommariamente annunciata una riclas-

sificazione manutentiva delle linee, tenendo conto delle tipologie e dei volumi di traffico che tende a concentrare le risorse, economiche e umane, sulle linee commerciali.

Come FAST abbiamo fatto presente che il progetto presentato è fortemente caratterizzato da un vero e proprio ridimensionamento dell'attività manutentiva e delle strutture collegate ma non si parla assolutamente di sviluppo. Abbiamo inoltre fatto presente la nostra preoccupazione circa il rischio di abbandono della manutenzione nelle linee cosiddette secondarie, in modo particolare la linea LL. Essa è attualmente utilizzata per il trasporto metropolitano e merci e vi si convogliano sempre più spesso i treni Regionali per dare strada alle Frecce AV, con gravi disagi e ritardi al servizio pendolare; la sua situazione si aggraverebbe maggiormente in assenza di manutenzione.

Per questo motivo, nel ribadire che l'incontro per noi era solo informativo, ci siamo resi disponibili a un approfondimento (da farsi a bocce ferme e senza fughe in avanti) ma indisponibili a ogni tipo di progetto mirato esclusivamente alla creazione di esuberanti e alla desertificazione della rete.

Al termine del confronto si è convenuto di calendariz-

zare una serie di appuntamenti, dal 17 al 25 ottobre, per approfondire e analizzare la proposta del piano sulla struttura della DCER sul settore della Manovra ancora in fase di definizione e sulla riorganizzazione delle DTP.

#### **Direzione Commerciale Esercizio Rete**

In base a quanto convenuto nell'incontro del 10 ottobre, il giorno 17 ottobre 2012 le parti si sono incontrate per approfondire la riorganizzazione della Direzione Commerciale ed Esercizio Rete. La Società, tramite slide (consultabili sul nostro sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)) ha illustrato nel dettaglio gli elementi che sono alla base della riorganizzazione ovvero: la focalizzazione sulla circolazione, i rapporti con le IF e gli EE.LL, la ricongiunzione delle professionalità dei turnisti delle Sale Operative (DCCM, DC, DCO, DOTE e CEI) alle dipendenze gerarchiche delle DTP nonché la necessità di un cambiamento culturale delle risorse chiave per i processi produttivi dell'impresa.

La riorganizzazione presentata conferma in 5 le Diretrici e in 13 il numero degli Ex COER e prevede in tre Diretrici (Asse Orizzontale, Asse Verticale e Tirrenica Sud) la struttura organizzativa Esercizio che sovrintende su tutti i GEPO presenti su ognuna di esse.

E' modificata la funzione dell'attuale GEPO, che sovrintende alla circolazione, da cui gli operatori dipenderanno solo funzionalmente.

Il Direttore della DCER, ing. Iacono, ha ribadito più volte e chiarito come la nuova organizzazione attribuisce la gestione delle risorse al responsabile del RTM mentre il GEPO di Nodo è il gestore del prodotto treno e ha dichiarato espressamente che questa riorganizzazione è a costo zero, ovvero non comporterà alcun costo e nessuno spostamento di personale.

Come Organizzazioni Sindacali abbiamo avanzato alcune preoccupazioni rispetto a quanto presentato e affermato dalla società, sia sulla riduzione della catena di comando sostenuta con enfasi nell'illustrazione che, a nostro avviso, non sembra concretizzata, sia sul ruolo di responsabilità del GEPO, che non trova corrispondenza nel personale assegnato a svolgere tale funzione.

Non ci convince inoltre la dichiarata "Operazione a Costo Zero", ovvero l'assenza di ricadute sul personale, sia per gli aspetti relativi alle specifiche professionali, sia per quanto attiene alla sede di lavoro.

In merito al settore Manovra, di cui si è parlato in coda alla riunione della DCER, la società ha ripreso e riproposto con qualche piccola integrazione e modifica il progetto riorganizzativo più volte presentato ribadendo come tale settore, ritenuto non più strategico, completerà il suo iter di passaggio in autoproduzione entro il 31 dicembre 2013, a esclusione dei transiti di confine (Domo 2, Brennero, Tarvisio e Villa Opicina) e degli impianti per la continuità territoriale (Villa San

Giovanni e Messina) che resteranno a gestione diretta di RFI e nei quali la società garantirà un ruolo di coordinamento della manovra, nei casi in cui siano presenti più imprese ferroviarie.

RFI ha riconfermato l'utilizzo del personale e delle macchine del settore manovra per lo spostamento dei treni materiale e per la trazione dei mezzi d'opera.

Come O.S. abbiamo ribadito, come manifestato già nel corso di altre riunioni specifiche, la nostra perplessità circa la volontà aziendale di dismettere il servizio,

eccezion fatta per quelli dei transiti di confine e per la continuità territoriale di cui sopra, chiedendo alla società un'ulteriore riflessione che tenga conto dei volumi di traffico presenti nelle varie aree del paese e della strategicità di alcune infrastrutture,

in particolare porti e interporti, nonché la nostra preoccupazione per l'incerta prospettiva lavorativa dei circa 400 lavoratori su una consistenza dichiarata alla data odierna di 876 unità.

Al termine del confronto abbiamo convenuto di rinviare la valutazione generale a valle del confronto in atto, in cui si procederà a una pesatura finale di tutta la riorganizzazione.

---

*... il progetto è caratterizzato da un ridimensionamento dell'attività manutentiva ...*

---



### Direzione Produzione

A completamento del percorso convenuto il 10 ottobre, il 23 ottobre 2012 si è tenuto il confronto con la società RFI in merito alla riorganizzazione della Direzione Produzione e le rispettive articolazioni territoriali.

La società, nel corso della riunione ha illustrato, come da prassi ormai consolidata, tramite la proiezione di slides (sempre consultabili sul nostro sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)) il nuovo progetto organizzativo, gli obiettivi, la mission e le azioni con cui intende raggiungerli a partire dall'accorciamento della linea di comando e dalla necessità di rivedere l'accordo del 2004.

Obiettivo del piano? Rendere efficienti ed efficaci i tre filoni di attività che compongono la missione della Produzione: Manutenzione, Circolazione e Accoglienza nelle stazioni, per la cui realizzazione occorre un forte cambiamento culturale di mentalità aziendale e una forte razionalizzazione delle attività.

L'azienda, nel ribadire l'importanza di ridurre la catena di comando, ha confermato il proprio intendimento di eliminare la struttura di Gestione Operativa

Territoriale (GOT) con le relative sottostrutture, creando un rapporto diretto con l'Unità Territoriale. Alle sue dipendenze va la struttura di Controllo dei Processi Operativi (CPO), di nuova istituzione, che prevede l'utilizzo di quattro specialisti, uno per ciascun settore (IS, TE, LV e Movimento) e che si occupa, fra le diverse mansioni, dell'organizzazione dei Centri di Lavoro.

I reparti sono sostituiti dalle U.M. Con l'istituzione dei Nuclei Operativi (punti di raccolta costituiti da più squadre operative) viene superato il concetto di Presidio. Per quanto attiene alla classificazione delle linee, essa è basata sul

concetto di utilizzazione (numero Treni Giorno, Nodi Commerciali, AC/AV), tarandoci in tal senso il tempo e la tipologia d'intervento per la manutenzione ordinaria e il relativo utilizzo di reperibilità e disponibilità. Una scelta obbligata poiché dettata dagli stanziamenti specifici da Stato/Regioni.

La società ha infine sottolineato l'importanza di puntare sulla manutenzione straordinaria e sui Cantieri Meccanizzati, prevedendo anche l'internalizzazione di alcune attività.

Come OO.SS. abbiamo ribadito le nostre perplessità rispetto alla nuova classificazione delle linee e la nostra preoccupazione per il rischio di abbandono della manutenzione in quelle non commerciali, sottolineando il fondamentale ruolo del Gestore come garante del servizio, in particolare di quello universale e la necessità di un'infrastruttura sicura, efficiente e complessivamente fruibile su tutto il territorio nazionale. Abbiamo inoltre manifestato preoccupazione sugli effetti e le ricadute sul personale, sia in termini quantitativi sia di utilizzazione, che la riorganizzazione comporta, in considerazione anche del fatto che non si è ancora chiarito l'impiego del personale inidoneo, di quello proveniente dalla Divisione Cargo di Trenitalia e del settore manovra.

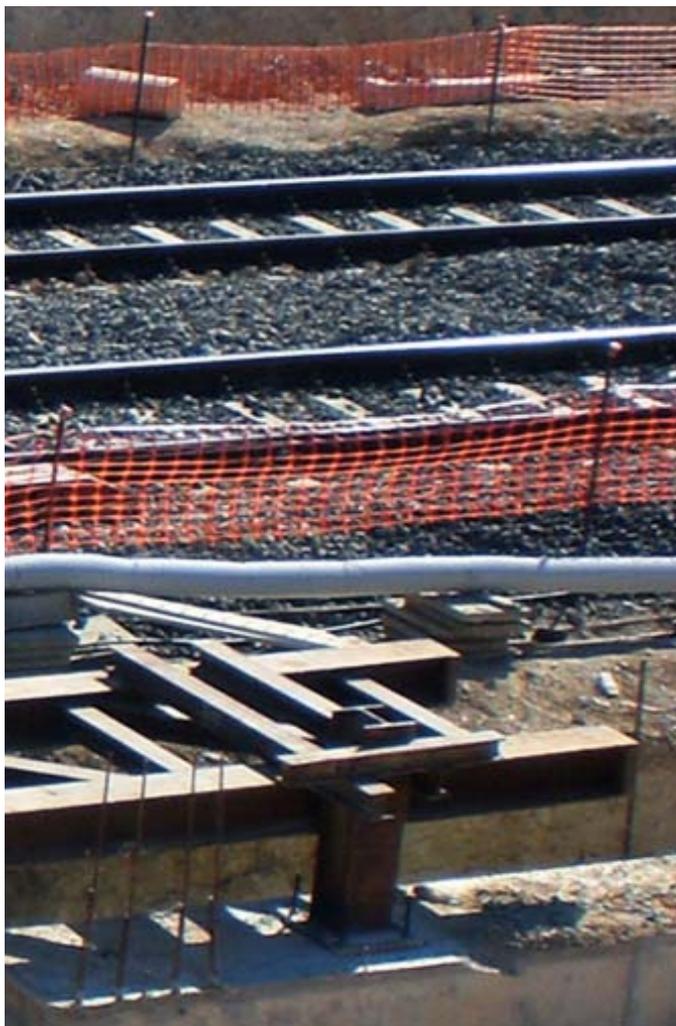
Per la complessità del progetto e per il grande mutamento che esso comporta abbiamo chiesto ad RFI l'avvio di un tavolo di confronto finalizzato a gestire il processo, che si svolga senza dover registrare le solite fughe in avanti e gli atti unilaterali sui vari territori. Il confronto riprenderà il prossimo 6 novembre.

[c.nevi@fastferrovie.it](mailto:c.nevi@fastferrovie.it)

---

*... preoccupazione per l'incerta  
prospettiva lavorativa  
dei circa 400 lavoratori ...*

---





# Finalmente i Contratti di Lavoro

Dopo lunghe trattative si è giunti al rinnovo del Ccnl della Mobilità – Area Contrattuale Attività Ferroviarie e di Gruppo FSI e alla stipula di quello di 2° livello di Trenord

di Mauro Carelli

**S**iamo nel 2012, un anno sicuramente storico per tutto l'ambiente ferroviario.

Dopo anni di rimandi si è arrivati finalmente alla firma: è stato siglato il CCNL della Mobilità - Area Contrattuale Attività Ferroviarie.

Certo, speravamo che ci fosse un contratto unico della Mobilità, speravamo che dopo aver scelto di dividere le due aree (Attività Ferroviarie e Autoferrotranvieri) si riuscisse a rinnovarle entrambe e invece no, una parte sì e l'altra chissà quando. Anzi, addirittura le associazioni datoriali delle aziende di Autoferrotranvieri disdicono i quattro punti del contratto della Mobilità a suo tempo siglati.

In questo periodo storico non possiamo che ritenerci fortunati di aver siglato il Contratto, ma il fatto di avere raggiunto solo la metà dell'obiettivo ci porta a una condizione d'instabilità in cui molte aziende tendono ad avere il coltello dalla

parte del manico.

In Lombardia vi sono più aziende di trasporto; mentre per il servizio regionale è tutto in mano a Trenord,

---

*... una totale confluenza al CCNL della Mobilità - Area Attività Ferroviarie ...*

---

per il settore Merci vi sono aziende come SBB, Nord Cargo, Captrain, Oceano Gate e Hupac che si spartiscono il mercato, con Trenitalia Cargo che cerca di non perdere ulteriori tracce orarie.

Avremmo tanto voluto un Contratto Unico della Mobilità, ma soprattutto avremmo voluto una legge che vincolasse le società ad applicare quel CCNL di riferimento; così non è. A oggi quindi ci ritroviamo con aziende di trasporto ferroviario che applicano i contratti più disparati, come ad esempio SBB e Nord Cargo che applicano quello,

scaduto e per il quale ci auguriamo il rinnovo, degli Autoferrotranvieri e purtroppo lo possono fare.

Siamo comunque soddisfatti che il nuovo contratto della Mobilità - Area Attività Ferroviarie dia ampi margini alle società di potervi aderire e successivamente stipulare accordi di secondo livello che tutelino le necessità aziendali senza affossare le

imprese.

In tal senso si è mossa Trenord, che vi ha aderito pienamente per poi stipulare un accordo di secondo livello indirizzato verso le esigenze aziendali.

Ci eravamo lasciati sul numero di Marzo-Aprile con una trattativa che non portava avanzamenti sostanziali e invece il 22 Luglio si è giunti alla firma del contratto.

Il contratto Aziendale di Trenord, nonostante sia stato sottoscritto già da qualche mese, è "work in progress" poiché si è provveduto a siglare un accordo su normativa di



lavoro, welfare e parti economiche che però necessitano di opportune verifiche sul mantenimento degli attuali livelli retributivi poiché la società, formata da dipendenti provenienti dall'ex ramo "Le Nord" (CCNL Autoferrotranvieri) e l'ex ramo Trenitalia (CCNL Attività Ferroviarie) avranno delle modifiche sostanziali sulle voci retributive.

L'accordo aziendale prevede una totale confluenza al CCNL della Mobilità - Area Attività Ferroviarie con l'inserimento delle figure professionali provenienti dal contratto Autoferrotranvieri nella scala classificatoria del nuovo CCNL, con una verifica tecnica volta a salvaguardare lo stipendio base e il livello d'inquadramento, per evitare sottoutilizzazioni e assegni *ad personam* troppo elevati. Ci si è infatti resi conto, come la Fast faceva notare da tempo, che potrebbe non bastare l'inserimento delle figure professionali nei nuovi parametri per anziani-

tà ma serve anche un incrocio con i livelli stipendiali, per non creare un costo aziendale e delle differenze tra lavoratori con pari funzioni.

La parte normativa prevede invece le 38 ore settimanali per tutti, confermando il CCNL di riferimento, mentre per il personale mobile si prevede: Per il PdM una prestazione massima di 8 ore e 30 minuti elevabili a 10 ore una sola volta tra due riposi settimanali, 7 ore massime nella fascia notturna, 5 ore e 30 di condotta e 5 ore massime di condotta continuativa con una condotta notturna limitata a 4 ore e 30 minuti. Per il PdB invece si prevede un limite massimo di lavoro di 10 ore con un lavoro notturno che non può superare le 8 ore.

La pausa di refezione sarà garantita per prestazioni superiori a 6 ore e sarà graficata nelle fasce 11.00 - 15.00 e 18.00 - 22.00 mentre sarà erogato un ticket a prestazione (quindi anche se la prestazione è inferiore a 6 ore) di 7.30 €.

La parte più innovativa riguardante l'orario di lavoro è senza dubbio quella sul riposo che, a fronte di limiti dopo una prestazione diurna di 11 ore, 14 ore dopo un intacco nella fascia 00.01 - 01-00 e 16 ore dopo una notte (riducibile a 14 in presenza di turni a "Z"), prevede un riposo settimanale al settimo giorno di minimo 62 ore comprendente due

---

*... un tavolo di monitoraggio periodico e permanente ...*

---

giornate solari, al fine di garantire il miglior recupero psicofisico possibile per categorie di lavoratori che già sono soggette a lavorare in orari disagiati.

Per quanto riguarda invece la retribuzione, applicato interamente il CCNL di riferimento rimaneva il nodo sulle competenze variabili che, unendo i due ex rami, erano troppo numerose. L'azienda ha così provveduto a ridurre al minimo il numero delle voci variabili facendole confluire in un'unica voce denomi-

nata "patto di competitività", che sarà erogata calcolando a quanto equivalevano, lavoratore per lavoratore, le voci scomparse dai rispettivi contratti nell'anno precedente (2011), per poi ridistribuirle nell'anno successivo al fine di non avere ammanchi nella retribuzione.

Tale sistema sarà garantito per il primo anno per poi andare a fare un accordo sulla "competitività e premialità" che dovrebbe garantire il guadagno sulle competenze pregresse per poi "premiare" i lavoratori in base a risultati ottenuti su parametri da stabilire nel suddetto accordo. Restano le perplessità riguardanti i casi in cui nell'anno di riferimento il lavoratore abbia avuto un abbattimento delle indennità dovuto a malattie, infortuni, maternità o altro per il quale però discuteremo con l'azienda in un incontro specifico.

Un nuovo metodo di pagamento di condotta/scorta viene poi inserito con un innalzamento del coefficiente all'aumento delle ore di condotta/scorta effettuate.

Sulla parte economica vi sono le nostre maggiori perplessità poiché per la parte di condotta/scorta si viene a creare una situazione in cui per poter guadagnare come oggi occorre effettuare almeno 3 ore di condotta. E se l'azienda non è in grado di fare turni con abbastanza condotta? Non possiamo pensare che il lavoratore guadagni meno di oggi se Trenord non satura la condotta. Altre perplessità sul "patto di competitività": quali voci sono inserite? La scomparsa della

competenza "vetture eccedenti" è compensata? Dopo il primo anno come sarà garantita la retribuzione?

Proprio per tutte queste problematiche è stato necessario istituire un tavolo di "monitoraggio" periodico e permanente che ci consentisse con maggior tranquillità di effettuare proiezioni delle situazioni sulla base dei turni di lavoro vecchi e nuovi.

Vi è poi una parte di Welfare che prevede una scelta da effettuare entro il primo dicembre, data di entrata in vigore del contratto azien-

dale. I lavoratori dovranno irrevocabilmente scegliere se aderire al welfare Trenord, rinunciando ai benefit degli ex rami di provenienza, o mantenere quanto spettante dalle aziende ove erano assunti.

Il nuovo welfare prevede:

- **FONDO PENSIONE COMPLEMENTARE.**

E' stato individuato dalle parti come riferimento il "Fondo Pensione FNM" che sarà partecipato dall'azienda con una quota pari al 3.3% della parte fissa del salario di ogni lavoratore che vi aderisce versando il TFR. Per i lavoratori provenienti dal CCNL A.F. 2003 è stato previsto un iter d'ingresso in tre "step" nel quale la società verserà somme pari al 2.0% per il primo, 2.6% per il secondo e del 3.3% a partire dal terzo anno, calcolate sempre sulla parte fissa del salario.

- **ASSISTENZA INTEGRATIVA.**

La Cassa di Mutuo Soccorso FNM prevede, dietro versamento di una quota annua associativa pari all'1% (e ulteriore 1% se si estende ai familiari), sussidi di prestazioni sanitarie e delle spese di cura sostenute; inoltre prevede contributi come il pagamento delle tasse d'iscrizione scolastiche, borse di studio, assegni di natalità e altro ancora, con le specifiche riportate nel suo statuto.

- **TITOLI DI VIAGGIO.**

A tutti i lavoratori sarà rilasciata una carta Free Pass con la quale accedere a tutta la rete Trenord (RFI + LeNord). Tale carta sarà estesa al coniuge, ai figli di qualsiasi età a

carico del lavoratore esclusi quelli non a carico con età maggiore ai 18 anni. La stessa tessera sarà esigibile anche per i genitori a carico. Per tutti coloro che aderiranno al pacchetto aziendale, ivi compresi i loro famigliari aventi diritto, ci sarà comunque la possibilità di mantenere invariati i titoli di viaggio Trenitalia (CLC) a fronte di un contributo di 100€ a persona per ogni anno di utilizzo. A coloro che, per scelta, non confluiranno nel Welfare aziendale l'azienda, come avviene già oggi, fornirà comunque il Free Pass per circolare sulla rete Trenord per il solo dipendente.

- **MEDICINA PREVENTIVA.**

Attraverso opportune convenzioni, per coloro che ne avranno interesse, sarà predisposto un piano d'indagini diagnostiche volte alla prevenzione dell'insorgere delle patologie più comuni, effettuando check up che saranno svolti durante l'orario di lavoro come da protocolli già in essere presso FNM.

- **DOPOLAVORO.**

Il già esistente CRA, Circolo Ricreativo Aziendale FNM, partecipato dall'azienda con una quota dell'1.5 per mille della retribuzione di ogni lavoratore associato, è individuato come l'istituto che garantisce le attività ludiche/culturali post lavorative. Visto inoltre la maggiore diffusione sul territorio, si stipuleranno opportune convenzioni con i DLF Ferroviari. Lo stesso CRA, come da statuto, non prevede versamenti di quote associative a carico

del lavoratore.

- **ASILI NIDO.**

L'azienda riconoscerà a ogni dipendente (o nucleo familiare nel caso di entrambi i genitori dipendenti di Trenord) 1200€ annui per ciascun figlio, fino a 3 anni compiuti, iscritto a un asilo nido.

- **CONVENZIONI.**

L'azienda si attiverà per stipulare convenzioni con alcuni enti come ad esempio supermercati, al fine di dare un ulteriore servizio ai lavoratori.

Una critica però va fatta sul welfare aziendale, la CLC. Se è vero che il dipendente Trenord ha la scelta di mantenerla a 15 € all'anno come previsto dall'ex ramo di provenienza rinunciando al Welfare aziendale è anche vero che tra il gruppo FS e Trenord non è ancora stato affrontato l'argomento di come gestire il personale in materia di accesso ai treni di Trenord. Per intenderci, oggi il personale di RFI e Trenitalia viaggia gratuitamente sui treni Trenord, e domani? Pare che le aziende siano interessate a effettuare una convenzione per la quale il personale Trenord possa viaggiare su Trenitalia mentre il personale di RFI e Trenitalia possa viaggiare su Trenord. Si badi: il personale di Trenord che fruirà del servizio Trenitalia (quindi solo per viaggi di piacere) è nettamente inferiore al personale RFI e Trenitalia che utilizza Trenord per recarsi tutti i giorni al lavoro. Se una convenzione sarà fatta in questo senso – ma ancora non c'è – i 100 € pro capite che chiede Trenord senza ancora sapere come sarà gestita la situazione cosa sono? Un recupero di soldi sul singolo lavoratore? Su questo attendiamo ancora risposta e non escludiamo positivi sviluppi.

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





## Metro C di Roma Un ambizioso progetto

L'interessante testimonianza di chi lavora nella modernissima Metro C della capitale.

Quando iniziai a lavorare per la metropolitana di Roma, anni fa, sapevo già che erano in corso i lavori per l'apertura della futura Metro C e da subito la ritenni, in prospettiva, un'opportunità di crescita personale e professionale da non lasciarsi sfuggire, qualora avessi avuto un giorno la possibilità di un trasferimento.

L'opportunità è effettivamente giunta lo scorso 24 giugno, giorno in cui si è tenuto il test logico-attitudinale finalizzato a una selezione interna di personale da adibire al pre-esercizio – e poi presumibilmente al futuro esercizio effettivo – della nuova linea costruita sulle direttrici Casilina-Pretestina.

L'esito della selezione è stato per me positivo e dal 9 luglio è cominciata questa nuova avventura professionale presso il deposito treni della linea C situato in località Graniti, ai piedi del comune di Montecompatri: questo per dare un'idea di quanto la nuova linea si spinga ben oltre l'ideale confine cittadino delimitato dal Grande Raccordo Anulare (quasi 10 km), a

differenza delle due già esistenti che lo lambiscono senza mai superarlo; ciò costituirà sicuramente un importante elemento di sviluppo per zone finora relegate al ruolo di "borgata", nel senso più negativo del termine.

Che dire dell'impianto nel suo complesso? Il "Sistema Metro C" si basa su un progetto molto ambizioso: treni ipertecnologici che vanno da soli, senza macchinista, regolando la propria marcia grazie

---

*... il "Sistema Metro C" si basa su un progetto molto ambizioso ...*

---

al costante "dialogo" con la linea realizzato attraverso apparecchiature poste a bordo treno e lungo i binari, le cui comunicazioni viaggiano su una rete dedicata in fibra ottica. Questa tecnologia non è inedita, qui in Italia, poiché è stata già applicata sulla cosiddetta "metro leggera" di Torino, inaugurata nel 2006. Ma per lunghezza e portata dei treni, la linea C di Roma sarà un esempio unico a

livello europeo: una metropolitana degna del suo nome, pensata cioè per connettere due zone distanti di una metropoli ampia e variegata come Roma.

Noi agenti di linea (è questa l'esatta definizione del nostro inedito profilo professionale) in condizioni di normale esercizio saremo, almeno sulla carta, relegati al semplice ruolo di supervisori. Dal 9 luglio siamo in aula e sul campo, supportati dal competente e disponibilissimo staff formativo

Atac, per raggiungere quest'obiettivo in vista dell'apertura al pubblico. Non pensate, però, che il supervisore sia una figura marginale: avremo tante responsabilità, perché la tecnologia è tanto utile quanto delicata, soprattutto se applicata a un treno che trasporterà fino a 1200 persone contemporaneamente, transitando in stazioni con banchine delimitate da barriere che si apriranno e chiuderanno solo se la comunicazione fra treno e porte di banchina sarà perfetta e senza interferenze. Se così non fosse, subentriamo noi.

Infatti, una volta in servizio

effettivo, potremo ritrovarci a lavorare presso il Posto Centrale del deposito di Graniti da supervisori con eventuali funzioni di coordinamento dei colleghi, oppure itineranti per le stazioni dove diverremo, al bisogno, anche tecnici di primo intervento o macchinisti in caso d'emergenza. In quel caso, l'efficienza del servizio e il suo regolare svolgimento dipenderanno anche, se non soprattutto, da un nostro pronto intervento sul campo.

Essendo passati ormai più di tre mesi da quel 9 luglio, mi sento di poter effettuare alcune considerazioni ponderate sulla nuova linea e sull'organizzazione che le ruota intorno.

Purtroppo, devo registrare come prima cosa un sentimento piuttosto diffuso tra i miei colleghi: un misto di delusione e d'incertezza per ciò che accadrà in futuro, in particolare per quanto concerne la nostra professionalità, ma non solo. Dopo l'iniziale entusiasmo generato dal corso e dall'indubbio interesse suscitato in tutti noi dall'apprendere il funzionamento di un sistema così complesso e tecnologicamente avanzato quale sarà la futura metropolitana automatica, ci siamo dovuti scontrare con l'atavica "latitanza" organizzativa dell'Azienda, che a tutt'oggi non ha istituito un ufficio del personale dedicato a noi "nuove leve" della linea C, che quindi siamo gestiti in via provvisoria da un ufficio che ha un altro tipo di competenze e che quindi, molto spesso, non sa e non può fronteggiare appieno le nostre richieste ed esigenze. Abbiamo richiesto un presidio in loco per la gestione delle presenze, delle turnazioni e dell'orario di lavoro in generale ma finora si sono visti ben pochi risultati. Inoltre, anche a livello operativo l'interazione con il personale esterno ad Atac (ma paradossalmente "interno" al deposito: per il momento, infatti, qui gli ospiti siamo noi di Atac e non viceversa)

procede con più di qualche intoppo, soprattutto a livello di training on the job, perché quello che, di fatto, dovrebbe quasi essere un affiancamento da parte nostra, in attesa dell'esame ministeriale

salta subito agli occhi che in futuro l'Azienda dovrà avere un occhio di riguardo per un sistema così all'avanguardia qual è la metro C. Non si potrà prescindere da una puntuale e impeccabile



Ustif che ci abilerà al ruolo di DCT e macchinista, molto spesso si risolve in un nulla di fatto e in una perdita di tempo, sia per mancanza di coordinamento tra la nostra azienda e le altre società già presenti qui sul campo, sia per l'assenza quasi totale di punti di riferimento per noi corsisti. Al di fuori dei docenti, che hanno

manutenzione delle vetture e dell'infrastruttura, perché si potrà garantire l'efficienza del servizio solo se treni, banchine e apparecchiature funzioneranno sempre come orologi svizzeri. L'auspicio, come futuri dirigenti del traffico della linea C, è che quando prenderà in carico l'esercizio della linea, l'Azienda non incorrerà in tragici, oserci dire "storici" errori di valutazione, in modo da mantenere l'opera ai livelli di eccellenza promessi.

*... non si potrà prescindere da una puntuale e impeccabile manutenzione ...*

sostanzialmente terminato il loro compito formativo ma che comunque si dimostrano ancora disponibili, nel caso in cui sorgano dei dubbi, a spiegare a livello teorico il funzionamento dei vari sottosistemi che compongono il sistema metro C, latitano altre figure istituzionali cui rivolgersi per impostare in maniera più produttiva ed efficace il lavoro pratico.

A livello d'impianto, invece,

Noi futuri agenti di linea sicuramente saremo sempre disponibili a fornire qualsiasi feedback l'Azienda ci vorrà richiedere in merito al funzionamento dell'impianto nel complesso, certi che sarà tenuta nella giusta considerazione la professionalità che progressivamente matureremo sul campo.



## Italferr Situazione societaria e linee strategiche

**S**i è tenuto il giorno 16 ottobre 2012 l'incontro a carattere informativo con la società Italferr nel corso del quale il Responsabile del Personale ha illustrato, partendo dal contesto generale che vede operare la società oltre che in Italia nei Paesi del Golfo, Balcanici e nei Paesi Emergenti, la situazione societaria in generale e le linee strategiche di breve periodo. Le slides sono consultabili sul nostro sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

Da una prima analisi si evince un certo squilibrio tra gli investimenti e i grandi progetti esteri e quelli italiani che per il nostro Paese prevedono, anche se celata dietro una scelta di efficientamento, la chiusura delle sedi di Mestre nel 2012 e di Foggia nel 2013.

Come OO.SS., pur comprendendo e registrando con favore la forte motivazione che spinge l'impresa ad affermarsi stabilizzando

sempre più la propria presenza nei mercati esteri, abbiamo rappresentato le nostre preoccupazioni sulle ricadute occupazionali, anche alla luce dei recenti esodi, in parte coperti attraverso nuove assunzioni, e sulla prospettiva di sviluppo e crescita dell'impresa sul territorio nazionale, nonché l'assenza di una prospettiva strategica a medio e lungo periodo.

L'impresa ha infine illustrato i nuovi obiettivi strategici, che mirano in particolare a un'ottimizzazione

## Rimangono molte perplessità sulle strategie della società del Gruppo FSI

**di Carlo Nevi**

dell'impiego delle risorse umane attraverso l'acquisizione e il consolidamento di competenze specifiche (Nuovo Sistema Azienda) attraverso progetti formativi dedicati, a titolo esemplificativo il Competence Lab e quello per le "mamme-professioniste", e l'utilizzo del team co-

aching e working.

Al termine della presentazione si è convenuto di incontrarsi nuovamente nei primi mesi del 2013 per ulteriori aggiornamenti e approfondimenti.

**[c.nevi@fastferrovie.it](mailto:c.nevi@fastferrovie.it)**

---

*... da una prima analisi si evince un certo squilibrio tra gli investimenti e i grandi progetti esteri ...*

---



## Com'è finita

### Sulla partecipazione degli esiti di un'inchiesta si possono impostare politiche condivise di miglioramento dei livelli di sicurezza

di Antonio Scalise

L'argomento della sicurezza è sempre di stretta attualità nel mondo dei trasporti. Gli eventi che accadono, dai meno gravi a quelli, soprattutto, che arrecano dei danni alle persone costringono chi se ne occupa e chi, se ci si consente il termine, "maneggia" la sicurezza a un occhio sempre vigile e attento e ad adoperarsi affinché gli eventi siano sempre meno o, questa essendo una speranza utopistica, perché il loro impatto produca danni lievi.

Mentre stiliamo queste righe abbiamo chiaro in mente, solo per fare un esempio - l'ultimo in ordine di tempo - l'incidente accaduto lo scorso settembre in Puglia dove Giuseppe Campanella, il macchinista del Frecciargento Roma - Lecce ha perso la vita nello scontro con un autoarticolato che si era incastrato tra le barriere di un passaggio a livello. Al collega e alla famiglia il nostro commosso pensiero.

Abbiamo però chiaro in mente anche un altro evento, accaduto a Lavino, tra Modena e Bologna, maggiormente sintomatico ai fini del ragionamento che vogliamo qui tentare.

Ricordiamolo brevemente a beneficio dei nostri lettori.

E' il 14 luglio scorso quando il treno regionale 2885 Voghera - Rimini deraglia, causando panico tra i 350 passeggeri, una trentina dei quali rimane ferita.

Le prime voci che "radio ferrovia" inizia a far circolare raccontano che il macchinista, a valle di un segnale che gli garantiva la via libera si sia trovato improvvisamente davanti a uno scambio posizionato per un ingresso in binario deviato.

Incredula, la nostra Segreteria Nazionale ne chiede notizie a RFI e all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Da RFI nessuna comunicazione mentre l'ANSF ci risponde che *"dagli elementi in possesso di questa agenzia emerge che al momento del deragliamento del treno 2885 del 14 luglio 2012 erano in corso attività manutentive sul deviatoio sul quale è avvenuto l'evento e che per tali attività non era stata attivata nessuna delle procedure previste per garantire che l'intervento manutentivo stesso non pregiudicasse la sicurezza della circolazione dei treni. Si deve evidenziare che eventi simili si erano già verificati, anche in precedenza"*.

Da RFI, nonostante le nostre reiterate richieste e la gravità di quanto ufficializzato dalla nota dell'Agenzia, nessuna notizia.

Gli eventi, soprattutto quelli dalle conseguenze gravi, balzano immediatamente all'attenzione degli organi d'informazione e quindi dell'opinione pubblica rimanendovi, com'è comprensibile, per il tempo necessario alla loro metabolizzazione o fino a quando un altro fatto, più grave o semplicemente più recente non li scalzi dalle prime pagine. Passata l'onda dell'emotività, quando tutto si stratifica, diventa normale e quasi scontato che ogni tanto si citi un evento senza averne chiara



*Agenzia Nazionale  
per la Sicurezza  
delle Ferrovie*

ANSF Agenzia Nazionale  
per la Sicurezza delle Ferrovie

Prot. n° ANSF 07222/12  
Firenze 26-09-2012

**FAST Ferrovie**  
Segreteria Nazionale  
Via Prenestina, 170  
00176 Roma

p.c. **RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**  
Amministratore Delegato  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 Roma

p.c. **TRENITALIA S.p.A.**  
Amministratore Delegato  
Piazza della Croce Rossa, 1  
00161 Roma

p.c. **CAMERA DEI DEPUTATI**  
Presidente della IX Commissione  
Trasporti, Poste e Telecomunicazioni  
Piazza del Parlamento, 24  
00186 Roma

p.c. **SENATO DELLA REPUBBLICA**  
8ª Commissione permanente  
(Lavori pubblici, comunicazioni)  
Piazza Madama, 2  
00186 Roma

**Oggetto:** richiesta informazioni.

**Riferimento:** nota FAST prot. 17/09/SG del 03/09/2012.

In esito alla nota a riferimento, si deve innanzitutto far presente che, ai sensi del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, l'Organismo deputato in ambito ferroviario a svolgere le indagini in caso di incidenti gravi o pericolati è la Direzione Generale per le Investigazioni ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Dagli elementi in possesso di questa Agenzia emerge che al momento del deragliamento del treno 2885 del 14 luglio 2012 erano in corso attività manutentive sul deviatoio sul quale è avvenuto l'evento e che per tali attività non era stata attivata nessuna delle procedure previste per garantire che l'intervento manutentivo stesso non pregiudicasse la sicurezza della circolazione dei treni.

Si deve evidenziare che eventi simili si erano già verificati, anche in precedenza.

Nei casi rilevati, compreso l'incidente di Lavino, gli interventi di manutenzione avrebbero dovuto essere eseguiti secondo una specifica norma denominata "Istruzione per il servizio dei deviatori" che prevede una particolare modalità di esecuzione degli interventi di riparazione "senza alcuna formalità".

L'Agenzia aveva più volte segnalato la problematica al Gestore dell'Infrastruttura, da ultimo nel dicembre 2011, evidenziando la necessità di una integrazione alle procedure da parte del Gestore stesso con particolare riguardo alla modalità di esecuzione degli interventi "senza alcuna formalità" e richiedendo anche di intensificare i controlli sulle modalità di effettuazione degli interventi stessi e di curare maggiormente la formazione del personale interessato.

Allo stato attuale è in corso di ultimazione da parte del Gestore dell'Infrastruttura la modifica procedurale richiesta.

In generale va evidenziato che la massiva introduzione di tecnologie finalizzate ad elevare le prestazioni di sicurezza e ridurre gli errori degli operatori (macchinisti, capi stazione, personale di bordo) durante l'esercizio ferroviario, ha accresciuto la rilevanza delle attività di progettazione e manutenzione di tali tecnologie, rendendo necessaria l'adozione da parte degli operatori di tutte le misure e le cautele per limitare le conseguenze di possibili errori umani in tali fasi.



Il Direttore  
Ing. Alberto Chiovelli

## Sicurezza

Detto questo noi riteniamo che una dirigenza aziendale illuminata debba necessariamente trarne dei ritorni d'esperienza, condividendo con i rappresentanti dei lavoratori il percorso operativo e normativo per far fronte alle accertate criticità.

Noi riteniamo che il sindacato, che è parte importante della stesura delle regole e ha tra i propri compiti istituzionali quello di interessarsi della sicurezza dei lavoratori e dell'esercizio, non possa non essere coinvolto in un percorso di questo tipo.

Per non allontanarci dal citato episodio di Lavino, consideratane la gravità potenziale sarebbe stato interessante, per chi ha a cuore il regolare e sicuro esercizio del trasporto conoscere la versione del Gestore dell'Infrastruttura, sapere come sia stato possibile lavorare con un tale degrado della sicurezza e quali provvedimenti siano stati attivati o siano in corso di attivazione in simili contesti.

Non si discute, com'è fino ovvio chiarire, della pretesa del sindacato di "partecipare" alle inchieste. Non è questo il suo ruolo. Si chiede di portare un definitivo punto di chiarezza sui singoli episodi per evitare che l'incertezza, il sentito dire e, perché no, la necessità di lucrare su tutto ciò che può tornare utile rendano difficili, innanzitutto, la ricerca del migliore risultato possibile, che è quello della sicurezza e, nello stesso tempo, non costituiscano ulteriore elemento di disturbo al costruttivo dialogo tra le diverse parti del tavolo di discussione e confronto.

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

la dinamica e gli sviluppi, in termini di miglioramento degli standard di sicurezza, da esso derivati.

Sugli incidenti ferroviari è un classico la formula che vuole l'apertura di tre inchieste: della magistratura, del Ministero dei Trasporti e del Gruppo FSI stesso.

Ma cos'è un'inchiesta? A cosa serve? A cosa la fa servire una comunità matura, saggia?

Serve innanzitutto, ovviamente, per stabilire la dinamica e le eventuali responsabilità che hanno causato l'evento. Chiunque lavori è soggetto a errori ma le regole vogliono che ne risponda.

# Saranno ripristinati i treni soppressi sulla dorsale Jonica calabrese?

**L'associazione "Cariatesi a Milano" continua a farsi portavoce del malcontento dei cittadini dello Ionio calabrese, cui è negato il diritto alla libera mobilità**

**di Giuseppe Parise**

**I** 2200 firmatari del documento di protesta dello scorso 20 luglio riguardante la soppressione di tutti i trasporti ferroviari tra il bacino d'utenza ionico e la rete nazionale viaggiatori, si vedono costretti a esprimere la loro rabbia e il loro dolore nel constatare il più assoluto disinteresse, la più totale assenza di comprensione e solidarietà non solo verso i cittadini elettori, ma nei confronti dell'intera comunità ionica.

Fino ad oggi l'interruzione dei servizi di collegamento con le reti nazionali, recentemente attuata nel trasporto regionale - e non soltanto ferroviario - continua a creare notevoli disagi e disservizi al trasporto di persone e cose, a detrimento di ogni settore economico e terziario, oltre a influire negativamente sul settore turistico e sul relativo indotto, una delle poche fonti di ricchezza per tutta la regione.

Noi, firmatari della petizione, richiediamo pertanto l'intervento congiunto di Comuni, Province e Regione, quale loro compito istituzionale, per il riesame del Piano Generale dei Trasporti regionale al fine di ottenere il ripristino dei trasporti sulle direttrici nazionali Nord-Sud, come peraltro già attuato dalle Regioni limitrofe, per dare un servizio che renda dignitosa la nostra terra agli occhi di tutti.

La popolazione delle coste tirreniche può vantare il collegamento con Milano in nove ore; non vorremmo essere etichettati come "calabresi di serie B", ci accontenteremmo della riattivazione di almeno il servizio ferroviario, se pur alle precedenti condizioni. Non stiamo chiedendo Tav o Alta Velocità! Esigiamo di essere considerati cittadini Europei.

Sig. Presidente della Regione Calabria Giuseppe SCOPELLITI

Sig. Presidente della provincia di Cosenza Mario OLIVERIO

Sig. Presidente della provincia di Crotone Stano ZURLO

Ai Sindaci dei Comuni Calabresi di: Crotone, Strongoli, Torre Melissa, Ciro', Crucoli, Cariati, Mandatoriccio, Pietrapaola, Calopezzati, Mirtò Crosia, Rossano, Corigliano, Sibari, Trebisacce, Villapiana, Amendolara p.c. Amministratore Delegato Gruppo FS Ing. Mauro MORETTI

Milano 13/11/2012

Oggetto: Ripristino treni soppressi.

L'associazione dei **Cariatesi a Milano**, impegnata da alcuni mesi ad accendere i riflettori sulla drammatica situazione dei trasporti su rotaia della nostra regione e collegamenti nazionali, dopo aver raccolto già migliaia di firme di cittadini indignati e promosso una campagna di stampa sull'argomento, dopo aver ripetutamente sollecitato le varie istituzioni al riguardo, fa richiesta pressante affinché la questione venga affrontata con spirito nuovo e battagliero nei confronti dell'esecutivo del governo centrale. Questa terra sta morendo, da anni purtroppo aumenta il fenomeno drammatico di una nuova emigrazione di ritorno. La Calabria sarà abbandonata anche dalle poche persone che hanno creduto in un riscatto possibile ed in una inversione di tendenza. La nostra terra, è estremamente mortificata dalle scelte scellerate di politiche governative sempre più penalizzanti per il sud Italia. I calabresi, in particolare quelli della fascia jonica, pretendono di essere trattati da cittadini che hanno, fino a prova contraria, gli stessi diritti costituzionali degli altri italiani. La mannaia del piano di rientro ha falciato numerosi ospedali di zona che riuscivano a dare una risposta alla notevole domanda di salute dei nostri corregionali. E' aumentato pertanto l'esodo biblico verso il nord anche per motivi sanitari. In un contesto del genere sarebbe stato razionale ed auspicabile almeno incrementare i trasporti ed i collegamenti su rotaia verso il nord Italia. **Si invitano ancora una volta i sindaci in indirizzo, "che fin'ora hanno ignorato il problema", a farsi portavoce presso le istituzioni governative al fine di creare un tavolo di trattative, per risolvere questo grave disagio.**

## Non potete farci morire !!!!

**Caro Presidente Scopelliti**, nel ringraziarla vivamente per la sensibilità finora dimostrata verso tale drammatica situazione, le rinnoviamo l'invito affinché, in qualità di rappresentante di tutti i calabresi, verifichi con Trenitalia tutte le possibilità che possano sanare tale situazione. La nostra raccolta firme va avanti come la speranza che per il prossimo orario invernale dei treni possa essere inserito quello che riguarda la tratta jonica calabrese. A tale scopo, si inviano in allegato ulteriori 1000 firme raccolte, per ottenere il ripristino del treno che collegava la fascia jonica con il nord Italia, o in alternativa, il collegamento con Bari - Roma (con pochissimi treni). I calabresi della fascia jonica non sono cittadini di serie B e non sono più disposti a subire con inerzia le terrificanti conseguenze di scelte scellerate e poco lungimiranti, in assoluto contrasto con i principi costituzionali.

IL PRESIDENTE

Giuseppe PARISE



A tutt'oggi continuano a pervenire, sempre più incessanti, le richieste di adesione all'iniziativa che finora, oltre al particolare interessamento dell'On. Scopelliti, cui va il nostro più vivo ringraziamento, non ha trovato risposte né fatti concreti da parte dei Comuni verso gli interessi non soltanto cariatesi, ma dei cittadini tutti.

Siamo sicuri che l'Assessore regionale e il Presidente della Regione Calabria abbiano già allo studio un concreto piano di sviluppo e reintegro dei servizi, per porre in essere almeno i servizi minimi indispensabili alla comunità ionica per mantenere una vita dignitosa che garantisca anche un futuro per i nostri giovani.

Restiamo pertanto in attesa di conoscere se e quando potranno essere avviati i tavoli di confronto con i Comuni e i vettori nazionali interessati.

**g.parise@fastferrovie.it**

## Dal Territorio

*Riceviamo da Luca Pisconti questa tabella che volentieri pubblichiamo. Crediamo che non abbia bisogno di alcun commento, bastando la crudezza dei dati riportati a dare evidenza al problema di cui su queste pagine andiamo occupandoci ormai da tempo. Solo una cosa vogliamo ribadire: ci sembra indegno di una società che si definisce civile il fattuale abbandono di una porzione di territorio, tagliato fuori non dalle principali vie di comunicazione, ma dalla mera possibilità di collegarvisi. (a.s.)*

### Siderno - Taranto, anno 1992

Intera tratta con IC 696/697 "Pitagora", partenza ore 8.17, arrivo ore 12.51, km 372, tempo di percorrenza 4h34m, sosta di 12m a Sibari per cambio trazione (da TD a TE). Nessun cambio.

### Taranto - Siderno, anno 1992

Intera tratta con IC 692/693 "Pitagora", partenza ore 15.36, arrivo ore 20.10, km 372, tempo di percorrenza 4h34m, sosta di 12m a Sibari per cambio trazione (da TE a TD). Nessun cambio.

### Siderno - Taranto, anno 2012

Siderno - Catanzaro Lido con R 3744, km 77, partenza ore 9.47, arrivo ore 11.05, tempo di percorrenza 1h18m, primo cambio.

Catanzaro Lido - Sibari con R 3728, km 172, partenza ore 11.25, arrivo ore 13.55, tempo di percorrenza 2h20m, secondo cambio.

Sibari - Metaponto con R 12736, km 79, partenza ore 14.05, arrivo ore 15.15, tempo di percorrenza 1h10m, terzo cambio.

Metaponto - Taranto con BA507, km 44, partenza ore 15.30, arrivo ore 16.40, tempo di percorrenza 1h10m.

Km totali percorsi 372, tempo di percorrenza 6h53m. Tre cambi: tre treni + un autobus sostitutivo.

### Taranto - Siderno, anno 2012

Taranto - Metaponto con BA506, km 44, partenza ore 09.05, arrivo ore 10.15, tempo di percorrenza 1h10m, primo cambio.

Metaponto - Catanzaro Lido con R 3727, km 251, partenza ore 10.20, arrivo ore 13.55, tempo di percorrenza 3h35m, secondo cambio.

Catanzaro Lido - Siderno con R 3747, km 77, partenza ore 14.05, arrivo ore 15.07, tempo di percorrenza 1h02m.

Km totali percorsi 372, tempo di percorrenza 6h02m. Due cambi: un autobus + due treni.



**H**o partecipato il 15 ottobre a Roma a un evento molto interessante organizzato da Federmobilità con il patrocinio dell’Ance Nazionale.

Il tema, apparentemente di nicchia ma in realtà importante, riguardava la promozione del riconoscimento della natura di genere nella domanda di mobilità attraverso la presentazione della proposta della Carta della Mobilità delle Donne.

L’idea è partita dalle seguenti considerazioni: esiste davvero una mobilità di genere? Le donne hanno bisogno di mobilità e comportamenti diversi rispetto agli uomini?

Queste considerazioni hanno trovato terreno fertile in un recente studio voluto dal Parlamento Europeo, data la scarsa sensibilità che sia gli operatori del trasporto sia le amministrazioni hanno dimostrato di avere su questo tema.

L’indagine ha coinvolto ben ventisette paesi europei e ha evidenziato le differenze, che effettivamente ci sono, nelle modalità di utilizzo dei mezzi di trasporto tra uomini e donne.

Le evoluzioni sociali hanno portato a un cambiamento negli spostamenti, poiché le donne lavorano di più e quindi si spostano di più. Sì, ma come?

Intanto è emerso che utilizzano di più i trasporti pubblici (23% contro il 18% degli uomini). Ciò è stato attribuito a una maggiore sensibilità ambientale ma, francamente, ho pensato di più al fatto che non tutte le famiglie dispongono di due automobili e tendenzialmente l’unica disponibile è usata dai mariti.

Altro dato emerso è che si muovono di più a piedi e in bicicletta (28% contro il 18% degli uomini), meno nelle ore di punta e compiono spostamenti “multi-stop”, poiché assolvono al doppio ruolo familiare-lavorativo; pertanto viaggiano non solo per recarsi al lavoro, che spesso può avere orari meno canonici per la diversa tipologia, ma anche per il disbrigo di pratiche o per accompagnare i figli. Hanno in generale comportamenti di guida più rispettosi delle regole del codice

## **Mobilità delle donne e per le donne: verso la carta della mobilità Le esigenze delle donne nel trasporto pubblico locale**

Abbiamo partecipato a un interessante convegno sulle esigenze e abitudini di mobilità delle donne

**di Alba Pietrazzi**

della strada (limiti di velocità, uso della cintura di sicurezza).

Inoltre, se consideriamo l’aspetto sicurezza che spesso, almeno come percezione, viene a mancare, possiamo facilmente comprendere quanto questo possa influenzare la mobilità soprattutto delle donne, giovani e anziane, che riducono sensibilmente gli spostamenti e l’utilizzo dei mezzi pubblici nelle ore serali.

## Il Convegno

I cambiamenti demografici stanno inoltre portando a nuove considerazioni.

La popolazione invecchia, le generazioni di anziani si muovono di più rispetto al passato anche perché si lavora più a lungo, molte donne anziane non hanno la patente e i servizi pubblici non offrono un servizio adeguato.

Tutte queste considerazioni, alle quali ciascuna potrebbe arrivare quasi per intuito, sono state oggetto di studio e di acquisizione di dati reali per fare in modo che chi si occupa di trasporto possa cercare di organizzare il servizio e fare interventi risolutivi, tenendo in considerazione le esigenze che scaturiscono da questa diversità di comportamenti sociali.

E' pur vero però che in un momento così delicato dal punto di vista economico, un'altra considerazione viene spontanea. Pensare in Italia a investimenti mirati che riguardino ad esempio la sicurezza del trasporto pubblico (come, ad esempio, una maggiore illuminazione alle fermate) o agli allestimenti interni dei mezzi di trasporto (per facilitare ad esempio, l'accesso con passeggini); alla creazione di tariffe agevolate o interventi sull'organizzazione del servizio per il trasporto di genere (servire meglio zone periferiche, cambio percorsi), invece di una sostanziale assenza di politica dei trasporti, sembra a dir poco utopistico.

E' comunque importante mantenere alta l'attenzione sul sociale, partendo dal presupposto che il trasporto pubblico è un diritto e come tale va garantito e modellato sulle esigenze di chi deve e vuole utilizzarlo e che lavorando per obiettivi si può arrivare al risultato.

La carta della mobilità presentata è quella riprodotta, anche se l'ultimo punto dovrebbe per me trovarsi in cima alla lista in quanto, senza il suo avverarsi credo

non ci potrà essere la realizzazione dei precedenti.

### **Punti qualificanti per una carta della mobilità delle donne**

1. *Sicurezza nell'uso del trasporto pubblico: fermate illuminate in comunicazione con i servizi di sorveglianza, sistemi di chiamata del personale a bordo dei veicoli (treni/bus/metro/ecc.), posti riservati alle donne vicino al conducente*

2. *Allestimento interno dei veicoli del trasporto collettivo che faciliti l'accesso con passeggini, bambini piccoli, bagagli (carrelli-spesa)*

3. *Scompartimenti ferroviari riservati alle donne sui treni notturni*

4. *"Parcheggi rosa" illuminati e vicini all'uscita e alle casse*

5. *"Taxi rosa" (tariffe agevolate per le donne) nelle ore serali/notturne (dopo le 22)*

6. *Tariffe agevolate: car-sharing (donne sole), carnet donna (biglietto giornaliero multicorse per le donne); RC auto (tariffe agevolate per le donne sole)*

7. *Acquisire ed elaborare le informazioni quantitative e qualitative sulla domanda di mobilità e sulle sue caratteristiche stratificate per genere*

**a.pietrazzi@fastferrovie.it**



## Il Comitato Pari Opportunità Fast FerroVie



Le rappresentanti del nostro CPO si sono incontrate a Roma per pianificare le future attività

di Brigida Marro

Il giorno 27 settembre 2012 si è tenuto a Roma, nella sede della nostra Segreteria Nazionale, l'incontro con le componenti dei CPO Territoriali di Fast FerroVie e alcune lavoratrici dell'Atac di Roma.

L'evento è stato voluto e organizzato da Alba Pietrazzi, Responsabile Nazionale CPO della nostra Federazione, che si è prodigata personalmente, prendendo contatto prima con le segreterie regionali Fast FerroVie e di seguito con tutte le componenti regionali.

L'incontro ha avuto inizio con il saluto di benvenuto di Alba che in seguito ha proiettato alcune slides per chiarire, a chi ne avesse avuto la necessità, il ruolo da lei svolto nella nostra Organizzazione. Lo scopo che si prefigge è quello di mettere a confronto i vari contratti del settore trasporti e creare una *lieson* tra loro per uniformare le tematiche che riguardano le donne, il lavoro, la famiglia cercando di portare i contratti più deboli sotto questi aspetti al livello dei più organizzati e sensibili.

Il fine è ambizioso e si è consapevoli della difficoltà ma il motto che ci siamo date (una frase di Madre

Teresa) "Quello che noi facciamo è soltanto una goccia dell'Oceano, ma se non lo facessimo l'Oceano avrebbe una goccia in meno" sta proprio a significare che è importante FARE anche per raggiungere piccoli risultati o anche solo per affermare la nostra presenza che a tutt'oggi, purtroppo, ancora non ci vede protagoniste nella dirigenza delle aziende di trasporto e nelle strutture della pubblica amministrazione.

Comunque il motivo cardine di questa riunione è stato sicuramente il desiderio di conoscere le colleghe che si occupano di pari opportunità sul territorio e la possibilità di studiare un metodo di lavoro comune a tutte che consenta, in futuro, la creazione di una rete per lo scambio di proposte, idee e informazioni, alle quali lei darebbe "voce" rendendo partecipi tutte noi con informative inviate per posta elettronica o pubblicando le varie notizie sul sito Fast, nella sezione dedicata al CPO.

A questo punto è stata la volta del mio intervento, durante il quale ho illustrato le iniziative del CPO Nazionale del Gruppo FS di cui sono stata componente fino alla stipula del nuovo contratto CCNL.

Ho raccontato alle colleghe del

Progetto Frecciarossa promosso e organizzato dall'Azienda, che prevede durante il mese di ottobre 2012 (mese dedicato alla prevenzione delle malattie oncologiche femminili) su alcuni treni Frecciarossa e Frecciabianca la presenza di un'equipe di esperti che possono dare chiarimenti e consigli alle viaggiatrici presenti in treno.

Il progetto è nato in collaborazione con il Ministero della Salute e il Ministero del Lavoro al fine di incentivare nelle donne la cultura della prevenzione delle malattie oncologiche.

Quest'anno, per la prima volta, ci saranno degli incontri sul territorio, organizzati dall'Azienda, rivolti al personale femminile del Gruppo FS durante i quali le lavoratrici avranno la possibilità di incontrare gli esperti dell'associazione INCONTRA-DONNA ([www.incontradonna.it](http://www.incontradonna.it)).

Alla fine di queste brevi introduzioni ci sono stati gli interventi delle colleghe che hanno dato il via al dibattito. C'è stato un proficuo scambio d'idee che speriamo si possano sviluppare nel futuro.

Verso le 14 l'incontro si è concluso con i saluti e la promessa di rivederci presto.

# Riforma Fornero

**(seconda parte)**

Vi presentiamo  
la conclusione  
dell'articolo sulle nuove  
normative di tutela nei  
casi di perdita di  
occupazione.

di Francesco Marcelli

## ART. 1 COMMI 23 – 25 LAVORO A PROGETTO

Il contratto a progetto deve essere riconducibile a progetti specifici (non più a programmi di lavoro o a fasi di programmi) e non può consistere in una riproposizione dell'oggetto sociale del committente o nello svolgimento di compiti meramente esecutivi o ripetitivi. Tali compiti potranno essere individuati dai contratti collettivi. Nella descrizione del progetto deve risultare chiaramente il risultato che s'intende perseguire. Il compenso dei collaboratori a progetto dovrà essere proporzionato alla quantità e alla qualità del lavoro eseguito e non potrà essere inferiore ai limiti stabiliti per mansioni equivalenti dai contratti collettivi. Il committente potrà recedere prima della scadenza del termine, solo nei casi in cui siano emersi oggettivi profili d'inidoneità professionale del collaboratore, tali da rendere impossibile la realizzazione del progetto. Quando l'attività svolta dal collaboratore avviene in maniera analoga a quella dei lavoratori dipendenti o nel caso in cui manchi il progetto, il rapporto si considera come rapporto di lavoro subordinato sin dalla data di costituzione del rapporto. Viene meno la procedura introdotta dal "Collegato Lavoro" (L. 183/2010) di impugnare entro precisi termini di decadenza il contratto a progetto ritenuto invalido. Le nuove disposizioni si applicheranno ai contratti stipulati successivamente alla data di entrata in vigore della presente legge n. 92/2012.

## ART. 1 COMMI 32 – 33 LAVORO ACCESSORIO

E' stato introdotto un tetto massimo di compenso pari a 5.000 €, nel corso dell'anno solare, riferiti alla totalità dei committenti. Precedentemente il limite era riferito a rapporti di mono-committenza. La legge introduce anche un altro limite, dispone infatti che le attività lavorative possano essere svolte a favore di ciascun committente per compensi non superiori a € 2.000. Il buono lavoro dovrà essere orario, numerato progressivamente e datato.

## ART. 1 COMMI 16 – 19 APPRENDISTATO

La legge introduce una serie di novità abbastanza rilevanti al testo unico sull'apprendistato (d.lgs. n. 167/2011) da noi recepito nell'accordo sindacale del 14 maggio 2012. E' stata inserita nuovamente dalla legge una durata minima del contratto che non potrà essere inferiore a sei mesi; sono esclusi gli apprendisti stagionali. Tale disposizione sarà effettiva nel momento dell'entrata in vigore della presente legge, 18 luglio 2012. Dall'1 gennaio 2013 il rapporto tra il numero di apprendisti e le maestranze specializzate e qualificate in servizio presso lo stesso datore di lavoro sale a 3 a 2 (rimane invariato, 1 a 1 per i datori di lavoro con meno di 10 dipendenti). Per i datori che occupano almeno 10 dipendenti l'assunzione di nuovi apprendisti è subordinata alla percentuale di prosecuzione del rapporto di lavoro dei precedenti apprendisti. L'accordo sindacale del 14 maggio ha previsto una percentuale di riconferma diversa rispetto a quella prevista per legge, in quanto derivante dai precedenti contratti. Per quanto attiene alla normativa dell'apprendistato occorre far riferimento a quanto previsto contrattualmente, in quanto il Testo Unico dell'Apprendistato ha demandato alla contrattazione collettiva la disciplina di tale rapporto, limitandosi a fissare alcuni punti inderogabili.

## ART. 1 COMMA 37-41 LICENZIAMENTO INDIVIDUALE EX L. N. 604/1996

La legge prevede che la comunica-

## Riforma del lavoro

zione del licenziamento deve contenere i motivi che l'hanno determinato, mentre in precedenza la comunicazione dei motivi era eventuale e su richiesta del lavoratore. E' stata apportata una riduzione al periodo, al fine di rendere efficace l'impugnazione del licenziamento, previsto di 270 giorni all'interno del quale deve avvenire il deposito del ricorso nella cancelleria del tribunale in funzione di giudice del lavoro o la comunicazione alla controparte della richiesta di tentativo di conciliazione o arbitrato. Il termine ora è stato ridotto a 180 giorni. Ricordiamo che la riforma è intervenuta, come detto precedentemente, anche sul periodo d'impugnazione del licenziamento estendendolo da 60 a 120 giorni. Questi nuovi termini decadenziali saranno operativi con l'entrata in vigore della norma. La novità rilevante introdotta nella legge n. 604/1966 riguarda che il licenziamento economico (giustificato motivo oggettivo) intimato da un datore di lavoro con più di 15 dipendenti deve essere preceduto da una comunicazione effettuata dal Datore di Lavoro alla Direzione Territoriale del luogo dove il lavoratore presta la sua opera e trasmesso per conoscenza al lavoratore. La comunicazione deve contenere l'intenzione di procedere al licenziamento per motivo oggettivo e indicare i motivi del licenziamento medesimo, nonché le eventuali misure di assistenza alla ricollocazione del lavoratore interessato. Il licenziamento produce effetto dal giorno dalla comunicazione con cui è stato attivato il procedimento e l'effetto sospensivo si verifica solo in caso di maternità o infortunio occorso sul lavoro.

## ART. 1 COMMI 42 LICENZIAMENTO INDIVIDUALE (Modifiche all'articolo 18 legge n. 300/1970)

Nel caso in cui il giudice dichiara la nullità del licenziamento perché discriminatorio, ordina al datore di lavoro la reintegrazione del lavoratore nel posto di lavoro. Spetta al lavoratore anche un risarcimento del danno che il giudice stabilisce attraverso un'indennità commisurata all'ultima retribuzione globale di

fatto maturata dal giorno del licenziamento fino a quello dell'effettiva reintegrazione. Fermo restando il risarcimento del danno il lavoratore potrà, in sostituzione della reintegrazione, chiedere un'indennità pari a 15 mensilità dall'ultima retribuzione globale di fatto. Tali disposizioni si applicano indipendentemente dal numero dei lavoratori occupati presso il datore di lavoro.

#### **ART. 42 LICENZIAMENTO DISCIPLINARE**

Il giudice, una volta accertato che non ricorrono gli estremi del giustificato motivo soggettivo o della giusta causa adottati dal datore di lavoro, per insussistenza del fatto contestato ovvero perché il fatto rientra tra le condotte punibili con una sanzione conservativa sulla base delle previsioni dei contratti collettivi ovvero dei codici disciplinari applicabili, annulla il licenziamento e condanna il datore di lavoro alla reintegrazione nel posto di lavoro e al pagamento di un'indennità risarcitoria commisurata all'ultima retribuzione globale di fatto dal giorno del licenziamento sino a quello dell'effettiva reintegrazione. In ogni caso la misura dell'indennità risarcitoria non può essere superiore a dodici mensilità della retribuzione globale di fatto. Il datore di lavoro è condannato, altresì, al versamento dei contributi previdenziali e assistenziali dal giorno del licenziamento fino a quello dell'effettiva reintegrazione, maggiorati degli interessi nella misura legale senza applicazione di sanzioni per omessa o ritardata contribuzione, per un importo pari al differenziale contributivo esistente tra la contribuzione che sarebbe stata maturata nel rapporto di lavoro risolto dall'illegittimo licenziamento e quella accreditata al lavoratore in conseguenza dello svolgimento di altre attività lavorative. Qualora il giudice, nelle altre ipotesi (significa, ad esempio, che si tratta di condotte non previste contrattualmente per le quali non si applica una sanzione conservativa) in cui accerta che non ricorrono gli estremi del giustificato motivo soggettivo o della giusta causa adottati dal datore di lavoro, dichiara risolto il rapporto di lavoro con effetto dalla data del

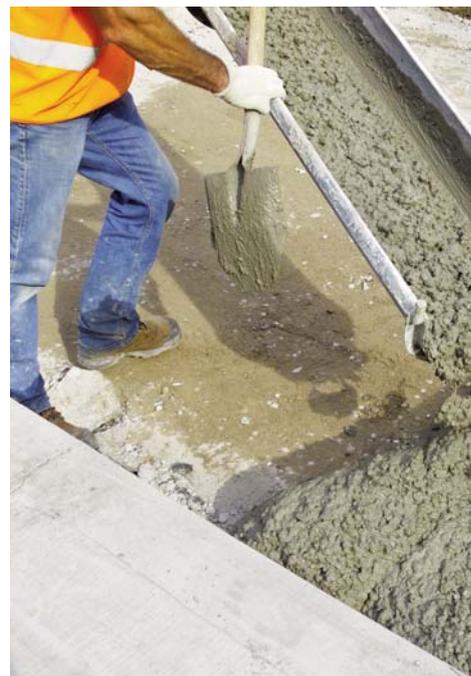
licenziamento e condanna il datore di lavoro al pagamento di un'indennità risarcitoria onnicomprensiva determinata tra un minimo di dodici e un massimo di ventiquattro mensilità dell'ultima retribuzione globale di fatto. Nel caso che il giudice dichiari inefficace il licenziamento per violazione del requisito di motivazione o per vizi inerenti alla procedura spetta al lavoratore, oltre al reintegro, un'indennità risarcitoria onnicomprensiva determinata, in relazione alla gravità della violazione formale o procedurale commessa dal datore di lavoro, tra un minimo di 6 mesi e un massimo di 12 mensilità dall'ultima retribuzione globale di fatto.

#### **ART.1 COMMA 42 LICENZIAMENTO PER MOTIVI OGGETTIVI**

Nel caso che il giudice accerti il difetto di giustificazione del licenziamento intimato per motivo oggettivo consistente nell'inidoneità fisica o psichica del lavoratore, ovvero che il licenziamento sia stato intimato in violazione dell'articolo 2110 c.c. secondo comma, il datore di lavoro è condannato alla reintegrazione del lavoratore nel posto di lavoro e al pagamento di un'indennità risarcitoria che non può essere superiore a 12 mensilità della retribuzione globale di fatto. Il datore di lavoro è condannato altresì al versamento dei contributi previdenziali e assistenziali dal giorno del licenziamento fino a quello dell'effettiva reintegrazione.

#### **ART.1 COMMA 42 LICENZIAMENTO PER MOTIVI ECONOMICI (GIUSTIFICATO MOTIVO OGGETTIVO)**

Il giudice può applicare la disciplina prevista per la nullità dei licenziamenti disciplinari (reintegro più indennità risarcitoria fino a 12 mensilità più versamento contributi) qualora ci sia una "manifesta insussistenza" del fatto posto a base del licenziamento per giustificato motivo oggettivo. Nelle "altre ipotesi" in cui il giudice accerta che non ricorrono gli estremi del giustificato motivo il datore di lavoro non è condannato alla reintegrazione del lavoratore ma al pagamento di un'indennità risarcitoria onnicomprensiva determinata



tra un minimo di 12 e un massimo di 24 mensilità.

#### **ART. 1 COMMII 47-69 RITO SPECIALE PER LE CONTROVERSIE IN MATERIA DI LICENZIAMENTI**

La legge prevede un rito speciale circa l'impugnazione dei licenziamenti nelle ipotesi regolate dall'articolo 18 della legge n. 300 del 1970 come modificato dalla presente legge. Il nuovo procedimento è privo di tutte le formalità processuali non essenziali al contraddittorio. La novità normativa sta del prevedere due fasi processuali distinte, all'interno del primo grado di giudizio. La prima fase assicura al lavoratore una tutela urgente che termina con una rapida decisione da parte del tribunale, in funzione di giudice del lavoro, di accoglimento o meno della domanda d'impugnazione. La seconda fase, eventuale, prende avvio nel caso di opposizione tramite ricorso alla decisione di accoglimento o meno della domanda. I tempi per il compimento delle attività processuali sono brevi.

#### **ART. 2 COMMII 1-24 AMMORTIZZATORE SOCIALE UNICO ASPI**

Riguarderà gli stati di disoccupazione verificatisi a decorrere dal 1 gennaio 2013. Sostituisce l'indennità di disoccupazione (non agricola) ordinaria con requisiti normali e con requisiti ridotti, indennità di disoccu-



pazione speciale edile e la mobilità (che resta ancora per 4 anni ma si riduce di periodo). Saranno beneficiari di quest'ammortizzatore sociale i lavoratori dipendenti (compresi gli apprendisti), lavoratori a domicilio, soci di cooperative (subordinati), pubblici dipendenti con contratto a termine, impiegati del settore agricolo nonché il personale artistico, teatrale e cinematografico (subordinati). Potranno accedere all'ASPI i lavoratori disoccupati e che possano far valere almeno due anni di assicurazione e almeno un anno di contribuzione nel biennio precedente l'inizio del periodo di disoccupazione. Il massimale erogabile tramite ASPI è quello "alto" corrispondente a € 1.119,32. Il finanziamento dell'ammortizzatore avviene attraverso l'aliquota pari all'1,31% (è la stessa aliquota che era prevista per la disoccupazione involontaria) da applicare ai contratti a tempo indeterminato e determinato. Per i contratti a tempo determinato si applica anche un'aliquota aggiuntiva pari all'1,4% che potrà essere recuperata, per un massimo di 6 mesi, in caso di stabilizzazione del rapporto. L'ASPI può essere liquidata a decorrere dall'ottavo giorno successivo alla data di cessazione dell'ultimo rapporto di lavoro o dal giorno successivo a quello in cui sia stata presentata la domanda. La domanda deve essere presentata dal lavoratore all'INPS esclusivamente in via telematica entro due mesi dalla

data di spettanza del trattamento. L'ASPI è pari al 75% della retribuzione mensile nei casi in cui quest'ultima non superi, nel 2013, l'importo mensile di 1.180 €. Nel caso in cui la retribuzione mensile sia superiore a tale importo, l'indennità è pari al 75% per la retribuzione fino a € 1.180 e pari al 25% per la parte invece eccedente. E' previsto un periodo transitorio 2013-2015 all'interno del quale l'ASPI sarà modulata in funzione dell'età del lavoratore. Una volta entrata a regime nel 2016, l'ASPI sarà corrisposta: a) ai lavoratori di età inferiore a 55 anni, per un periodo di 12 mesi; b) ai lavoratori di età pari o superiore ai 55 anni, per un periodo massimo di 18 mesi (comunque non superiore al numero di settimane di contribuzione versata nei due anni precedenti).

#### **ART. 2 COMMI 31-35 TASSA DI LICENZIAMENTO**

Dal 1° gennaio 2013, in tutti i casi di licenziamento di un lavoratore a tempo indeterminato (escluso il caso di dimissione), il datore di lavoro è tenuto a versare all'INPS una somma pari al 50% del trattamento mensile di Aspi per ogni 12 mesi di anzianità aziendale negli ultimi 3 anni. Il contributo è dovuto anche in caso d'interruzione del rapporto di apprendistato che non sia dovuta a dimissioni o a recesso del lavoratore. Il contributo non è dovuto fino al 31 dicembre 2016 nei casi in cui viene versato il contributo d'ingresso per la mobilità. Il contributo non è altresì dovuto nel periodo 2013-2015: a) in caso di licenziamenti effettuati in conseguenza dei cambi di appalto ai quali siano succedute assunzioni presso altri datori di lavoro in attuazione di clausole sociali; b) nel settore delle costruzioni edili per chiusure cantiere. Dal 1° gennaio 2017, in caso di licenziamento collettivo, il contributo è triplicato nel caso in cui la procedura (dichiarazione di eccedenza di personale) non si concluda con l'accordo sindacale.

#### **ART. 3 COMMI 14-18 FONDI BILATERALI, MODELLO ALTERNATIVO**

## **Riforma del lavoro**

Si tratta di un sistema alternativo rispetto a quello ordinario previsto dalla legge che riguarda i settori che sono esclusi dalla normativa sulla cassa integrazione guadagni e nei quali sono operanti consolidati sistemi di bilateralità. Le organizzazioni datoriali e sindacali possono, nei 6 mesi successivi all'entrata in vigore della presente legge, adeguare le fonti istitutive dei fondi bilaterali già presenti con le finalità previste dalla legge per i "nuovi" fondi bilaterali, prevedendo così misure intese ad assicurare ai lavoratori una tutela reddituale in costanza di rapporto di lavoro.

#### **ART. 3 COMMI 19-21 FONDO DI SOLIDARIETÀ RESIDUALE**

Per i datori di lavoro che occupano più di 15 dipendenti e che operano in settori non coperti dalla normativa in materia d'integrazione salariale e per i quali non siano stipulati, entro il 31 marzo 2013, accordi collettivi volti all'attivazione del fondo bilaterale di solidarietà viene istituito, con decreto del Ministero dell'Economia, un fondo residuale cui contribuiscono i datori di lavoro e i lavoratori.

#### **ART. 3 COMMI 1-3 CASSA INTEGRAZIONE STRAORDINARIA**

A decorrere dal 1° gennaio 2013 le disposizioni in materia di trattamento straordinario d'integrazione salariale e i relativi obblighi contributivi sono estesi alle seguenti imprese: a) imprese esercenti attività commerciali con più di cinquanta dipendenti; b) agenzie di viaggio e turismo, compresi gli operatori turistici, con più di cinquanta dipendenti; c) imprese di vigilanza con più di 15 dipendenti; d) imprese del trasporto aereo a prescindere dal numero di dipendenti; e) imprese del sistema aeroportuale a prescindere dal numero di dipendenti. A tali imprese è estesa la contribuzione dello 0,9%.

[marcelli@sindacatofast.it](mailto:marcelli@sindacatofast.it)

**I dati sulla disoccupazione indicano chiaramente lo stato di crisi che attanaglia l'isola. Anche il settore dei trasporti ne risente**

di Piergiovanni Porcu



## La crisi economica e la miopia politica colpiscono la Sardegna

**L**a crisi economico-finanziaria sta facendo decrescere il valore della ricchezza complessiva del nostro Paese ai livelli di alcuni decenni fa.

Come ormai ossessivamente ci sentiamo ripetere attraverso gli organi d'informazione, il nostro PIL è negativo ormai da metà del 2011, molto probabilmente la ripresa non ci sarà neanche nel 2013 e purtroppo continuerà a esserci un'emorragia di posti di lavoro. Anche la Sardegna non sfugge a questa congiuntura anzi l'Isola, nonostante fosse "abituata" ad avere percentuali di disoccupazione più alte della media nazionale, adesso sta attraversando una crisi senza precedenti. Gli ultimi dati Istat rivelano che sono disoccupati 39 sardi su cento nella fascia d'età tra i 15 e i 24 anni e 21 su cento dai 25 ai 34 anni (numeri peggiori solo in Sicilia e Campania). Nella terra sarda le occasioni di lavoro si sono molto ridotte; la recessione e la contrazione dei mercati, purtroppo non contrastate adeguatamente anche a causa di

*... la preoccupazione maggiore riguarda le "non forze di lavoro" ...*

scelte politiche sbagliate fatte in passato e perpetuate tuttora, stanno contribuendo allo smantellamento di tutto il sistema industriale e produttivo isolano. Infatti attualmente ci troviamo con 20.000 lavoratori in cassa integrazione in un territorio che ha meno di 1.600.000 abitanti: nel 2012 siamo a un + 83,5%, rispetto al 2011 di lavoratori che ne usufruiscono, contro la media nazionale, già paurosa, di un +56%. Senza considerare quelli messi in mobilità o fuoriusciti dal mondo del lavoro senza ammortizzatori sociali.

La preoccupazione maggiore riguarda, comunque, le "non forze di lavoro", ossia coloro che non lavorano e non studiano e che hanno perso ogni speranza in un futuro impiego e pian piano rischiano di scivolare ai margini della società. Le serie storiche dimostrano che l'occupazione cresce leggermente solo nei servizi legati al turismo, ma limitatamente ai tre mesi estivi; il 2012 presenta problemi anche in tale settore. Inoltre è ripresa da qualche anno l'emigrazione, e non più solo quella di giovani in cerca di lavoro nelle

## Dal Territorio

industrie del nord (anche perché pure lì la crisi sta mietendo le sue "vittime") ma di persone che, conseguita la laurea, cercano lavoro nel nord Europa od oltre Oceano. Il paradosso è che questa è una generazione più acculturata, rispetto alle precedenti, ma in Sardegna non trova alcuno sbocco professionale, non solo adeguato al proprio titolo di studio, ma nemmeno di *manovalanza*.

Il mercato del lavoro prima era simile a una piramide alla cui base si trovavano i lavori umili, ripetitivi, per i quali non era necessaria un'elevata scolarizzazione. In quel mercato chi studiava poteva risalire i gradini della piramide sino al vertice. Oggi invece il mercato può rappresentarsi come una clessidra che mostra un restringimento della base ma ancor di più sul livello intermedio; il lavoro riservato ai profili medio bassi (agricoltura, pastorizia, manovalanza nell'edilizia e lavorazione lapidei ecc.), in ragione di scarsi salari e di poche tutele, sta andando sempre maggiormente ad appannaggio degli immigrati; quello al livello intermedio (operai qualificati, specializzati, tecnici, impiegati ecc.) si sta sempre più contrando a causa dello smantellamento dell'industria, mentre chi aspira ai livelli più alti deve superare la strettoia del "collo della bottiglia" e l'inserimento nel mondo del lavoro, per questi ultimi, trova sempre più sfogo nell'emigrazione. Esaminando più dettagliatamente la situazione emerge un quadro a dir poco preoccupante per quanto riguarda le vertenze che coinvolgono buona parte dei lavoratori sardi impiegati nell'industria, che va dal sud al nord della regione, senza distinzione, coinvolgendo circa 1600 aziende, dalle grandi alle microimprese.

I mass-media ci informano giornalmente di trattative che interessano il salvataggio della VINYL di Porto Torres, dell'ALCOA o dell'EUROALLUMINA di Portovesme oppure della POLIMERI EUROPA o della LEGLER nel centro Sardegna, con proteste sempre più estreme degli operai, ormai esasperati e prossimi alla disperazione; ma il tempo passa e non si vede nessuno spiraglio di luce che indichi l'uscita dal tunnel. E' assurdo che aziende con buone risorse economico-finanziarie, che in passato hanno fatto enormi profitti anche usufruendo di agevolazioni pubbliche, finanziamenti, aumenti di produttività consistenti grazie ad accordi con le parti sociali, adesso vogliono delocalizzare senza pagare pegno, anzi continuando a speculare sulle spalle dei lavoratori, alzando il prezzo di cessione e rifiutandosi di pagare anche i costi per la bonifica ambientale, considerati gli scempi che hanno arrecato al territorio,

*... la politica si sta avvitando in interminabili diatribe su quanti bacini territoriali istituire ...*



basti vedere ad esempio le enormi vasche di fanghi rossi, residuo della lavorazione dell'alluminio, che campeggiano nella zona del Sulcis.

Purtroppo, la riduzione delle buste paga, sia come quantità sia come valore reale, si ripercuote a catena sul commercio e sull'edilizia. E sicuramente non si trova più compensazione nel comparto pubblico, perché anche Scuola, Sanità ed Enti Locali, a causa delle varie manovre finanziarie del Governo e di bilanci poco floridi, non solo non possono assorbire forza lavoro fuoriuscita dagli altri comparti, ma non riescono a mantenere neanche i loro livelli occupazionali, espellendo buona parte dei lavoratori a tempo determinato che dopo anni di precariato si stanno ritrovando disoccupati.

Per ora un minimo di tenuta si sta avendo nel campo dei servizi, compreso il nostro comparto, quello dei trasporti.

Infatti, almeno fino a quando la Regione Sardegna confermerà i finanziamenti erogati per il mantenimento dei servizi nel TPL, si potranno salvaguardare gli attuali livelli occupazionali e salariali.

Anche perché, considerando che l'accorpamento e la razionalizzazione nei comparti scuola, sanità e uffici pubblici in genere, previsti per risparmi di spesa dagli ultimi provvedimenti del Governo e che nella nostra regione non vi sono autostrade e nemmeno i collegamenti fra le città principali sono ottimali, è quasi di vitale importanza, per i cittadini, avere un sistema di trasporti pubblici efficiente e distribuito sul territorio.

Ulteriore impulso all'utilizzo del trasporto pubblico è certamente dato dai costi sempre crescenti dei carburanti e dal mantenimento dell'autovettura privata (acquisto, tasse, assicurazione e manutenzione).

Nell'Isola il trasporto pubblico è garantito dall'ARST, che gestisce i collegamenti stradali, ferroviari a scartamento ridotto (ex ferrovie concesse) e il servizio metropolitano, a Cagliari e a Sassari, ma anche diverse aziende private sono concessionarie di linee; purtroppo manca una reale politica d'integrazione, anche a livello tariffario e di bigliettazione, senza parlare di orari, coincidenze e informazione alla clientela.

Nella precedente legislatura, dopo anni di scarso interesse al comparto, vi è stato un cospicuo investimento da parte della Regione, che ha rinnovato il parco autobus dell'ARST e onorando "in natura" debiti pregressi con alcuni privati ha consegnato anche a loro mezzi nuovi, con la clausola che li utilizzassero per servizi di linea.

Vi sono anche quattro aziende consortili/municipali che svolgono servizio urbano o di bacino a Cagliari, Sassari, Nuoro e Olbia.

Ora però la legge n°27/2012 (Decreto Liberalizzazioni) ha posto delle condizioni molto stringenti riguardo all'affidamento dei servizi e la scadenza temporale di entrata a regime è molto ravvicinata (31/12/2012); questi provvedimenti preoccupano non poco la nostra Organizzazione, come anche gli altri sindacati, per quanto concerne le ricadute sui volumi di traffico e i livelli occupazionali del settore.

Tutto questo anche in virtù del fatto che la politica si sta avvitando in interminabili diatribe su quanti bacini territoriali istituire e se costituire un'unica o più Aziende Regionali (accorpendo pubblici e privati ora esistenti) per garantirsi la deroga, prevista dalla legge, dei tre anni di affidamento del servizio in house. Sembra che non tutti abbiano capito che la razionalizzazione significa risparmio di risorse pubbliche, che sicuramente comporterà mancanza d'introiti per più di un soggetto e non vorremmo che a pagare fosse sempre chi ha tirato la carretta, ossia i lavoratori. Il fatto certo è che non bisogna perdere assolutamente altro tempo, capendo che non è più possibile mantenere lo status quo e che la politica locale deve fare un passo indietro e uscire dalla gestione, più o meno diretta, dei servizi. Altrimenti, le scelte saranno calate dall'alto e sarà ineluttabile una contrazione del trasporto nelle aree a domanda debole e una drammatica perdita di posti di lavoro.

Il suddetto "Decreto Liberalizzazioni", impone modifiche delle regole anche al trasporto ferroviario regionale e dal 01/01/2013 o comunque allo scadere dei primi sei anni dei contratti già in essere, il servizio dovrà essere affidato tassativamente, mediante procedura a evidenza pubblica (gara), pur con la clausola che l'adozione di strumenti di tutela dell'occupazione costituisce elemento di valutazione dell'offerta.

In Sardegna, non avendo in atto nessun contratto di



servizio con Trenitalia, la Regione dovrà mettere a gara il servizio dal prossimo anno ma ad oggi, con nostra grande preoccupazione, non abbiamo notizie in merito.

Inoltre il progetto già in essere che prevedeva l'acquisto di cinque convogli diesel a cassa oscillante dalla spagnola CAF, per ora pare essere slittato al prossimo anno. Staremo a vedere.

Anche gli accordi di programma stipulati dalla Regione con RFI per l'ammodernamento e la velocizzazione della rete stanno subendo dei rallentamenti, forse anche a causa delle continue emergenze economiche che la Regione medesima deve affrontare nel campo della continuità territoriale aerea e marittima.

Infatti, gli oneri di servizio imposti alle compagnie aeree per tariffe agevolate ai residenti sono compensati da fondi regionali, ma la legge non molto chiara ha subito diversi stop anche dall'U.E. ed è osteggiata dalle compagnie aeree che storicamente effettuano i collegamenti.

Il comparto marittimo, infine, dopo la cessione ai privati della compagnia Tirrenia, ha subito un peggioramento del servizio e un'impennata delle tariffe non sostenibile dalla clientela.



In primo luogo, considerato che anche il gruppo FS aveva abbandonato il servizio e che i soci acquirenti di Tirrenia sono riconducibili in parte a soggetti già presenti nella gestione di rotte da e per la Sardegna, sicuramente si è avuta una restrizione della concorrenza, mentre gli aumenti dei costi per carburante e la diminuzione dei passeggeri dovuti alla crisi economica hanno dato la giustificazione agli operatori del settore, per l'aumento così cospicuo delle tariffe e la riduzione dell'offerta. Una piccola compensazione si è avuta con l'entrata in servizio, nei mesi estivi, di due navi della SAREMAR, compagnia passata sotto il controllo regionale, che ha svolto il servizio fra Vado Ligure e Porto Torres a nord e fra Olbia e Civitavecchia per il centro-sud, che applicava tariffe molto contenute rispetto agli altri armatori. Purtroppo, sia per l'esiguità del servizio sia per i dubbi sollevati dagli altri operatori riguardo alla concorrenza, in regime di libero mercato, questa soluzione può essere considerata solo in un breve arco temporale.

La mobilità dei sardi, delle merci da e per l'isola, ma di chiunque voglia recarsi in un territorio ad ampia vocazione turistica deve comunque essere salvaguardata.

## Dal Territorio

L'ideale sarebbe mettere a gara tutte le rotte, considerando le varie tipologie di trasporto: passeggeri, autovetture, merci su gomma, intermodale e ferroviario, stabilendo delle tariffe concordate alla stregua dei pedaggi autostradali, perché se si vuole garantire una vera continuità territoriale questa ci sembra l'unica via.

Sulla dismissione del trasporto marittimo da parte da parte di FS, che rimane comunque concessionaria del collegamento ferroviario via mare, occorre spendere due parole. Dopo la completa dismissione del trasporto merci su ferrovia e la chiusura della Divisione Cargo in Sardegna, con il passaggio di tutti gli addetti rimasti in servizio alla Divisione Trasporto Regionale, ora il trasporto marittimo è svolto a chiamata, ma solo in teoria, perché in pratica è utilizzato solo per viaggi di servizio: trasporto di materiale rotabile da parte di RFI o Trenitalia. La nave individuata parte da Villa S. Giovanni o da Messina, va a Civitavecchia, carica il materiale in partenza lo scarica a Golfo Aranci, in Sardegna; riparte per Civitavecchia, dove scarica l'eventuale materiale trasportato e ritorna nel porto di partenza nello stretto di Messina. Assurdo.

La chiusura del trasporto ferroviario marittimo, oltre che la cancellazione di un servizio, è per un'isola come la chiusura di un'unica strada di collegamento per le altre regioni nel Continente; ciò ha dato il colpo di grazia ad aziende che a tale tipologia di trasporto si appoggiavano in esclusiva, come la Keller di Villacidro, che lavorava nel comparto costruzioni ferroviarie e che adesso ha tutti gli addetti in cassa integrazione.

Pensiamo comunque che in periodo in cui si parla sempre maggiormente di coesione nazionale, d'integrazione economica e politica degli stati europei sia irragionevole che la politica non si occupi di migliorare il collegamento anche con le realtà più disagiate come quelle isolane, i cui abitanti sono cittadini uguali a tutti gli altri per il pagamento delle tasse o per l'adempimento degli obblighi in genere, ma a quanto pare non lo sono per il riconoscimento dei diritti.

Tutti dobbiamo rimboccarci le maniche e aguzzare l'ingegno per uscire da questa crisi storica, ma è indubbio che le maggiori responsabilità sono in capo a una classe dirigente che, se vuole continuare a essere considerata tale deve capire che qui in Sardegna, più che in altre parti d'Italia, le tensioni sociali stanno raggiungendo dei livelli molto preoccupanti e la "polveriera" prima o poi potrebbe esplodere.

**porcu@fastferrovie.it**

# Congresso Nazionale Fast Pensionati

di Pietro Serbassi

**N**ei giorni 30 e 31 ottobre scorso, raccogliendo con entusiasmo l'invito rivolto da Antonino Carollo ho partecipato, a Palermo, al Congresso Nazionale straordinario della FAST Pensionati che, com'è noto, insieme a FAST FerroVie è Sindacato costituente della nostra Federazione.

Ai lavori congressuali sono intervenute delegazioni di pensionati di tutta Italia, che hanno dato corso a un proficuo dibattito incentrato sia sulle condizioni di precarietà in cui versa il nostro Paese per effetto della crisi economica in atto, sia sulle ricadute negative che tutto ciò ha comportato sul valore sempre più ridotto delle pensioni. Tematiche previdenziali che allo stato sono diventate il problema più rilevante anche per i lavoratori in attività di servizio.

Il Congresso, tramite i numerosi interventi, ha espresso ovviamente anche forte preoccupazione per il futuro previdenziale delle nuove generazioni che si presenta molto incerto, sia per le riforme pensionistiche succedutesi negli anni, sia per le tensioni occupazionali che rendono sempre più precari i rapporti di lavoro.

I delegati hanno auspicato, con l'ovvia condivisione della delegazione FAST CONFISAL presente al Congresso che la Politica, dandosi anche modelli di comportamento più morigerati, persegua con le istituzioni dello Stato ed Europee modelli di sviluppo che mettano al centro l'uomo nella sua accezione e perseguano il ripristino di livelli certi di Welfare.

Nel corso dei lavori è stata eletta la



nuova Segreteria Nazionale che risulta composta da Agostino Apadula, Antonino Carollo e Giovanni Marconetti.

A loro l'augurio mio personale e di tutta la FAST CONFISAL di un produttivo lavoro sulle problematiche evidenziate dai delegati.



Federazione ( tutti i Sindacati dei trasporti )  
Segreteria ( generale )

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

Palermo, il 31 ottobre 2012

## Comunicato stampa

In Palermo nei giorni 30/31 ottobre 2012 si è svolto il congresso dei Pensionati FAST-CONFISAL, fra le maggiori organizzazioni sindacali nel comparto trasporti.

Il congresso, presieduto da Diego Giordano, ha dibattuto le problematiche dei pensionati anche in relazione alla riduzione del potere d'acquisto derivante dal blocco della perequazione per gli anni 2012/2013 decisa dall'attuale governo con i noti provvedimenti del cosiddetto "SALVA ITALIA".

Le soluzioni proposte in merito dai delegati sono di semplice e possibile attuazione mediante l'utilizzazione delle risorse economiche oggi disperse in mille rivoli di finanziamento a fondazioni bancarie e di altro genere legate a doppio filo con i partiti.

Il Congresso ha plaudito alle iniziative che il **Forum dei Pensionati, associazione di sindacati autonomi costituita con il concorso della FAST Pensionati**, ha attivato nei confronti di tutte le formazioni parlamentari per portare avanti le rivendicazioni dei pensionati di tutto il mondo del lavoro.

Sul piano politico è stata sancita la necessità di ricercare la collaborazione con tutte le organizzazioni sindacali per salvaguardia dei diritti quesiti dei lavoratori in pensione che hanno proficuamente contribuito allo sviluppo della nazione dopo la ricostruzione post bellica.

Il Congresso ha approvato la relazione del Segretario Nazionale uscente Antonino Carollo ed eletto la nuova Segreteria Nazionale che risulta così essere composta:  
Agostino Apadula, Antonino Carollo, Giovanni Marconetti.

Successivamente è stata eletta la Direzione Nazionale costituita dai rappresentanti territoriali.

Il segretario generale della Fast Confisal, Pietro Serbassi, presente ai lavori congressuali, ha apprezzato la disponibilità offerta dal comparto pensionati e ha rilanciato la volontà di coinvolgere le loro esperienze nelle attività collaterali del sindacato.

La prossima e immediata azione proposta è la manifestazione che il Forum dei Pensionati organizzerà presso il parlamento.

Fine del comunicato

Numero Verde  
**800 754445**

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



**SCOPRI  
I NOSTRI  
PRONTI**

# Cerchi un Prestito?

FINANZIAMO DIPENDENTI STATALI, PUBBLICI, PRIVATI E PENSIONATI

Abbiamo stipulato con la **CONFISAL** una convenzione al fine di offrire agli iscritti prodotti finanziari a condizioni estremamente competitive rispetto agli altri operatori presenti sul mercato.

Scansiona con



IL TUO SMARTPHONE

## CESSIONE DEL QUINTO\*

	NETTO EROGATO	MESI	RATA	TAN	TAEG
Es1	<b>16.000,87</b>	<b>120</b>	<b>194,00</b>	<b>6,20</b>	<b>8,28</b>
Es2	<b>26.003,23</b>	<b>120</b>	<b>314,00</b>	<b>6,20</b>	<b>8,18</b>

\* Gli importi indicati negli esempi hanno valore puramente esemplificativo, si riferiscono al prodotto cessione del quinto per un dipendente Statale di 30 anni di età e 10 di servizio al momento della richiesta e sono comprensivi degli oneri assicurativi, delle spese di istruttoria, imposta sostitutiva e commissioni (offerta valida fino al 30/11/11). Il tasso di interesse è fisso per tutta la durata del finanziamento e l'importo della rata non potrà essere superiore ad un quinto dello stipendio del richiedente, valutato al netto delle ritenute. Il TAEG e le rate indicate negli esempi possono essere oggetto di variazioni per effetto degli "oneri di distribuzione" applicabili, dell'età e dell'anzianità di servizio del dipendente e dalla natura giuridica del suo datore di lavoro. Modalità di rimborso del finanziamento tramite trattenuta in busta paga.

Es1: 194,00 Euro per 120 mesi: Interessi di finanziamento TAN 6,20% : 5.962,83 - Commissioni Bancarie 696,52 - Oneri di distribuzione 32,59 - Spese istruttoria 295,00 - Imposta sostitutiva 43,29 - Premio polizza vita 246,90 - Importo netto erogato 16.000,87 - Importo complessivo restituito dal cliente allo scadere dell'ultima rata 23.280,00.

Es2: 314,00 Euro per 120 mesi: Interessi di finanziamento TAN 6,20% : 9.651,17 - Commissioni Bancarie 1.130,60 - Oneri di distribuzione 192,17 - Spese istruttoria 295,00 - Imposta sostitutiva 70,07 - Premio polizza vita 337,76 - Importo netto erogato 26.003,23 - Importo complessivo restituito dal cliente allo scadere dell'ultima rata 37.680,00.

Gli esempi sono riferiti al prodotto Family Credit Network SpA.

IN CONVENZIONE CON



- CESSIONE DEL QUINTO**
- PRESTITO CON DELEGA**
- PRESTITI PENSIONATI**
- PRESTITI PERSONALI**
- CONFISAL SERVIZI CARD**
- MUTUI**

**DIREZIONE GENERALE**

Via A. Pacinotti, 73/81 - 00146 ROMA  
• Tel. **06 55381111**

**I NOSTRI AGENTI A:**

Roma, Milano, Firenze, Palermo,  
Taranto, Lecce, Sassari, Napoli,  
Pomezia (Rm), Messina, Marsala (Tp),  
Chieti, Trieste, Treviso, Bologna, Latina,  
Cosenza, Como, Cagliari, Bari, Ragusa,  
Caltagirone (CT).



Visita il sito  
[www.confisalservizi.com](http://www.confisalservizi.com)  
e richiedi la  
**CONFISAL SERVIZI CARD**

per ulteriori informazioni in merito alla  
convenzione chiama **CONFISAL SERVIZI 06-55342119/20**



Eurocqs S.p.A. iscritto all'Elenco Generale degli Intermediari operanti nel settore finanziario, previsto dall'articolo 106 e seguenti del T.U.B al n.37323. Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Per le condizioni contrattuali, per la Polizza Assicurativa o per quanto non espressamente indicato è necessario fare riferimento al modulo denominato "informazioni Europee di Base sul Credito ai Consumatori" disponibile in fase precontrattuale presso le filiali e agenzie di Eurocqs SpA. A richiesta verrà consegnata una "copia idonea per la stipula" del contratto per la valutazione del contenuto. Per la distribuzione di prodotti di finanziamento, Eurocqs SpA si avvale anche di agenti in attività finanziaria dislocati sul territorio Nazionale. Per ulteriori informazioni fare riferimento al sito internet [www.eurocqs.it](http://www.eurocqs.it). Eurocqs SpA, nel collocamento di alcuni prodotti (Cessioni del quinto, Prestito con delega di pagamento e Prestiti personali), presso la clientela, opera in qualità di intermediario di altre banche e/o intermediari finanziari (FamilyCreditNetwork SpA, Futuro SpA, Unifin SpA), questi sono i diretti contraenti e titolari di tutti i rapporti contrattuali e si riservano la valutazione dei requisiti necessari alla concessione del finanziamento.

# GRALLOROSSO

di Antonio Scalise

## Decisioni

Era in quella fase misteriosa tra il sonno e la veglia, quando non sai se stai sognando di essere sveglio o sei sveglio e ti sembra di dormire ancora. Decise di aprire gli occhi ma forse riuscì ad aprirne uno solo. C'era uno strano silenzio. Nessuno in casa, pensò.

Pensò anche che fosse una cosa positiva; quando le giornate iniziavano così, comunque per la prima ora non avrebbe parlato con nessuno.

Il caffè. Era urgente una tazza di caffè che avrebbe voluto trovare sul comodino, bollente, nell'intervallo tra l'apertura del primo e quella del secondo occhio. Che, come abbiamo detto, non erano simultanee.

Toccava alzarsi, quindi. Soprattutto, toccava decidere se alzarsi per bere l'agognato, stimolante caffè o rimanere lì, a oziare.

Rimandò la decisione, di fatto decidendo. Non si alzò.

Pensò al giorno precedente e ne dedusse che era stata una giornata normale, come normali erano le sue giornate da quando aveva deciso di dare una svolta alla propria vita. Mica una svolta vera, però, non era tipo da scelte drastiche. Come capita a tutti si era trovato a dover decidere anche su cose importanti ma, come capita a molti, aveva deciso di non decidere.

No, non era proprio il tipo da scelte drastiche.

Quella scelta, però, sembrava semplice e quindi aveva deciso che sì, ne valeva la pena.

E i primi tempi se l'era goduta. Vita più tranquilla, pochissimi viaggi, meno pensieri, meno telefono e nessun utilizzo dell'automobile. Si può volere di più?

Poi, pian piano, una leggera inquietudine aveva preso a insinuarsi nel suo animo, stimolando domande cui non avrebbe immaginato di dover rispondere. Gli mancava qualcosa che non sapeva all'inizio ben definire.

Il passare del tempo metteva sempre più a fuoco questa sensazione ma la risposta, quella che ti mette davanti al fatto compiuto ancora non era chiara, nitida.

Ricordava quei tempi in cui il telefono squillava continuamente, il Frecciarossa era la sua casa e le cose da fare erano tantissime. Poi non riusciva a farle tutte ma era elettrizzante anche doversi inventare la scusa giusta per dire che no, non le aveva fatte ma sì, le avrebbe fatte certamente molto presto.

Decise che, perbacco, quelli erano davvero dei bei tempi.

Basta con le non decisioni, allora. Decise di decidere.

Si accorse che mentre seguiva questi pensieri anche l'unico occhio che era riuscito ad aprire si era nel frattempo chiuso. Li spalancò entrambi.

Saltò dal letto e corse a farsi un sontuoso, robusto, inebriante caffè.





## PREVIDENZA

Puntualmente, così come la Segreteria generale FAST CONFSAL aveva richiesto, l'INPS rimuove alcuni vincoli previdenziali strumentalmente inseriti nel Messaggio n. 11010 del 2/7/2012

# Pensioni TPL La diffida della FAST induce l'INPS a chiarire le regole

di Agostino Apadula

**D**iventa meno complicato, grazie all'intervento della FAST CONFSAL nei confronti dell'INPS, l'accesso alla pensione di vecchiaia per il Personale Viaggiante del TPL nei limiti ordinari previsti da norme di legge 55/60 in ragione del genere.

L'istituto previdenziale, infatti, dopo la diffida trasmessa dalla FAST CONFSAL, con la quale erano state sollevate eccezioni di legittimità sulle regole d'accesso definite contro legge, con il Messaggio surrichiamato è costretto a fare ammenda e a modificare le sue interpretazioni restrittive, per come richiesto dalla FAST e ad informarne il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali al quale la FAST aveva esteso la sua diffida. Tutto ciò con un'altrettanto formale lettera di risposta alla nostra, a firma del Direttore della Direzione Centrale Pensioni.

Come avevamo avuto già modo di pubblicizzare, i rilievi che erano stati mossi con la nostra nota rispetto alle regole introdotte in modo dissimulato dall'INPS con il Messaggio n. 11010 del 2/7/2012 erano stati:

> L'illegittimità del requisito richiesto della continuità di servizio inserito all'esempio n° 3 del Messaggio richiamato, che a nostro giudizio avrebbe impedito l'accesso alla Pensione a 55/60 anni al Personale Viaggiante che nell'arco della sua carriera sarebbe andato incontro a periodi pur brevi d'inidoneità alle sue mansioni o a fasi temporali d'utilizzazione in incarichi diversi. Costoro, infatti, per com'era stato scritto nel Messaggio INPS, pur essendo in possesso dei requisiti previdenziali previsti dalla legge per l'accesso al pen-

sionamento a 55/60 anni a seconda del genere non avrebbero potuto usufruirne. Questa regola, inserita di nascosto dall'INPS, avrebbe costretto, infatti, Autisti/Macchinisti, Addetti alla verifica dei titoli di





viaggio, Addetti all'esercizio a restare in servizio fino ai 66 anni sanciti per la generalità dei lavoratori dalla legge 214/2011, maggiorati anche con le norme sulle aspettative di vita previste dalla legge 30 luglio 2010, n° 122 che sposteranno quanto prima detto limite a oltre 67 anni;

> L'illegittimità della previsione di una dichiarazione formale, quale condizione indispensabile per l'accesso a pensione, sullo svolgimento delle lavorazioni svolte nel corso della propria carriera, anche a carico del lavoratore, con la conseguente assunzione da parte sua delle responsabilità che ne derivavano. Una fattispecie che avrebbe esposto il lavoratore dipendente a profili penali, per un obbligo che invece fa capo al solo datore di lavoro e alle verifiche dell'Istituto Previdenziale;

> L'illegittimità della previsione della prevalenza contributiva nelle mansioni tipiche del Personale Viaggiante per poter fruire dell'accesso al pensionamento di vecchiaia con età ridotta rispetto alle regole ordinarie sancite dall'art. 24 della legge 214/2011.

Davanti alle decise rimostranze della FAST CONFESAL, l'INPS non poteva che prendere coscienza, sia pure ancora non completamente, delle nostre richieste e con la nota di risposta, che a tergo pubblichiamo, modificare l'illegittima posizione assunta con il suo Messaggio nel senso delle richieste avanzate dalla FAST CONFESAL.

Per conseguenza, grazie al nostro intervento, l'INPS ha fatto ammenda e conseguentemente:

> è cancellato l'obbligo e la conseguente assunzione di responsabilità previsti per i lavoratori sull'attestazione da rilasciare sulla prevalenza o meno del servizio da Personale Viaggiante svolto durante la carriera lavorativa che, nel Messaggio n. 11010, costituiva – riportiamo letteralmente – “elemento imprescindibile per l'istruttoria delle domande di pensionamento”, mentre nella risposta del 27/09/2012 trasmessa alla FAST CONFESAL dall'INPS, seguita alla nostra veemente contestazione resa con la lettera del 2 agosto scorso, diventa semplicemente “un onere di indicazione ai fini della completezza della domanda di pensione” che ovviamente non può avere le implicazioni penali a carico dei lavoratori, nel caso d'inesattezza nelle dichiarazioni, a

differenza di quanto era previsto originariamente nel Messaggio che la nostra O.S. ha impugnato. In merito l'INPS addirittura aggiunge, oltre a confermare che l'onere della verifica sul servizio espletato spetta all'Istituto, che “*tale dichiarazione da parte del lavoratore è stata prevista anche in considerazione delle evenienze in cui il datore ometta ovvero non possa più fornire la dichiarazione in questione*”. Una nuova fattispecie, quindi, che esime ogni lavoratore dalla responsabilità su quanto eventualmente dichiarato;

> non è più menzionata dall'INPS la condizione che impediva, secondo quanto previsto nel Messaggio 11010, l'accesso alla pensione di vecchiaia a 55/60 anni ai profili del Personale Viaggiante che nel corso della loro carriera lavorativa interrompevano, magari per un periodo temporale minimo, detta contribuzione. Sono così salvaguardate le casistiche d'inidoneità temporanee e/o il distacco provvisorio in mansioni diverse poiché è affermato che “*si ritiene sufficiente la prevalenza di contributi nell'attività di Personale viaggiante rispetto ad altre mansioni svolte*”.

Si tratta, a nostro giudizio, di un primo ottimo risultato che però non ci deve soddisfare ancora del tutto. Resta infatti ancora da rimuovere l'interpretazione strumentale sulla prevalenza dei contributi nei Profili professionali del Personale Viaggiante prevista dall'INPS che fa venire meno in alcuni casi il diritto alla quiescenza a 55/60 anni, per coloro che eventualmente siano immessi nei ruoli del Personale Viaggiante magari negli ultimi 15 anni o meno della loro carriera lavorativa. Una posizione illegittima, questa, assunta dall'INPS, che non trova riscontro in nessuna previsione legislativa, che deve essere fatta ritirare come avvenuto con le prime due casistiche elencate.

La FAST CONFESAL ha quindi ottenuto un primo evidente risultato, certamente rilevante sul piano pratico, che ridà sicuramente certezze di diritto, in tema previdenziale, ai profili professionali del Personale Viaggiante del TPL iscritto al soppresso Fondo di previdenza per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto.

Un primo importantissimo traguardo che deve essere da sprone per continuare nel nostro impegno per arrivare alla piena definizione della problematica previdenziale sollevata dalla nostra O.S.

Ovviamente, per ottenere ciò è indispensabile la collaborazione dei lavoratori del TPL interessati a questa vertenza, che dovranno pertanto recarsi presso le nostre sedi territoriali per inoltrare i ricorsi amministrativi predisposti dalla nostra O.S. all'INPS e al Ministero del Lavoro.

**apadula@fastferrovie.it**

**INPS**

Istituto Nazionale Previdenza Sociale



Direzione centrale Pensioni  
Area normativa e contenzioso amministrativo  
invalidità civile, indennità a carattere assistenziale e fondi speciali

PIU (DPR n.445/2000 e s.m. e.l.) 11:44 U-2  
  
INPS.0013.27/09/2012.0023695

FAST – Federazione Autonoma dei Sindacati  
dei Trasporti  
Via Prenestina, 170  
00176 Roma

p.c. Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali  
Direzione generale per le politiche previdenziali e  
assicurative  
Via Flavia, 6  
00187 Roma

p.c. CONFISAL  
V.le di Trastevere, 60  
00153 Roma

p.c. ASSTRA  
P.zza Cola di Rienzo, 80/A  
00192 Roma

p.c. ANAV  
P.zza dell'Esquilino, 29  
00185 Roma

p.c. Ufficio di Segreteria del Presidente  
Sede

p.c. Ufficio di Segreteria del Direttore Generale  
Sede

OGGETTO: Personale viaggiante iscritto al soppresso Fondo di previdenza per il personale addetto ai pubblici servizi di trasporto – Pensione di vecchiaia -  
Messaggio n. 11010 del 2 luglio 2012 -  
Vs. nota del 2 agosto 2012.

Con riferimento all'unità nota di cui all'oggetto, si osserva quanto segue.

La scrivente direzione ha emanato il messaggio n. 11010 del 2 luglio 2012 a seguito di richieste di chiarimenti da parte di alcune Aziende del settore con

00144 Roma  
via Ciriaco De Mita, 21

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

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

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**