

LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 9-10 Settembre-Ottobre 2011

FAST
FerroVie *Sma*

confsal

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

**VERUM
IPSUM
FACTUM**

Anno V N° 9-10/2011 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)
Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006

HDI riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

Globale Casa: per proteggere la casa.

Conto Bancom: per accrescere i risparmi.

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

HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri

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

www.hdi.it



Per informazioni visita il sito www.inlinea-hdi.it
oppure chiama il numero verde **800.082.082**

HDI Assicurazioni, nata nel 2001, è parte di una grande realtà assicurativa tedesca operante in 150 paesi nel mondo: il Gruppo **Talanx di Hannover**.

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

SOMMARIO

EDITORIALE

Tanto tuonò che piovve
di *Pietro Serbassi* pag. 4

Verum ipsum factum
di *Vincenzo Multari* pag. 6

L'efficienza di Ivu come l'Araba Fenice "Che ci sia ciascun lo dice, dove sia nessun (o solo lui) lo sa"
di *Vincenzo Notarnicola* pag. 12

La tracotanza della dirigenza Trenord è figlia più o meno legittima delle pressioni capitoline?
di *Vincenzo Notarnicola* pag. 14

Vertenza Blue Ferries
di *Carlo Nevi* pag. 18

R.F.I. Ancora una morte sul lavoro
di *Carlo Nevi* pag. 19

Febbre a trentanove
di *Alba Pietrazzi e Adolfo De Santis** pag. 20

Gigaliner in arrivo
di *Alba Pietrazzi* pag. 22

Dedicato a Te
Autoferro Lazio pag. 23

AAA CCNL della Mobilità cercasi
di *Marco Peroli* pag. 24

Vendita e Assistenza Riunito il gruppo tecnico della FAST
di *Carlo Nevi* pag. 25

Valorizzazione delle Competenze e delle Capacità delle Donne in Azienda
di *Cristina Mela* pag. 26

T.A.V. in arrivo
di *Justo* pag. 27

Ferrovie della Calabria Un'altra vittoria di Fast FerroVie
di *Vincenzo Rogolino* pag. 29

"Trenitalia non ha offerte commerciali adeguate"
di *Samuel Porcella* pag. 30

Dal Presente al Futuro della Mobilità
di *Carlo Nevi* pag. 32

GIALLOFISSO
Stanchi riti e doverosi ringraziamenti
di *Antonio Scalise* pag. 36

Santa Maria Ranger Law and order
a cura della Sezione FAST - S. Maria La Bruna pag. 37

PREVIDENZA
Omissioni nella previdenza dei ferrovieri provenienti dal genio. Cosa fare?
a cura di *Agostino Apadula* pag. 38

N° 9/10

2011



SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

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

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

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

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

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

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

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

NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

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

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

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

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

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

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

LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

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

Anno V - N° 9-10/2011
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n° 353 del 14 Settembre 2006

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

Hanno collaborato a questo numero: **Alba Pietrazzi, Adolfo De Santis, Agostino Apadula, Cristina Mela, Marco Peroli, Samuel Porcella, Vincenzo Rogolino**

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 28 Ottobre 2011
Tiratura: 7000 copie

Tanto tuonò che piovve

Editoriale

di Pietro Serbassi

In questo numero non possiamo non parlare della modifica legislativa che il comma 3 bis dell'articolo 8 del decreto legge 138/2011, recante "ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo", porta all'articolo 36 della Legge 188/2003.

Aprire con queste citazioni potrebbe far pensare ai nostri lettori di essersi imbattuti in una rivista giuridica, invece siamo sempre noi che, con moderato ottimismo, vediamo la modifica suddetta come una volontà politica del Governo di iniziare, almeno nel nostro settore, a costruire regole chiare che vanno nella direzione della tanto auspicata "clausola sociale".

In parole povere la modifica, che è stata oggetto di diverse polemiche e strumentali interpretazioni finanche del professor Catricalà, Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato, pone rimedio a una lacuna che ormai persisteva da tempo, cioè di "applicare i contratti collettivi di settore".

Infatti tale disposto si inserisce nella struttura di regole, che nello specifico al momento latitava, dichiarate dalle imprese ferroviarie necessarie ad ottenere il certificato di sicurezza e quindi ad aver diritto a circolare sull'infrastruttura nazionale.

Il nostro moderato ottimismo si sostanzia dal fatto che una chiara "clausola sociale" avrebbe dovuto esprimersi con il singolare, cioè "applicare il contratto collettivo di settore", ma ci rendiamo conto che il

passaggio fatto è importantissimo e lo apprezziamo perché ad oggi gli impegni assunti nell'accordo del 15 maggio 2010 sono stati onorati da tutti, almeno nei comportamenti, tranne che da ASSTRA e ANAV che, come più volte abbiamo detto, non hanno mai apprezzato il tavolo del Nuovo Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità con il necessario spirito costruttivo.

Per comprendere quanto la portata del provvedimento sia innovativa tentiamo di dare una spiegazione in uno specifico articolo dove proviamo a ripercorrere le varie fasi legislative che hanno guidato il rabberciato processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia.

È evidente che la modifica dell'assetto legislativo comporta un diverso approccio al tavolo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro della Mobilità, il quale dovrà giocoforza diventare il contratto di settore richiesto; le due sezioni, che attualmente vengono identificate come delle Attività Ferroviarie e degli Autoferrofilotranvieri, dovranno man mano trovare la condivisione in più capitoli e soprattutto in quello attinente all'orario di lavoro per le imprese ferroviarie che operano sull'Infrastruttura nazionale.

Riguardo alle contestazioni sollevate dall'associazione delle imprese ferroviarie di trasporto merci è evidente che esse stanno cercando di proteggere una posizione di "privilegio" per quelle imprese che a oggi ancora operano con contratti solo aziendali o addirittura individuali. Del resto la stessa associazione, che non sembra capace neanche di individuare le controparti sindacali, viene smentita nei fatti dalle stesse Imprese Ferroviarie che in maniera *random* hanno avviato confronti con il



sindacato presente in azienda; a oggi è possibile dire che i negoziati stanno proseguendo nella direzione che ha trovato la condivisione delle parti nel faticoso percorso per il CCNL della Mobilità.

Nel frattempo il confronto ai tavoli ministeriali aperti per le due sezioni del CCNL della Mobilità, cioè delle Attività Ferroviarie e degli Autoferrotranvieri prosegue, anche se con due velocità. Mentre il tavolo degli Autoferrotranvieri di fatto stagna, riuscendo ad essere unico

solo quando si tratta di chiedere risorse economiche e non sembra fare nessun passo avanti in merito all'articolo contrattuale, quello delle Attività Ferroviarie è entrato nel merito degli argomenti e sta affrontando i testi proposti da Federtrasporto, su cui le distanze sono notevoli ma il confronto continua.

I tagli previsti, per i quali è necessario richiedere una rivisitazione, riguardano sia il trasporto pubblico locale che il trasporto regionale di Trenitalia, che ha visto tagli per più del 50%; se dovessero essere confermati, forse la loro entità supererà quella degli ammortizzatori sociali previsti. Questo però non è un buon motivo per non scrivere le regole sul lavoro, dotando il settore del contratto unico della Mobilità. Quando poi si dovrà discutere degli aumenti economici a chiusura del negoziato, si dovranno prendere in esame tutte le possibilità per garantire il potere d'acquisto della retribuzione e il pagamento della produttività. È evidente che il primo elemento che dobbiamo tenere presente è almeno il mantenimento dei livelli occupazionali, e data la crisi che stiamo attraversando e i tagli oggi imposti, ricercare soluzioni per limitare i danni occupazionali diventa per tutti una necessità.

Nel frattempo c'è chi continua a inneggiare alla liberalizzazione del settore, richiedendo un processo ancora più rapido prima che vengano fatte regole sul lavoro che tutelino contro il *dumping* sociale e lo smantellamento di un servizio pubblico necessario che, se lasciato al mercato, non potrà che imporre una delle seguenti opzioni: o l'aumento dei costi per lo Stato oppure la cancellazione della mobilità in intere zone d'Italia a causa della sua impossibilità di autofinanziarsi.

All'interno di questo giornale troverete un illuminato

*... il confronto ai tavoli ministeriali
aperti prosegue ...*

articolo che, partendo dalle problematiche inerenti alla costruzione della TAV, mette in evidenza le storiche difficoltà della politica italiana di fare scelte.

Si richiamano continuamente, in maniera stranamente bipartisan, liberalizzazioni e privatizzazioni, due concetti molto differenti. Abbiamo la sensazione che si voglia far passare il principio che siano l'unica soluzione per mettere in regola le casse dello Stato. Basterebbe fermarsi un attimo e impostare un minimo di progettualità per comprendere che se è vero che la mobilità di persone e cose per una nazione, in ordine di importanza, viene subito dopo la sanità e l'istruzione, come se è altrettanto vero che il trasporto ferroviario è quello più ecocompatibile, la proprietà di Trenitalia non può e non deve pensare che le si debba assegnare l'unica missione di fare business e non anche il trasporto universale di persone e cose. Ci sembra davvero limitativo e distruttivo per una nazione che vuole e deve porsi fra le più grandi potenze economiche mondiali.

Sto volando troppo alto? Forse, ma ci sono alcune cose che non comprendo.

Di fatto Trenitalia sta sempre più concentrandosi sulle fette attrattive del mercato, accentuando tutti i problemi del trasporto universale. Ma è davvero quello che l'azionista Stato chiede al management? Dall'altra parte si urla allo scandalo già solo se si tenta scrivere regole omogenee sul lavoro per tutti gli operatori, ma nessuno si accorge e fa notare che è nata Italcertifer, il Verificatore Indipendente di Sicurezza, ma talmente indipendente che è parte integrate del Gruppo FS. Forse qui qualche dubbio sarebbe lecito, no? Così come sarebbe lecito averne sul fatto che lo stesso Gestore dell'Infrastruttura Nazionale (RFI SpA) pare stia certificandosi come Impresa Ferroviaria per effettuare il servizio di trazione per i Treni di misura in velocità "ETR 500 Y1 e Y2" e anche per i treni "Archimede" e "Caronte", nonché sui treni materiali necessari per la manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria; servizi di trazione che prima dell'applicazione delle direttive UE svolgeva Trenitalia. In verità abbiamo il sospetto che RFI S.p.A. sia vista come "Porto Franco" dall'ANSF e non come un soggetto da controllare, ma del resto è anche un po' naturale visto che le paghe dei dipendenti della stessa ANSF sono gestisce ancora, dopo anni, da RFI, mascherando i ritardi sul progetto iniziale imposto dalla legge dietro il problema del CCNL da applicare. In Francia il CCNL applicato è lo stesso di SNCF; perché una volta tanto non possiamo semplificarci la vita anche noi? Chi abbia poi la titolarità negoziale, per quanto ci riguarda, non è così importante.

Invece, a nostro avviso stranamente, nessuno si accorge di queste "particolarità", come se gli investimenti fatti dalla collettività, grazie alle tasse pagate da tutti gli italiani onesti del nord, del centro e del sud isole comprese, per costruire le infrastrutture ad Alta Velocità siano da ascrivere solo per far fare business alle imprese ferroviarie, magari con partecipazione societaria straniera, senza porsi il problema di chi debba, ad esempio, fare trasporto ferroviario sulla riviera Jonica o in Sardegna.

Restando nel merito ai processi di liberalizzazione, altro settore sempre sotto pressione è quello degli

... sto volando troppo alto? Forse, ma ci sono alcune cose che non comprendo ...

appalti ferroviari, che va dal pulimento passando per la manutenzione fino all'assistenza a bordo treno e servizio notte; la vertenza aperta da diversi mesi in merito alla decisione di Trenitalia di ridurre il Servizio dei Treni notte e di spostare i livelli occupazionali dall'Italia alla Francia a seguito della costituzione della nuova società tra Trenitalia e la francese Veolia Transport, sta portando alla perdita del posto di lavoro a quasi mille persone. Per chiarezza va detto che questo settore viene finanziato da un apposito contratto di servizio e quindi, se è veramente diseconomico e non serve più, come sindacato chiediamo di gestire, com'è nostro dovere, il problema occupazionale con chi ne è la causa anche se solo per scelta industriale. Invece, come è ormai sua consuetudine, Trenitalia sfugge il confronto e solo dopo la manifestazione del 21 ottobre scorso è stato possibile, su convocazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, avviare un percorso che visti i primi approcci e la cinicità con la quale anche il Gruppo FS si pone al tavolo, non ci lascia presagire niente di positivo.

Riteniamo che soltanto soluzioni mirate e serie potranno permettere la ripresa di un

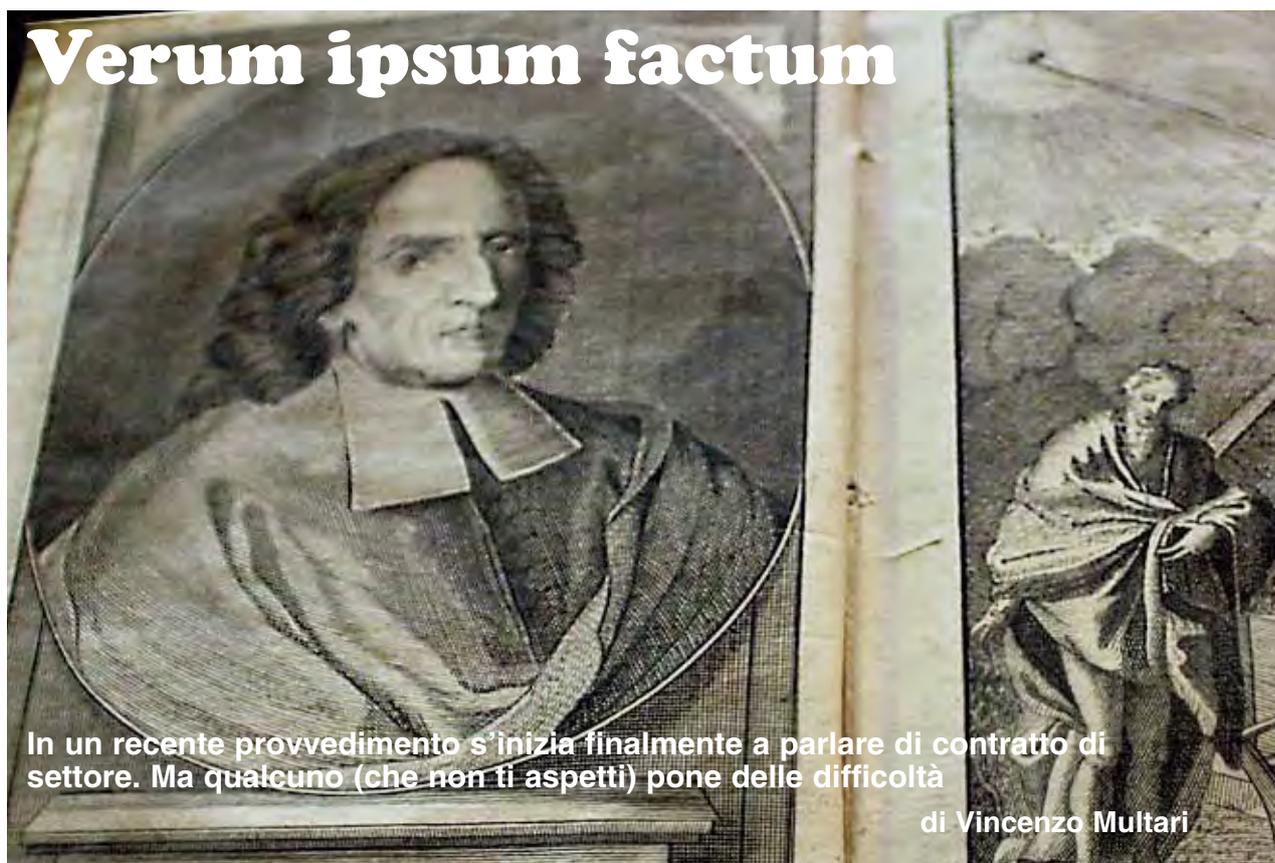
adeguato confronto anche a livello contrattuale evitando che, come spesso accade in situazioni del genere, esso divenga più difficoltoso ed eccessivamente tattico da non riuscire a risolvere nessun problema.

Vorrei chiudere questo editoriale con il ringraziamento a quei lavoratori dei trasporti che in questi ultimi mesi, a dispetto della demagogia e dei soliti modi di dire del tipo "tanto non serve a niente, è tutto inutile", hanno dato fiducia al Sindacato. Mi riferisco in particolare ai capitrano della Sardegna e delle Marche che in merito alla cosiddetta "vertenza IVU" hanno seguito le indicazioni del sindacato e ai quali l'Ing. Soprano dovrebbe chiedere scusa per averli ingiustamente accusati di assenteismo per malattia pur di tentare di giustificare le carenze gestionali del "miracoloso" software. Addirittura, nel tentativo di giustificare le proprie affermazioni Trenitalia ha messo in atto una vera e propria caccia alle streghe tentando di "scovare" chi "marcava visita illegittimamente", inviando visite fiscali a tappeto anche a chi aveva finito la malattia da qualche giorno, atteggiamento che meriterebbe di essere inserito nelle fattispecie riconosciute per il mobbing.

Infine, ma solo in ordine cronologico, vorrei manifestare un sentimento di gratitudine ai lavoratori di Metronapoli che il giorno 11 ottobre 2011 hanno partecipato alla prima azione di lotta della FAST/Confasal nella loro azienda, che ha registrato un'adesione del 95%; non lo diciamo per autoincensare la nostra azione, ma è riconosciuto nei fatti dato l'inaspettato blocco della circolazione avvenuto durante le 4 ore di sciopero.

Ci dispiace per i viaggiatori che hanno avuto subire notevoli disagi, ma è evidente che anche in questo drammatico periodo di crisi, più che mai c'è bisogno di Sindacato. Noi, con tutti i limiti e le critiche, stiamo cercando di dare il massimo in serietà e concretezza nelle azioni e nelle lotte che intraprendiamo, cercando sempre di dare le migliori risposte possibili.

Verum ipsum factum



In un recente provvedimento s'inizia finalmente a parlare di contratto di settore. Ma qualcuno (che non ti aspetti) pone delle difficoltà

di Vincenzo Multari

La frase che ricordiamo nel titolo, "Il vero è il fatto stesso", fu coniata da Giambattista Vico per sintetizzare uno dei principi della Nuova scienza: è vero soltanto ciò che si fa.

Fast FerroVie, facendo seguito alla modifica dell'art. 36 della legge 188/2003 recepita nel decreto legge 138/2011 recante "ulteriori misure urgenti per la stabilizzazione finanziaria e per lo sviluppo", accoglie con favore la norma approvata che pone le basi per rimediare a una lacuna che ormai persisteva da tempo, cioè di "applicare i contratti collettivi di settore".

Tale disposto, infatti, s'inserisce nella struttura di regole - che nello specifico al momento latitava - dichiarate dalle imprese ferroviarie necessarie a ottenere il certificato di sicurezza e quindi ad aver diritto di circolare sull'infrastruttura nazionale.

Per comprendere come la portata

del provvedimento sia innovativa, poiché il requisito era disatteso dai

... definendo in maniera più articolata i compiti del gestore dell'infrastruttura ...

vari soggetti preposti alla sua emanazione, bisognerebbe ripercorrere le legislazioni emesse che hanno guidato il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario in Italia.

Le tre direttive del primo pacchetto ferroviario, infatti, venivano recepite con il D.Lgs. 188/2003, che ridefiniva aspetti relativi alle licenze delle imprese ferroviarie, ai diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura, all'ampliamento dell'accesso all'infrastruttura ferroviaria, in particolare definendo in maniera più articolata e dettagliata le caratteristiche e i compiti del gestore dell'infrastruttura, e individuando il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come

Autorità Nazionale di Regolazione del Settore.

Sulla base di un atto di concessione rilasciato dal Ministero e nel rispetto degli obblighi assunti con un contratto di programma, al Gestore Infrastruttura compete pertanto la ripartizione delle capacità d'infrastruttura e la certificazione dei requisiti di sicurezza che consentivano alle imprese di trasporto di concorrere per l'assegnazione delle capacità stesse, oltre che una serie di attività legate più strettamente alla gestione vera e propria della rete.

I principi del decreto sancivano:
 → (art. 2 Principi) d) *libertà di accesso al mercato dei trasporti di passeggeri e di merci per ferrovia da parte delle associazioni internazionali d'impresе ferroviarie e delle imprese ferroviarie, in conformità alle prescrizioni contenute nelle direttive comunitarie a condizioni eque, non discriminatorie e trasparenti e tali da garantire lo sviluppo*



della concorrenza nel settore ferroviario.

→ (art. 10 CDS) *Il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti definisce gli standard e le norme di sicurezza, su proposta del gestore dell'infrastruttura ferroviaria, e vigila sulla loro applicazione*

→ (art. 36) *Ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali d'impresa ferroviarie c) salute, sicurezza, condizioni sociali e diritti dei lavoratori e degli utenti.*

Da quanto sopra evidenziato si evince che anche se tra le righe del decreto si percepivano dei riferimenti alle condizioni eque (compresi i diritti dei lavoratori) da applicare a tutte le organizzazioni ferroviarie che circolavano sulla rete, il Gestore non vi entrava nel merito. Infatti egli, come soggetto tecnico si limitava alla verifica dei requisiti di sicurezza delle Imprese Ferroviarie; aveva già a suo tempo disciplinato

le caratteristiche dei Sistemi di Gestione della Sicurezza (Disposizione RFI 13/2001 e successiva 15/2004) cioè l'organizzazione delle imprese che prevedeva anche l'analisi delle prestazioni per regole comuni di sicurezza, senza entrare nel merito nel definire le regole comuni contrattuali (orario di lavoro ecc.) poiché bastava essere solo titolare di un rapporto contrattuale.

Successivamente il recepimento del primo pacchetto ferroviario è stato completato con il D.Lgs. 268/2004, in attuazione della direttiva 2001/16/CE sull'interoperabilità, che determinava le condizioni che permettevano di realizzare l'interoperabilità del sistema ferroviario nazionale convenzionale con il sistema ferroviario transeuropeo.

Nel frattempo nel quadro regolamentare europeo sulla liberalizzazione del trasporto ferroviario si inserivano le direttive del secondo pacchetto ferroviario approvato in data 29 aprile 2004, nell'ambito del quale sono previste specifiche modifiche alle direttive sull'interoperabilità, essenzialmente al fine di rendere le stesse coerenti con le altre misure del secondo pacchetto, in particolare quelle sulla sicurezza e sulla costituzione dell'Agenzia Ferroviaria Europea, nonché per rispondere all'esigenza di realizzare

... l'Agenzia è pienamente indipendente dalle imprese ferroviarie e dal gestore dell'infrastruttura ...

l'interoperabilità sull'intera rete in coincidenza con l'ulteriore liberalizzazione del mercato.

Il pacchetto si compone dei seguenti atti:

- regolamento (CE) n. 881/2004, che istituisce un'Agenzia Ferroviaria Europea la quale fornisce assistenza tecnica ai lavori per lo sviluppo dell'interoperabilità e l'implementazione della sicurezza (c.d. regolamento sull'Agenzia);

- direttiva 2004/49/CE che prevede un complesso di misure per accrescere il livello di sicurezza delle ferrovie comunitarie, in considerazione dello sviluppo dell'interoperabilità delle reti (c.d. direttiva sulla sicurezza delle ferrovie);

- direttiva 2004/50/CE che modifica le precedenti direttive sull'interoperabilità in considerazione dell'istituzione dell'Agenzia Ferroviaria Europea, disposta con il regolamento n. 881/2004/CE;

- direttiva 2004/51/CE, relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie, che prevede un ampliamento della concorrenza per quanto concerne il trasporto nazionale delle merci.

Tali direttive venivano recepite nel D.Lgs. 162/2007 che disciplina le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari, attribuendo le competenze in materia a un organismo autonomo di nuova istituzione, l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

L'Agenzia è pienamente indipendente dalle imprese ferroviarie, dal gestore dell'infrastruttura, da ogni altro soggetto richiedente la certificazione e dagli enti appaltanti.

L'ANSF rilascia il certificato di sicurezza alle imprese ferroviarie e l'autorizzazione di sicurezza ai gestori dell'infrastruttura; istituisce

e aggiorna il registro d'immatricolazione nazionale del materiale rotabile autorizzato; svolge attività di studio, ricerca e approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario; formula

proposte e osservazioni per il miglioramento della sicurezza ferroviaria; collabora con l'Agenzia Ferroviaria Europea; qualifica i Verificatori indipendenti di sicurezza per i processi di omologazione; vigila sull'accesso alle strutture di formazione per i macchinisti, il personale viaggiante e il personale addetto a compiti di sicurezza essenziali.

I principi del decreto sancivano: (Art. 1. Finalità) *Il presente decre-*

to disciplina le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari e ha l'obiettivo del mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi;

Art. 5. Principi che regolano l'attività dell'Agenzia

4. L'Agenzia provvede affinché la responsabilità del funzionamento sicuro del sistema ferroviario e del controllo dei rischi che ne derivano incomba sui gestori dell'infrastruttura e sulle imprese ferroviarie, obbligandoli a mettere in atto le necessarie misure di controllo del rischio, ove appropriato cooperando reciprocamente, ad applicare le norme e gli standard di sicurezza nazionali e a istituire i Sistemi di gestione della sicurezza.

6. *L'Agenzia, nell'elaborare il quadro normativo nazionale, consulta tutti i soggetti interessati, compresi i gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie, i fabbricanti e i fornitori di servizi di manutenzione, gli utenti e i rappresentanti del personale (a nostro parere è il punto determinante per il CCNL uguale per tutti cui l'ANSF non ha mai dato seguito).*

Art. 6. Compiti dell'Agenzia

n) *compiere attività di studio, ricerca, approfondimento in materia di sicurezza del trasporto ferroviario, anche recependo indicazioni emergenti dalle indagini e dalle procedure svolte dall'organismo investigativo sugli incidenti e gli inconvenienti ferroviari per il miglioramento della sicurezza; svolgere attività di consultazione in materia di sicurezza ferroviaria a favore di pubbliche amministrazioni e attività propositiva anche nei confronti del Parlamento in vista dell'approvazione di norme di legge atte a garantire livelli più elevati di sicurezza delle ferrovie;*

o) *formulare proposte e osservazioni relative a problemi della sicurezza ferroviaria a ogni soggetto o autorità competenti.*

Con riferimento ai gestori dell'infrastruttura e alle imprese ferroviarie, il decreto legislativo afferma la responsabilità di ciascuno di essi per la propria parte di sistema e per il relativo funzionamento sicuro.

I gestori dell'infrastruttura e le imprese ferroviarie elaborano i propri sistemi di gestione della sicurezza, costituiti dall'organizzazione e dai provvedimenti messi in atto per

... nel nostro Paese in 10 anni sono state rilasciate 62 licenze ...

assicurare la gestione sicura delle operazioni.

Il decreto legislativo istituisce infine, presso il Ministero dei Trasporti, l'Organismo investigativo permanente, il quale svolge indagini a seguito di incidenti gravi, al fine di fornire eventuali raccomandazioni finalizzate al miglioramento della sicurezza ferroviaria e alla prevenzione di incidenti. L'Organismo ha inoltre la facoltà di indagare sugli incidenti e sugli inconvenienti che, in condizioni diverse, avrebbero potuto determinare incidenti gravi.

Dalle linee guida per il rilascio del Certificato di Sicurezza emanato dall'ANSF risulta anche che:

II.3.2 *L'Impresa Ferroviaria può effettuare il trasporto affidando ad altre IF servizi o attività complementari alla trazione, dandone evidenza nel proprio Sistema della Gestione della Sicurezza. In tal caso l'IF affidante rimane comunque responsabile del trasporto in quanto titolare del Certificato di Sicurezza, fatta salva la responsabilità dell'IF affidataria per quanto riguarda la gestione in sicurezza del servizio affidato o della prestazione resa...*

II.3.3 Documentazione da allegare nella richiesta del Certificato di Sicurezza parte B

p. 11 *condizioni di utilizzazione del personale che svolge mansioni di sicurezza coerente con la normativa in materia in vigore*

Art. 13. Sistemi di gestione della sicurezza

3. *Il sistema di gestione della sicurezza di ogni gestore dell'infrastruttura tiene conto degli effetti delle attività svolte sulla rete dalle varie imprese ferroviarie e provvede affinché tutte le imprese ferroviarie possano operare nel rispetto della Sicurezza Tecnica dell'Infrastruttura e delle norme nazionali di sicurezza e delle condizioni stabilite dai rispettivi certificati di sicurezza. Tale sistema, inol-*



tre, è concepito in modo tale da garantire il coordinamento delle procedure di emergenza del gestore dell'infrastruttura con quelle di tutte le imprese ferroviarie che operano sulla sua infrastruttura.

Come si evince dai riferimenti sopra riportati, i successivi atti organizzativi emanati dall'ANSF fanno riferimento a prestazioni e condizioni di utilizzazione del personale ma ancora una volta non entrano nel merito di regole contrattuali comuni. Inoltre la garanzia del coordinamento delle procedure sia in caso di service tra Impresa Ferroviaria che di emergenza tra Gestore dell'Infrastruttura e IF deve partire comunque da una base comune di condivisione dei soggetti che si trovano a operare, quantomeno avendo la consapevolezza che tutti



Art. 36.

Ulteriori obblighi delle imprese ferroviarie e delle associazioni internazionali di imprese ferroviarie

1. Le imprese ferroviarie e le associazioni internazionali di imprese ferroviarie che espletano sull'infrastruttura ferroviaria nazionale servizi di trasporto di merci o di persone osservano, oltre ai requisiti stabiliti dal presente decreto, anche la legislazione nazionale, regionale, e la normativa regolamentare e i contratti collettivi nazionali di settore, compatibili con la legislazione comunitaria, e applicate applicati in modo non discriminatorio, con particolare riguardo agli standard definiti e alle prescrizioni in materia di:

- a) requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari;
- b) requisiti di sicurezza applicabili al personale, al materiale rotabile e all'organizzazione interna delle imprese ferroviarie;
- b bis) condizioni di lavoro del personale;
- c) salute, sicurezza, condizioni sociali e diritti dei lavoratori e degli utenti;
- d) requisiti applicabili a tutte le imprese nel pertinente settore ferroviario destinate a offrire vantaggi o protezione agli utenti.

2.E' fatto obbligo alle imprese ferroviarie e alle associazioni internazionali di imprese ferroviarie di rispettare gli accordi applicabili ai trasporti ferroviari internazionali, nonché le pertinenti disposizioni fiscali e doganali.

N.B. in rosso le nuove parole adottate; barrate, le parole abrogate

operino secondo orari di lavoro comuni senza essere costretti a strafare, soprattutto in presenza di emergenze. A ogni modo tale condizione determina la stessa qualità delle prestazioni e riduce il rischio di dumping sociale.

In data 23 ottobre 2007, allo scopo di completare il quadro legislativo comunitario in materia, è stato approvato in sede europea il terzo pacchetto ferroviario, teso a creare uno spazio ferroviario europeo integrato, con l'obiettivo di rendere i trasporti per ferrovia più competitivi e attraenti per gli utenti.

Il pacchetto si compone dei seguenti atti:

1 Direttiva 23 ottobre 2007, n. 2007/58/CE, che modifica la direttiva 91/440/CEE del Consiglio relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e la direttiva 2001/14/CE relativa alla ripartizio-

ne della capacità di infrastruttura ferroviaria e all'imposizione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria. La direttiva ha lo scopo di aprire il mercato dei servizi internazionali di trasporto passeggeri all'interno della Comunità (direttiva da recepire entro il 4 giugno 2009);

1 Direttiva 23 ottobre 2007, n. 2007/59/CE relativa alla certificazione dei macchinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità (direttiva da recepire entro il 4 dicembre 2009);

1 Regolamento 23 ottobre 2007, n. 1371/2007 relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario.

Il recepimento delle ultime direttive ha determinato l'emanazione del decreto n. 247 del 30 dicembre 2010 relativo alla certificazione dei mac-

chinisti addetti alla guida di locomotori e treni sul sistema ferroviario della Comunità dove si evince:

→ la necessità di evitare una concorrenza basata esclusivamente sulle differenze delle condizioni di lavoro;

→ obiettivi di produttività possono essere raggiunti creando regole comuni relative alle condizioni di utilizzazione del personale.

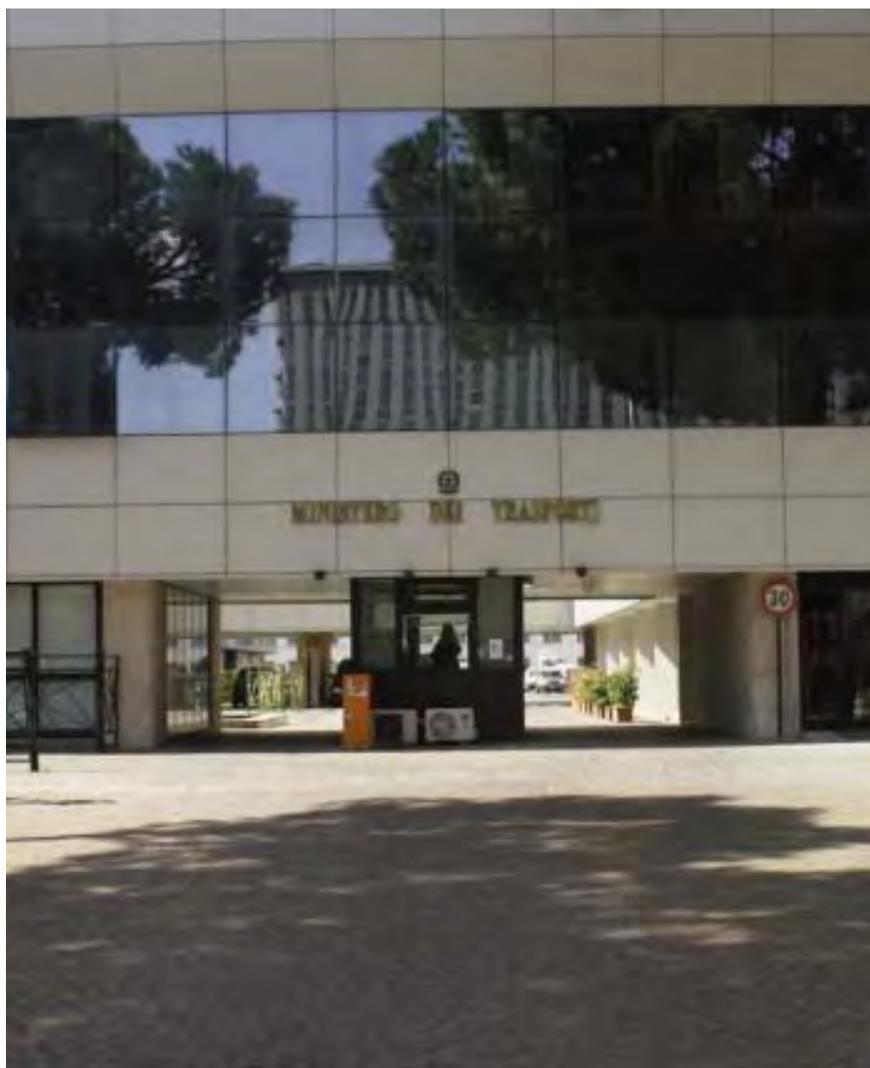
Nel nostro paese in 10 anni (dal 2000 al 2010) sono state rilasciate 62 licenze! Oltre 30 sono le imprese ferroviarie in possesso del Certificato di Sicurezza e le quote di merci e persone trasportate su ferro sono rimaste pressoché inalterate. Con l'emanazione del Decreto Legislativo 8 luglio 2003 n° 188, in attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria, il legislatore ha lasciato un buco normativo per non aver richiesto l'applicazione del contratto di lavoro del settore di riferimento e le nuove imprese ferroviarie, con il dichiarato intento di risparmiare, hanno applicato ai loro dipendenti contratti propri di altri settori merceologici (Commercio, Autotrasporto Merci, Autoferrotranvieri, Contratti Individuali, ecc.).

Il movimento sindacale dei ferrovieri e dei lavoratori dell'indotto sin dal primo momento ha denunciato la gravità della problematica.

Nel trasporto ferroviario il rispetto delle norme di sicurezza è una condizione imprescindibile e la si può garantire solo con l'applicazione di norme d'impiego che tengano conto rigorosamente conto delle peculiarità del settore.

Affermare poi che la manovra-bis obbliga tutte le imprese ferroviarie ad applicare il contratto delle Ferrovie dello Stato è come dire che le imprese metalmeccaniche italiane applicano tutte il contratto della Fiat; coloro che si stanno lamentando sanno bene che il Contratto Collettivo Nazionale delle Attività Ferroviarie è un contratto di primo livello con contenuti marcatamente diversi dal contratto delle Ferrovie dello Stato, che è un contratto Aziendale.

Per tali motivi accettiamo con pia-



cere il provvedimento di "applicare i contratti collettivi di settore" anche perché si regolerà un settore in cui il numero delle persone interessate sicuramente aumenterà nei prossimi anni e si pone rimedio a un buco normativo esistente da tempo.

E' vero pure che il Ministero dei Trasporti debba ricercare la condivisione delle parti per chiarire quali siano "i contratti collettivi nazionali di settore" necessari come requisito che le Imprese Ferroviarie hanno l'obbligo di rispettare.

Ribadiamo il fatto che come Fast FerroVie ci dichiariamo basati per le osservazioni di merito mosse dall'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato alle Istituzioni, in cui si paventa che tale norma obblighi tutte le Imprese ad applicare il Contratto di Gruppo FS; tale fattispecie è sostanzialmente

smentita anche dalle Associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, che per la prima volta non vedono la clausola sociale come un ostacolo alla concorrenza.

E' evidente però che parlare di contratti anziché di contratto di settore, se da una parte restringe la rosa delle scelte che le imprese ferroviarie possono fare in merito al contratto da applicare in azienda, dall'altra costringe il Governo a dettare una regola applicativa cogente per fare sì che l'ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria) possa pretenderla quale requisito insindacabile nelle procedure di rilascio dei certificati di sicurezza.

multarivincenzo@fastferrovie.it

Cessione del quinto dello stipendio

Finanziamenti
Prestiti personali
Mutui
Leasing

RF Finance

C'È UN MODO PIÙ SEMPLICE PER REALIZZARE I TUOI PROGETTI



SCEGLI UN PRESTITO PER DIPENDENTI E PENSIONATI SIGLACREDIT

Il tuo progetto realizzato con **SiglaCredit**.

- ▣ Chiedi un preventivo. È gratuito e senza impegno.
- ▣ Scegli la tua rata. Non ci sarà nessun'altra spesa.
- ▣ Scopri com'è semplice fare il primo passo con i nostri consulenti.

Numero Verde
800168116

www.rffinance.it
e-mail: rfagentesigla@gmail.com

Messaggio pubblicitario con finalità promozionale. Salvo approvazione della finanziaria. Per tutte le condizioni contrattuali si rinvia la lettura del libro principale come di trasparenza e del foglio informativo disponibili su www.siglacredit.it o presso le agenzie SiglaCredit. N. iscr. Banca d'Italia 36478.TABO massimo entro i limiti di legge, secondo rituale trimestrale Banca d'Italia. Le condizioni sono quelle possibili variazioni in base al profitto del cliente.

Sigla Credit

Sigla Srl Iscrizione n. 36478 presso Banca d'Italia

Siamo i tuoi vicini di casa

L'efficienza di Ivu come l'Araba Fenice "Che ci sia ciascun lo dice, dove sia nessun (o solo lui) lo sa"

Il famigerato software di gestione dei servizi del personale di macchina e di bordo non funziona, ma c'è qualcuno che non riesce a farsene una ragione.

di Vincenzo Notarnicola

Come ogni numero di questo giornale, da troppi mesi a questa parte, anche in questa edizione ci corre l'obbligo di spendere due parole su quella che sta diventando la più inutile e costosa sventura che mai si sia abbattuta sul capo dei macchinisti e dei capotreni: l'IVU.

Lo scorso 5 ottobre, a Roma, è andata in scena l'ennesima pantomima sull'argomento, dove "sul palco" si sono fronteggiati, da una parte i sindacati con il loro bagaglio d'inconfutabili prove di soprusi e raggiri e dall'altra un'azienda sempre più spogliata della propria capacità di nascondere le inefficienze e le diseconomie di un sistema informatico incapace di produrre gli efficientamenti per i quali è stato acquistato.

Se le ricadute su tutto il personale mobile e sui suoi quadri non fossero così gravose, il grottesco che ormai si coglie in tutti i confronti con la controparte sull'argomento farebbe propendere per una gustosa commedia, ma purtroppo più la situazione si protrae e più, per tutti i lavoratori interessati, si fa semplicemente drammatica.

Si pensava seriamente che la stipula, sofferta nei tempi e nei modi, del documento del 20 maggio scorso con Trenitalia rappresentasse il reciproco convincimento che, indipendentemente dal sistema adoperato per gestire la produzione e assegnare i servizi al personale di macchina e di bordo, determinati fattori di carattere sociale e individuale - nonché alcuni diritti e garanzie contrattuali - fossero in ogni caso un bene da garantire.

Sciaguratamente, più quella fatidica data si allontana, maggiore è l'impressione che, mentre chi sigla-



va l'accordo per Trenitalia e chi gliene conferiva mandato agivano effettivamente sulla base della condivisione suddetta, qualche noto furbetto del palazzone, incominciando a veder andare in frantumi gli specchi del proprio illusionismo - ma non perdendo certo neanche una parte della sua proverbiale sicumera - quando è stato chiamato a esprimere il suo indispensabile parere ha giudicato percorribile l'accordo; nel frattempo elucubrando, però, intanto che l'inchiostro s'aveva ancora a seccare, quali potessero essere tutte le possibili mistificazioni, distorsioni e fraintendimenti del testo utili a celare l'assoluta incapacità del programma di funzionare nel rispetto di siffatti parametri, nonché a cercare il modo e la maniera per preparare una contabilizzazione che riuscisse

a mascherare ciò che risultasse impossibile equivocare.

Vecchie abitudini sempre dure a morire.

D'altro canto sono decenni che il noto imbonitore si occupa di turni del macchinista e, come tutti i turnisti e in particolar modo quelli della vecchia guardia, notoriamente imposta il proprio lavoro su un maquillage dei dati atto a fornirgli quei margini necessari a gestire l'esercizio senza ricadute particolarmente gravose.

Un sistema che, qualora non fosse abusato, nell'ambito di un confronto azienda/sindacato dove, in ogni caso, è lecito prevedere anche da parte aziendale qualche concessione al tavolo di trattativa, poteva trovare se non condivisione certamente una qualche comprensione.

Trenitalia

Ora no!

Nel momento in cui parliamo di IVU e dell'accordo del 20 maggio non stiamo trattando dei turni ma stiamo verificando che l'azienda sia in grado di rispettare quanto convenuto con i rappresentanti dei lavoratori sulla tutela di determinati diritti condivisi; pertanto inondare il tavolo



lo di dati sempre diversi senza degnarsi di entrare nel merito delle contestazioni mosse dai sindacati ai dati presentati precedentemente, rassomiglia troppo ad un maldestro tentativo di circonvenzione meritevole solo del massimo disdegno.

Una cosa comunque è ormai certa: il tanto vituperato software in Trenitalia non funziona!

D'accordo, è utilizzato da tante imprese di trasporto in giro per tutta Europa, tra l'altro non solo ferroviarie ma esercitanti in vettori eterogenei, però in Trenitalia non funziona!

Sarà colpa delle pretese di chi l'utilizza, che forse vanno oltre le possibilità del programma o delle proprie, o colpa del fatto che la turnazione e la distribuzione dei servizi fatta in maniera tradizionale

aveva raggiunto gradi d'efficienza difficilmente comparabili, ma la risultanza incontrovertibile è quella che, a fronte di un impegno economico certamente significativo - per non dire importante - da parte della Società, nella maggior parte degli impianti in cui si adopera IVU, a parità di produzione, occorrono più risorse umane.

Intanto il vecchio venditore di fumo, ogni giorno più scoraggiato, nel sempre più arduo tentativo di nascondere la tossicità della sua merce, continua a giocare arditamente con i numeri, i conteggi e le interpretazioni lessicali, dando sfoggio di personalissime esegesi di dati e di perifrasi che però si frantumano contro i riscontri oggettivi, e pertanto inconcludenti, che sono resi noti a iosa dalla FAST Ferrovie e da tutte le altre OO.SS., lasciandolo, di volta in volta, sempre più nudo e sempre più solo.

Tanto è vero che ormai è lecito affermare, senza tema di smentita, che sulla base di quanto si coglie ai tavoli di trattativa o negli approcci con dirigenti fuori da un contesto d'ufficialità, la sensazione più forte è quella che ormai in Azienda sono rimaste, oltre a lui - se ancora ci crede - non più di due o tre persone che sono persuase che l'enorme investimento economico fatto su IVU non siano stati, alla fin fine, soldi buttati; forse, se così fosse, non sarebbe certo una sorpresa scoprire che queste persone sono proprio coloro che di tali soldi hanno caldeggiato o deliberato la spesa e che quindi questa convinzione non possono certo permettersi di perderla.

Intanto, però, il personale di macchina e di scorta, soggetto all'ignobile utilizzo del famigerato software, non riesce più ad avere una vita sociale e viene fatto oggetto di pesanti sperequazioni in ordine ai carichi di lavoro e alla retribuzione accessoria; inoltre, come se ciò non bastasse, è soggetto anche a soggiacere a ripetute violazioni normative e contrattuali, contro le quali risulta veramente difficile intervenire.

Un disagio e una differenza che sono certamente accresciute dal senso d'inutilità e gratuità delle vessazioni subite, perché il personale vede ogni giorno come la programmazione fatta da IVU sia costretta a quotidiani cambiamenti, vede come il fabbisogno del personale, impianto per impianto, sia cresciuto e come la possibilità di godere di un giorno di ferie o di uno spostamento del servizio, che gli permetta di tener fede a quei semplici impegni che ogni lavoratore ha il diritto di poter vedere mantenuti (una visita medica, il saggio del figlio, l'assistenza estemporanea o improvvisa all'anziano genitore, ecc. ... ecc. ...) sia ormai divenuta un'impresa titanica.

Queste sono solo la punta dell'iceberg costituito dalle ragioni che hanno portato Trenitalia a stipulare con la FAST FerroVie e altre OO.SS. l'accordo del 20 maggio scorso; ne consegue che, così come è stato liberamente sottoscritto, allo stesso modo questo benedetto accordo ha il dovere di trovare una pedissequa applicazione.

L'ho già detto, eccezion fatta per i personaggi di cui sopra e qualcun altro che è costretto a far finta di crederci, sembra proprio che tutti coloro che vi hanno avuto a che fare sono ormai certi che IVU aumenti il costo del lavoro e vessi inutilmente il personale; in buona sostanza pare che sia proprio un'opinione diffusa che, o si trova il modo di utilizzarlo in maniera corretta e funzionale all'azienda ma anche ai lavoratori o son solo soldi buttati.

Purtroppo, però, nel gruppo FS sembra proprio che, fino a quando non se ne accorge LUI certe disconomie non possano cessare e con esse la vessazione dei lavoratori.

Non ci resta, quindi, che strillare tanto forte da farci sentire anche da chi in altre faccende è affaccendato.

v.notarnicola@fastferrovie.it



La tracotanza della dirigenza Trenord è più o meno legittima delle pressioni ca

Una dettagliata analisi del travagliato percorso relazionale con la società di trasporto lombarda lascia intravedere un retroscena, in verità neanche troppo nascosto

di Vincenzo Notarnicola

E' indubbio che la percezione dell'entità del groviglio delle problematiche che attanagliano la nuova società di trasporto denominata Trenord ha ampiamente oltrepassato i confini della Lombardia e comincia a spandere giustificato allarmismo anche nelle altre aziende del TPL dedite al trasporto su ferro, magari cominciando proprio dalle divisioni regionali del trasporto passeggeri di Trenitalia, nelle quali i ferrovieri più accorti cominciano a intravedere, nel progetto lombardo, i riflessi del loro futuro, ancor più inquietante perché non si sa quanto prossimo.

Se il periodo estivo ci aveva lasciato con un confron-

to contrattuale fra Trenord e sindacati, arenato nella perdurante distanza dei reciproci attestamenti ma con qualche spiraglio di risoluzione, questo tiepido approccio autunnale ci regala, invece, un brusco arresto della trattativa di confluenza al CCNL, combinato con la presentazione di un programma di ristrutturazione della produzione, inimmaginabile quanto inquietante nei tempi ma ancor più nei contenuti.

Un progetto che, più che ambizioso, presuntuoso e contrario a diverse norme contenute in entrambi i contratti applicati in quest'azienda appare, allarmisticamente, poco funzionale, superficiale e maldestro. Ciò al punto tale da dare impressione che chi l'ha ideato sia fornito di un'eccellente formazione teorica e forse anche pratica in aziende operanti in ambiti diversi, ma che poco o nulla abbia mai avuto modo d'apprendere sull'intricato universo in cui vivono i servizi di condotta e scorta e, conseguenzialmente, sull'utilizzazione del personale di macchina e di bordo, nonché sulla loro infinita e specifica casistica, generata da servizi che ruotano sulle intere 24 ore, per 365 giorni l'anno, in maniera né ripetitiva né cadenzata.

Su tutto ciò torneremo poi, per il momento facciamo un passo indietro per ricordarci, seppur brevemente, le particolarità di questa singolare situazione contrattuale societaria.

Il trasporto pubblico locale su ferro, in Lombardia,



figlia
pitoline?

Trenord

era effettuato da due imprese, Trenitalia con la propria Divisione Trasporto passeggeri Regionale e LeNord che, nella stragrande maggioranza dei casi, effettuava servizio sulle proprie linee.

La prima azienda aveva all'incirca 2.500 dipendenti inquadrati nel CCNL delle Attività Ferroviarie, a sua volta integrato dagli accordi nazionali e regionali di confluenza e di secondo livello; la seconda, invece, all'incirca 1.500 dipendenti inquadrati nel CCNL degli Autoferrotranvieri, anch'esso completato dagli accordi regionali integrativi di secondo livello.

Quasi due anni fa le due società decidono di accorparsi in unica azienda dando vita a un percorso di fusione

condiviso con tutte le OO.SS. e ipotizzando un cammino procedurale che aveva l'obiettivo di far nascere questo nuovo soggetto industriale nell'arco di dodici mesi assicurandogli, nel contempo, un unico riferimento contrattuale.

Oggi, quando il tempo trascorso è quasi il doppio di quello preventivato, è senz'altro stata costituita la società Trenord secondo tutti i canoni previsti ma, nel concreto, sotto questo nome convivono ancora due distinte imprese di trasporto ferroviario.

Permane, infatti, una situazione in cui più di 4.000 lavoratori sono formalmente dipendenti della stessa azienda ma, pur facendo - a seconda delle mansioni previste dalla propria qualifica - lo stesso lavoro, hanno diritti, doveri, tutele e retribuzioni diverse a seconda dell'impianto cui sono assegnati. Un abominio!

Addirittura le assunzioni, da allora, avvengono inquadrando il dipendente in un regime contrattuale che varia a seconda dell'impianto cui questi viene assegnato.

E' una situazione che sta diventando sempre più allarmante, anche perché la dirigenza di Trenord, mentre non perde occasione per esternare, nello stesso tempo,

tutto il proprio rammarico per l'impasse creatasi e il proprio impegno a risolvere in fretta la situazione, nei fatti, invece, percorre strategie risolutive oscure e tortuose che allontanano qualunque possibile buon esito della crisi.

Infatti, mentre a parole, in tutti i comunicati comunque emessi la società declama la propria fretta di concludere questo travagliato percorso contrattuale, nella sostanza si diverte a giocare a nascondino con i rappresentanti dei lavoratori, calendarizzando date estremamente rarefatte e presentandosi al tavolo con posizioni che risultano troppo spesso peggiorative rispetto a quanto convenuto tra le parti nell'incontro precedente.

Un pessimo costume che ha la sfrontatezza d'adoperare anche quando la trattativa si svolge su due appuntamenti nella stessa giornata, magari rilanciando nel pomeriggio su quanto già non era stato convenuto con le OO. SS. in mattinata.

Così è avvenuto lo scorso 3 e 4 ottobre quando, in una due giorni che doveva essere, su pressante richiesta della controparte aziendale, una no-stop finalizzata a dare la spallata decisiva alle difficoltà d'abbrivio del percorso di confluenza contrattuale, Trenord, la mattina del giorno 3 ha presentato un testo che riproponeva, intonse, tutte le criticità che avevano portato il tavolo alla brusca rottura il 29 luglio prima e il 26 settembre poi.

Nel pomeriggio, quando legittimamente il sindacato si aspettava la consegna di un documento d'avanzamento lavori, l'Impresa ha pensato bene di avanzare un elaborato che, rispetto a quello proposto in mattinata era assolutamente peggiorativo, dileggiando, in questo modo, qualunque emendamento o osservazione avesse mai espresso nel confronto la controparte sindacale e mettendo in evidenza, nel contempo, il livello di considerazione nella quale la società intende tenere la propria controparte.

Il fronte sindacale, questa volta coeso e ben conscio delle enormi difficoltà e delle profonde incertezze che in questa difficile situazione transitoria, che diventa ogni giorno più stabile, inquietano le giornate dei lavoratori di Trenord, ha ben pensato di contrapporre una proposizione costruttiva alla tracotanza aziendale.

Pertanto ha avanzato soluzioni mediate che, qualora non avessero potuto proficuamente coniugare le esigenze di entrambe le parti del tavolo, certamente avrebbero potuto costituire interessanti punti d'avvicinamento e delle ottime basi dalle quali il confronto sarebbe stato in grado di spiccare il decisivo balzo in avanti.

Viceversa Trenord, dopo essersi limitata a registrare il tutto, la mattina del 4 ha preferito troncare la trattativa con una pregiudiziale concernente i limiti del lavoro settimanale che, nei tempi e principalmente nei modi in cui è stata presentata, così come nei suoi stessi contenuti, ha voluto essere non solo una posizione inaccettabile

... l'obiettivo di far nascere questo nuovo soggetto industriale nell'arco di dodici mesi ...

le per i rappresentanti dei lavoratori ma anche un atto provocatorio e perciò indisponente.

A questo proposito non può certo sfuggire, anche all'occhio meno avvezzo, che un tale approccio al confronto non può dipendere dall'incapacità o dal menefreghismo, ma molto probabilmente è la controprova di un preciso percorso politico/industriale che, incurante del concreto rischio di trascinare il TPL su ferro in Lombardia verso il caos e l'inefficienza, persegue trame e obiettivi misteriosi e apparentemente inintelligibili.

Perché? A chi giova? A uno dei due soci forse? E se sì, a chi e in che modo?

Domande che non trovano una risposta certa ma che ottengono una sicura conferma nella presentazione di un progetto di riorganizzazione della produzione, fatta alle OO.

SS. neanche una settimana dopo questa insulsa trattativa.

Non è questo il luogo ma soprattutto il momento nel quale entrare nel merito delle enormi peculiarità negative di tale progetto, dal punto di vista dei lavoratori, che sono costretti a subirlo ma anche e soprattutto dal punto di vista aziendale.

Ciò rende ancor più preoccupante lo scenario descritto finora, non fosse altro che per il motivo che l'azienda vuole applicare il progetto in questione solo a una parte del personale, tra l'altro quella parte che ha norme contrattuali, tipologie di servizio e dislocazioni d'impianti che più divergono da quelle proposte e meno si prestano alla sua applicazione.

Qualche considerazione, però, è certamente d'obbligo proporla.

La prima di queste è già stata espressa in premessa, infatti, scorrendo le pagine del progetto, si ha subito l'impressione che sia stato scritto da qualcuno estremamente ferrato e aggiornato nello studio e sviluppo delle tecniche di ottimizzazione delle risorse umane, in particolar modo all'interno di scenari industriali che potremmo definire standard.

Purtroppo, con la stessa immediatezza, il progetto dà anche l'idea di essere stato elaborato da qualcuno molto poco avvezzo a quelli che sono i meandri, estremamente atipici, dell'esercizio ferroviario, in particolar modo in questo caso in cui, per larga parte, ci si riferisce alla gestione del lavoro del personale mobile.

Sembrano, inoltre, molto poco considerate tutte quelle "perturbazioni dell'esercizio" che sono invece la quotidianità di questa tipologia di servizio, in particolar modo quelle criticità che accadono con i primi treni della mattina e specialmente in quelle località, che sono certo poche, caratterizzate da un ridotto apporto di personale assegnato e senza scorta di materiale.

Forse la pretesa è quella di risolvere il tutto attraverso l'utilizzo di un complesso di meccanismi di gestione e premialità sulla base di "sistemi indicatori di performance" e di "strumenti tecnologici" per la valutazione

del personale mobile, così come accennato nel progetto ma, se così fosse, chiunque avesse una conoscenza del settore un po' meno che superficiale avrebbe la stessa convinzione: la profonda spaccatura che si creerebbe tra il personale, generando un crescendo di attriti tra i lavoratori, nonché tra gli stessi e i loro quadri, non risolvrebbe certo i problemi suddetti, anzi.

Inoltre, la proattività che si riuscirebbe ad ottenere da una parte di questi lavoratori sarebbe più che bilanciata dal malumore e dall'insoddisfazione che andrebbe a covare nell'animo del restante personale, rendendo il progetto senz'altro controproducente.

Apparendo indubbia l'improponibilità di inutili quanto dannose ridondanze nella linea dell'organizzazione del servizio bisogna dare per scontato che, in un siffatto progetto, i turni del personale di

macchina e di scorta non possano più essere d'impianto.

Da questa constatazione deriva la seconda considerazione e cioè che l'unica alternativa percorribile è, ovviamente, quella dei turni individuali.

Si dovrebbe abbandonare, pertanto, un sistema ado-

... la dirigenza di Trenord percorre strategie risolutive oscure e tortuose ...



Trenord

prato attualmente da entrambi gli ordinamenti normativi che possiede due importanti peculiarità: quella di consentire a tutto il personale, indistintamente, di effettuare a rotazione ogni giornata del turno e quella di poter loro garantire la programmazione di una vita sociale, magari diversa da tanti altri lavoratori ma accettabile.

Di contro, quello dei turni individuali è un sistema che ha dimostrato, incontrovertibilmente, di avere ricadute estremamente negative in merito alla socialità del lavoratore costretto a seguirlo e delle considerevoli disparità di trattamento in ordine ai carichi di lavoro e alla retribuzione accessoria.

Siccome, finora, non si hanno notizie di supporti informatici utilizzati a sostegno di analoghe iniziative diversi dal famigerato IVU, la domanda che sorge spontanea è: com'è mai possibile che la dirigenza di Trenord, unanimemente stimata come moderna e accorta, non si sia ancora resa conto che IVU non funziona?

Oltre un anno di sperimentazione in Trenitalia, infatti, ha dimostrato che l'utilizzo di questo software ha

esasperato il personale costretto a lavorare sui turni da esso elaborati, insieme ai quadri addetti alla distribuzione delle risorse umane, ma ha anche comportato un innegabile aumento del costo del lavoro.

Non sarà che il vecchio "dottor Dulcamara" di Piazza della Croce Rossa sta trovando, fuori dalla sua Impresa, quella fiducia e quella credibilità che proprio il programma maledetto gli ha eroso e dissipato quasi totalmente in casa?

Come se ciò non bastasse, in merito all'argomento turni occorre anche valutare il peso e le conseguenze di tutte le violazioni contrattuali che una siffatta turnazione individuale comporterebbe; inosservanze, tra l'altro, perpetrate a carico di entrambi i contratti ancora in vigore in azienda.

E' innegabile che ne scaturirebbe conflittualità con i rappresentanti dei lavoratori che non avrebbe nulla da invidiare a quella che sta costringendo Trenitalia a più di qualche riflessione, nonché a robuste frenate sul suo progetto similare e che peserebbe come un macigno sulla buona e veloce chiusura di un percorso contrattuale già così tanto, troppo problematico.

La terza riflessione parte dall'osservazione di come tutti gli intoppi sul percorso della confluenza contrattuale in Trenord siano iniziati solo quando quello dei due soci che ha tante e più importanti imprese di trasporto ha cominciato a considerare le ricadute degli accordi lombardi sulle altre proprie aziende.

Conseguentemente, s'insinua il dubbio che un tale progetto di riorganizzazione della produzione possa essere un suo esperimento a basso costo e a ridotto coefficiente di rischio.

Insomma, diventerebbe lecito immaginare una pianificazione portata avanti da Trenitalia a titolo sperimentale che, qualora avesse esito positivo, potrebbe essere esportata in tutte le sue direzioni regionali e che, in caso contrario, le consentirebbe di lasciare a Trenord, dove è proprietaria solo per metà, la gestione e la risoluzione delle ricadute.

Elucubrazioni che nascono anche e soprattutto per trovare una spiegazione plausibile al fatto che Trenord abbia arrestato, nella sostanza dei fatti, un pressante ed essenziale percorso di confluenza contrattuale per lanciarsi nell'impresa in un programma di ristrutturazione estremamente conflittuale e di dubbia riuscita. Senza dimenticarci che questa società, oggi, si trova proprio in mezzo a un guado, investita da problemi di assetto contrattuali enormi che la portano a essere, nel pur estremamente eterogeneo panorama del mondo del lavoro italiano, un'assoluta novità al di fuori di qualsiasi schema esistente, e che pertanto rischiano seriamente di travolgerla.

... quello dei turni individuali è un sistema che ha ricadute estremamente negative ...



v.notarnicola@fastferrovie.it

Vertenza Blue Ferries

R.F.I.



La compattezza e la determinazione di Organizzazioni Sindacali e lavoratori impongono un rallentamento all'affrettato percorso di cessione del trasporto marittimo di FS

di Carlo Nevi

Dopo l'incontro del 22 settembre scorso presso la sede di UNINDUSTRIA di Roma tra le Segreterie Nazionali, supportate dalle Segreterie Regionali di Sicilia e Calabria, la RFI S.p.A. e la Società Blue Ferries in merito al trasferimento di ramo d'Azienda da RFI S.p.A. alla stessa Blue Ferries del trasporto marittimo passeggeri e merci tra la Calabria e la Sicilia, la Società frena e convoca un vertice per il giorno 5 ottobre.

La decisione assunta dalla Società avviene all'indomani dell'incontro tra l'AD del Gruppo FS, ing. Mauro Moretti e le OO.SS. Nazionali nei massimi vertici, nel corso del quale le OO.SS., tra le varie e tante problematiche esistenti nel Gruppo FS, hanno posto con forza anche quelle afferenti il trasporto marittimo.

Probabilmente le osservazioni poste nell'incontro avuto con l'AD il 21 settembre e la decisione presa dai lavoratori del settore di riunirsi in assemblea permanente in contemporanea con la riunione di Roma hanno fatto sì che la Società si presentasse al tavolo negozia-

le dichiarando di "avere necessità di ulteriore tempo per rivedere il suo Business Plan" per una migliore valutazione dei costi, al fine di poter verificare fino in fondo l'applicabilità del CCNL delle Attività ferroviarie anche per la nuova società Blue Ferries.

... la difesa del contratto, è questo il nodo cruciale della questione ...

Con tale decisione la Società ha di fatto prorogato i termini della cessione - inizialmente prevista per il giorno 1° ottobre 2011 - e dimostrato di aver recepito le rivendicazioni contrattua-

li poste dalle OO.SS. e dai lavoratori, i quali non intendono perdere per nessuna ragione il trattamento e le garanzie previste a propria tutela dal CCNL delle A.F. che a tutt'oggi ha costituito la base del loro rapporto di lavoro.

La difesa del contratto, è questo il nodo cruciale della questione sulla quale le OO.SS. non intendono muovere nessun passo indietro.

c.nevi@fastferrovie.it



R.F.I. Ancora una morte sul lavoro

Il settore della manutenzione infrastrutturale è storicamente il più colpito da queste tragedie

di Carlo Nevi

Società RFI, con l'attivazione di una serie di azioni che determinino una rapida inversione del fenomeno infortunistico. Le Segreterie Nazionali, è bene ricordarlo, già in precedenza avevano chiesto unitariamente l'avvio di un confronto con i vertici del Gruppo FS e di RFI sul tema della sicurezza sul lavoro dei lavoratori impegnati nell'attività di manutenzione dell'infrastruttura ferroviaria.

Lo abbiamo chiesto nuovamente con forza all'indomani dell'incidente di Ventimiglia, un confronto serio, vero, basato sulla realtà dei fatti senza se e senza ma, perché qui è in gioco la vita umana.

Un confronto leale e trasparente, partendo dalla verifica degli organici, dell'adeguatezza dell'organiza-

zione del lavoro e della formazione sia sotto l'aspetto quantitativo che qualitativo; l'analisi delle iniziative intraprese e di quelle da approntare in modo incisivo per evitare questo triste bollettino di guerra.

c.nevi@fastferrovie.it

Ancora un grave incidente sul lavoro, ancora un morto sulla rete ferroviaria.

Sono troppi, tanti; facciamo fatica a tenere il conto.

Il 27 settembre scorso, in un incidente sul lavoro nella sottostazione elettrica di Ventimiglia, ha perso la vita Nicola Dalmasso, di 43 anni, operaio dipendente dal reparto compartimentale sottostazione della locale RFI.

Con una nota unitaria le Segreterie Nazionali Fast - Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Trasporti e Orsa hanno espresso immediatamente il loro più sentito e profondo cordoglio ai familiari di Nicola auspicando che, attraverso la rapida conclusione delle inchieste appena attivate, possa essere fatta piena luce sulla dinamica dell'incidente.

Purtroppo l'attività di manutenzione delle infrastrutture è quella che presenta più criticità riferite alla

sicurezza sul lavoro di chi vi opera, e nonostante le statistiche che FS sbandiera in ogni occasione, in RFI si continua a morire.

È giunto il momento di azzerare questa triste statistica. L'assenza di un'efficace politica sulla sicurezza sul lavoro nel nostro Paese porta a queste nefaste conseguenze.

... è giunto il momento di azzerare questa triste statistica ...

Siamo stanchi di una contabilità che certifica le disgrazie che colpiscono i lavoratori, è necessario mettere fine a questo stillicidio.

Bisogna non solo costruire strutture organizzative aziendali dedicate alla sicurezza, ma è necessario agire quotidianamente con comportamenti che impediscano il ripetersi di queste tragedie. Riteniamo ormai non più eludibile una seria presa di coscienza da parte del Gruppo FS e dalla

Febbre a trentanove

Piano industriale ATAC

di Alba Pietrazzi e Adolfo De Santis*



Passando nell'arco di pochi giorni dall'immobilismo più totale a un'accelerazione da capogiro, si è tornati inerti al punto di partenza; i segnali da troppo tempo costantemente e inesorabilmente ci giungono, ma il pressappochismo con cui si sta affrontando la crisi del Tpl romano e di ATAC in particolare lascia perplessi, per non dire preoccupati.

Quello che nella migliore delle previsioni doveva essere il punto d'inizio di una nuova era del trasporto di Roma Capitale - o quantomeno la fine di un'epoca buia e inquisitoria - in realtà si rivela né più né meno che la riedizione di una trama vista e rivista, della quale sconcertano l'incoerenza d'idee e di comportamento di alcune parti in oggetto. Arroccati ognuno sulle proprie posizioni, non si è registrato alcun segnale di distensione né passi in avanti e le richieste di discussione e approvazione del Piano Industriale in tempi rapidissimi (entro il 15 ottobre scorso) sono andate disilluse.

Il tavolo del confronto muove i

suoi passi incerti e del paventato Piano sono rimaste solo le 8 schede prospettiche, lanciate come un sasso nello stagno per vedere l'effetto che provoca quando arriva a bersaglio. Come l'acqua colpita s'increspa, l'esito più immediato è stato il propagarsi di una serie di onde (mediatiche per lo più) che hanno turbato il già fragile equilibrio e la suscettibilità dei lavoratori, ai quali è arrivato un esclusivo e univoco messaggio: sacrificio (dei soliti, ovviamente).

Il tema lascia in apprensione tutti i lavoratori, i quali temono per il proprio futuro consapevoli che questa volta non si uscirà indenni

... *l'enorme deficit causato da quindici anni di gestione scellerata* ...

dal "problema", pur nella speranza che l'ennesimo martirio, almeno in parte, sia equo o quantomeno risolutivo per salvare l'Azienda. Alle note vicende accadute negli ultimi due anni (parentopoli in particola-

re), pensavamo potesse seguire un forte ridimensionamento che permettesse ad ATAC di "normalizzarsi" ripianando l'enorme deficit (350 milioni di euro) causato da quindici anni di gestione scellerata. Nonostante l'esubero nel personale dirigente del 30%, nonostante esternalizzazioni per 40 milioni di euro, nonostante superminimi e *ad personam* assegnati senza criterio, chi secondo ATAC deve pagare il prezzo più caro sono esclusivamente i lavoratori che concorrono all'effettiva produzione del servizio. Ovvio che, così stando le cose, la temperatura salga, toccando eufemisticamente i 39 gradi e sia destinata a prosperare proporzionalmente all'accrescersi delle tensioni "sociali" tra i dipendenti. Autisti contro impiegati, operai contro verificatori, macchinisti contro operatori della mobilità, "allegati A" contro "allegati A", ex-trambus contro ex-metro contro ex-atac: tutti contro tutti.

Unico denominatore comune il 39 (ore, naturalmente). Nel nome dell'efficientamento aziendale e del recupero sulla produttività, per gli autisti è stata proposta una rivisitazione delle ciclagioni con riduzione dei riposi aggiuntivi conseguenti, uno stravolgimento della durata massima e minima di orario di lavoro e una nuova regolamentazione dei turni con loro saturazione; così, proprio come previsto per

i macchinisti con l'aggravante di una riduzione dei tempi non produttivi compresi nel tempo macchina, nonché l'assegnazione dei turni non girati (manovre) a personale non di macchina, ovvero operai. Operai da tramutarsi in "ibridi" dalle plurimansioni, in barba alle professionalità e alle specializzazioni di ognuno, per di più utilizzabili all'uopo con turnazione ordinaria sulle ventiquattro ore. Sorvolando

Autoferrotranvieri

sull'involuzione degli istituti comuni, su tutti grava comunque e indiscriminatamente l'aumento dell'orario di lavoro settimanale, anche per il personale amministrativo "sequestrato" in ufficio tutti i giorni fino a tardo pomeriggio.

Fast è consapevole che non basta limitare il numero dei dirigenti, cosa che un'azienda normale avrebbe già regolato a suo tempo; non basta ridurre i propri quadri di posizione nel numero, nelle mansioni e nei benefit, cosa che un'azienda normale avrebbe già ottimizzato a suo tempo; non basta recuperare gli *ad personam* (di cui sopra) regalati, cosa che un'azienda normale avrebbe già eliminato a suo tempo; per non parlare della paventata "svendita" dei propri immobili. Fast è convinta che un'azienda normale avrebbe prospettato, prima di tutto, un'analisi seria e capillare dei costi effettivi di gestione. Un'azienda normale avrebbe reso noto senza timore esternalizzazioni, appalti, contratti, ovvero i "costi vivi", partendo dal loro taglio per avviare il proprio risanamento. FAST è convinta che con una riduzione dei costi superflui la temperatura si abbasserebbe e che, viste queste premesse, le 39 ore di lavoro non sono necessarie per nessuno.

Ovviamente chi ha tirato il sasso ha nascosto la mano e attualmente non dà seguito ai buoni propositi fissati nelle intenzioni attendendo che l'elastico, sapientemente teso, si rompa definitivamente e magari nel caos possa operare indisturbato.

Nonostante, come organizzazione sinda-

cale, avessimo garantito da subito ampia disponibilità a un confronto serio e corretto, avendo constatato

... su tutti grava comunque l'aumento dell'orario di lavoro settimanale ...

che le proposte formulate da ATAC sono per lo più irricevibili, non vorremmo che il tutto celi una manovra diversiva per arrivare a una soluzione più facile e indolore per "qualcuno". "Qualcuno" che ultimamente fa un gran parlare, sulla falsariga di altre regioni, di Agenzie Regionali per il trasporto che garantirebbero una sicura "omogeneizzazione" tariffaria, operativa e normativa del Tpl regionale ma soprattutto milioni di euro di vantaggi fiscali. Fast auspica un'ipotetica azienda regionale

unica per il trasporto e lo fa da tempo a gran voce. Definirsi, però, precursori o fautori delle Aziende

Regionali di trasporto non assolve dall'incombenza di risanare una o più aziende locali, come non esenta nessuno dalle responsabilità di dover tutelare gli enti, oltre che i dipendenti e gli utenti,

garantendo loro una risorsa (di pubblica utilità) sana e produttiva come ATAC. Inverosimile anche solo pensare di coprire le croniche crepe finanziarie con un'ulteriore, improvvisata e frettolosa fusione, senza soluzione di continuità o cognizione. Tutele, conquiste, buona fede e dignità dei lavoratori e dei cittadini non possono essere svendute e prevaricate da nessuno.

a.desantis@fastferrovie.it

BOZZA PIANO INDUSTRIALE ATAC SPA

SCHEDA N° 6

SCHEDA 6

INTERVENTI RIGUARDANTI IL SETTORE ESERCIZIO SUPERFICIE

OBIETTIVI

Produttività/Internalizzazione

ARGOMENTO

Orario di lavoro/Regole turni/Modalità svolgimento prestazione

POPOLAZIONE INTERESSATA

Operatori di Esercizio

DECORRENZA

Dal 1° gennaio 2012.

NUOVA REGOLAMENTAZIONE

Regole di costruzione dei turni:

- Durata massima (c.d. "Punta massima") 7h 15'
- Durata minima (c.d. "Punta minima") 4h.

Montata e smontata presso Rimessa, capolinea o in linea a seconda del turno.

• Straordinario esigibile nella misura massima di 2 ore giornaliere

Rivisitazione della ciclazione con riduzione dei riposi aggiuntivi conseguenti.

Orario di lavoro settimanale di 39 ore inclusi i tempi accessori che rimangono invariati.

• Sarà verificato il futuro assetto dei part-time in ragione della modifica sulla punta massima e minima che potrebbe, di fatto, superare l'esigenza di saturare l'orario di lavoro con il personale part-time.

L'effettiva implementazione dell'organizzazione e dei turni dovrà essere completata entro il 1° marzo 2012.

Apparsi da qualche tempo e già consentiti in alcuni Paesi europei, i maxi tir preoccupano per il loro impatto sull'ambiente e le ripercussioni sul trasporto ferroviario.



di Alba Pietrazzi

Gigaliner in arrivo?

Nell'Unione Europea sono in corso discussioni volte a consentire l'aumento della lunghezza e del peso degli autotreni (rispettivamente a 25,25 m e 60 t) e autorizzare così la circolazione transfrontaliera dei cosiddetti gigaliner (mega truck) nel territorio dell'UE.

Se da un lato l'Unione Europea incontra il favore dei grandi spedizionieri, dall'altro è pesantemente osteggiata dalle autorità, associazioni ambientaliste, gestori della rete stradale e automobilisti, senza considerare il fatto che un'autorizzazione alla circolazione potrebbe avere effetti devastanti soprattutto per il trasporto ferroviario.

Secondo uno studio realizzato su incarico della Commissione Europea, i trasferimenti dalla ferrovia alla strada potrebbero arrivare fino al 56% del trasporto merci su rotaia, rendendo vani tutti gli investimenti fatti.

La circolazione dei mega - tir contravverrebbe anche ai principi del Protocollo Trasporti della Convenzione delle Alpi così come al Libro bianco dell'Unione Europea.

I gigaliner sono molto utilizzati in Scandinavia e stanno facendo il loro ingresso in Nord Europa percorrendo tratte transfrontaliere tra la Danimarca e la Germania come tra la stessa Danimarca e la Svezia.

La Svizzera per esempio ha già vietato il loro uso. Sarebbe infatti necessario adeguare l'infrastruttura stradale dal momento che gli impianti doganali non sono attrezzati per accogliere autotreni di queste dimensioni, inoltre ci sarebbero difficoltà di parcheggio non essendo né le aree di servizio né le aree di sosta, né i centri di controllo del traffico dotati di posti di parcheggio sufficientemente grandi.

In ragione della loro estrema lunghezza, questi tipi di camion necessitano di più spazio anche per svoltare ed effettuare le manovre. Per ragioni fisiche o giuridiche varie installazioni (dogane, aree di servizio, raccordi presso strade a grande capacità, intersezioni e rotonde) sarebbero pertanto impraticabili. Per il loro peso eccessivo non potrebbero più essere garantite né la sicurezza nelle gallerie, in particolare nell'ambito delle merci pericolose, né la capacità di carico di vari manufatti, in particolare dei ponti. In più i

... la Svizzera per esempio ha già vietato il loro uso ...

Autoferrotranvieri

dispositivi di ritenuta esistenti non sarebbero in grado di resistere all'urto con un veicolo di 60 tonnellate.

In Germania, contrariamente ai piani del Ministero Federale dei Trasporti, la perizia legale di un rinomato esperto di diritto costituzionale, effettuata su incarico dell'Alleanza per la Ferrovia, ne vieta la circolazione sulle strade senza l'approvazione del Consiglio Federale (la seconda camera del Parlamento) e stabilisce che la bozza di ordinanza presentata dal Ministero è chiaramente incostituzionale.

Secondo stime dell'Unione delle Imprese di Trasporto Tedesche il concetto gigaliner porta il processo di spostamento del traffico merci dalla gomma alla rotaia indietro di anni.

Dato che il trasporto su strada attraverso i camion lunghi 25 metri sarà del 30% meno costoso, potrebbero crollare interi segmenti di mercato del trasporto a vagone singolo. Considerando che in Germania il trasporto a vagone singolo rappresenta il 50% del totale traffico merci ferroviario, c'è il rischio che si giunga alla soppressione totale di questo tipo di trasporto.

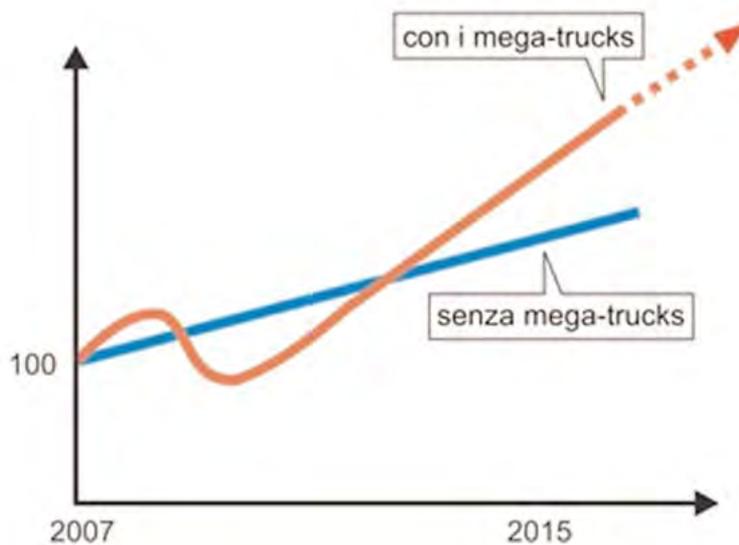
Diversi sondaggi evidenziano che la maggior parte della popolazione in Francia (81%), Gran Bretagna (75%) e Germania (73%) è contraria all'introduzione dei tir giganti.

In Italia i Capi di Governo dell'Arge Alp (Comunità di Lavoro delle Regioni Alpine) si sono espressi contro i gigaliner e hanno chiesto che vengano vietati nell'ambito del trasporto nazionale e internazionale, asserendo che i mega-tir e le strade alpine sono incompatibili; inoltre hanno approvato una risoluzione sullo sviluppo culturale dello spazio alpino. La parte essenziale del documento è costituita da misure e suggerimenti rivolti agli Stati membri su tutti i settori dello sviluppo culturale.

La Fast Confsal sostiene la campagna contro i mega-trucks e fa parte dell'alleanza NO MEGA TRUKS che vede tra i promotori l'associazione ambientalista Friends of the Heart Europe, gli European Automobile Clubs (EAC), la Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti (ETF) e l'Alleanza Pro-Rail tedesca (Alliance pro Schiene).

Questa lista dimostrerà ai Ministri dei Trasporti e

Emissioni assolute di CO2 nei trasporti
rappresentazione schematica



Fonte: Fraunhofer 2008

agli esponenti politici di Bruxelles che organizzazioni di tutta Europa sono contro l'introduzione di veicoli più lunghi e pesanti.

a.pietrazzi@fastferrovie.it

DEDICATO A TE...

Le differenze culturali, ideologiche, politiche che portano a percorrere strade parallele non ci hanno mai impedito di lottare dalla stessa parte, quella giusta.

Questo abbiamo predicato e tentato di fare nel corso degli anni, nonostante tutte le difficoltà, nonostante gli squilibri. Nonostante tutto.

Il 23 ottobre 2011 te ne sei andato.

Il trasporto pubblico locale del Lazio e tutto l'universo sindacale regionale piangono uno degli esponenti più illuminati e incisivi di sempre.

Pietro Serbassi in rappresentanza della Segreteria Nazionale, Carlo Nevi di quella Regionale Lazio e Paolo Ventura a nome della Segreteria Regionale Autoferrotranvieri Fast/Confsal omaggiano Alberto Chiricozzi, Segretario Regionale FIT-CISL.

Un grande professionista, un grande sindacalista.

Un grande uomo.

AAA CCNL della Mobilità cercasi



di Marco Peroli

parti, ma deve prevalere la ragione.

Il Paese non può mortificare il settore, perché come altri è nevralgico, nonostante la crisi e le minori disponibilità finanziarie. Anzi, è proprio la crisi che grida di non trascurare l'aspetto.

Per poterlo fare al meglio, le parti hanno l'obbligo di trovare la soluzione, perché ognuna ha un diverso punto di vista, tanto quanto quella dell'applicazione di una patrimoniale, in aggiunta alle riforme strutturali, al particolare momento di crisi in cui viviamo: tutti sono d'accordo sulla patrimoniale, ma ognuno di noi l'applicherebbe sui quei beni che non ha, lasciando agli altri l'onere del sacrificio.

Razionalmente, però, sappiamo bene che se il sacrificio sarà equo, tutti lo supporteranno.

Alla vigilia della scadenza del CCNL non ancora rinnovato, col Paese ridotto alla canna del gas (l'ultima manovra taglia 1500 dei 1900 milioni di euro destinati al TPL), il rinnovo del contratto è diventata una chimera.

Nonostante il "cappello" giaccia ormai da un anno nel cassetto, il cosiddetto quinto punto, ovvero la parte economica, non riesce a trovare definizione.

ASSTRA e ANAV, reclamando crediti sul precedente CCNL causa il mancato versamento, da parte delle Regioni, dell'intera somma da esse raccolta con l'accese sul gasolio, non si fidano più delle stesse.

I fondi stanziati in extremis dal Governo all'inizio del corrente anno non hanno quindi sbloccato la situazione, causa la mancanza di garanzie da parte delle Regioni che gli stessi entrino nelle casse delle aziende.

Sorge lecita la domanda: al tavolo della trattativa manca forse un soggetto?

Ma sorge lecito anche un altro quesito: se le aziende del TPL ricevono i contributi dalle Regioni in cui operano, e le Regioni utilizzano i fondi erogati dallo Stato per altri scopi, ha senso parlare ancora di CCNL - Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro?

Se poi parliamo anche del famigerato art. 8 dell'ultima manovra finanziaria correttiva approvata dal Parlamento che ne sancisce la deroga, in peggio, che significato ha più il CCNL?

A queste domande è possibile dare diverse risposte. Io espongo le mie.

Che le Regioni siano parte attiva, è indiscutibile.

Che il CCNL resta comunque un riferimento, neanche questo è discutibile.

E' indiscutibile quindi che il tavolo debba essere allargato, ma che il risultato non sia uguale per tutti.

Non deve mancare il contributo e l'esperienza delle

dell'applicazione di una patrimoniale, in aggiunta alle riforme strutturali, al particolare momento di crisi in cui viviamo: tutti sono d'accordo sulla patrimoniale, ma

... è indiscutibile quindi che il tavolo debba essere allargato ...

Altrimenti ...

peroli@fastferrovie.it



Vendita e Assistenza Riunito il Gruppo Tecnico della FAST

Abbiamo discusso delle problematiche di un settore nevralgico per le aziende del Gruppo Ferrovie dello Stato

di Carlo Nevi

Il giorno 19 ottobre scorso a Roma, presso la sede Nazionale della FAST di via Prenestina, si è riunito il Gruppo Tecnico Nazionale delle Biglietterie e dell'Assistenza alla clientela della Fast Ferrovie per fare il punto sullo stato del settore.

L'incontro, che ha visto la partecipazione dei responsabili provenienti da tutte le regioni, è stato coordinato dal Segretario Nazionale Pietro Serbassi e dai responsabili nazionali di settore e si è protratta fino a tarda sera, tante erano e sono le problematiche che attanagliano ormai da tempo il settore Vendita e Assistenza su tutto il territorio nazionale.

Dalla riunione è emersa la totale mancanza di volontà da parte aziendale di riconoscere e risolvere le criticità che quotidianamente affliggono il personale del settore, il quale deve confrontarsi immancabilmente con cambiamenti organizzativi e atti unilaterali, questi ultimi volti a modificare l'organizzazione del lavoro e immettere sul campo nuove attività e nuovi processi lavorativi (mai concordati con le OO.SS.) arrivando in molti casi a infliggere forme di ricatto finalizzate a barattare i più fondamentali diritti.

Al termine dei lavori, il Gruppo Tecnico Nazionale ha redatto un documento che sarà diffuso ed esposto in tutte le bacheche sindacali e nei luoghi di lavoro Biglietterie e Assistenza.

Di seguito riportiamo per grandi linee un riassunto dei principali punti di criticità che sono emersi dal dibattito.

- Carenze di organico nella maggior parte degli impianti;
- Discutibile gestione dei congedi e dei permessi;
- Mancata erogazione dei pasti facendo seguito a fittizie, libere e diversificate interpretazioni del C.C.N.L.;
- Biasimevole applicazione di istituti contrattuali, vedi la non erogazione dei compensi dovuti al lavoro festivo e alle indennità di trasferta;
- Arbitraria assegnazione e gestione dei turni;
- Mancato riconoscimento delle pause necessarie al ridurre lo stato di elevato stress che le lavorazioni comportano, in aggiunta all'uso sistematico e abituale di apparecchiature munite di videoterminale;

- Mancanza di adeguata copertura economica per gli addetti delle biglietterie in caso di errori durante i processi di vendita;

- Non riconoscimento di adeguati tempi accessori in fase di apertura e chiusura dei turni di biglietteria;

- Ostili condizioni di lavoro (climatiche, acustiche, gestionali ecc.), per gli agenti impegnati presso i Freccia Desk;

- Dilemma degli oggetti smarriti e rinvenuti;

- Insostenibile gestione operativa della rotazione delle attività di assistenza (griglia);

- Vetusta dotazione tecnologica;

- Assenza di ergonomia delle postazioni di lavoro;

- Impossibilità per il personale di essere informato e di recepire quali siano gli obiettivi della sua attività e l'esattezza dei suoi compiti;

- Mancanza di progettualità sul futuro del settore e in particolare delle piccole Biglietterie rimaste, ivi comprese quelle cosiddette di cintura.

In questo amaro scenario, (come si evince da quanto su esposto) il Gruppo Tecnico della FAST denuncia l'elevato e inevitabile stato di demoralizzazione in cui versa il personale di entrambi i settori, che continua a non vedere riconosciuto e apprezzato dalla Dirigenza il proprio contributo umano e professionale.

I lavoratori prestano quotidianamente un servizio di qualità alla clientela, rispondendo anche su materie e compiti non di propria pertinenza causati da disservizi di varia natura; fronteggiano con dignità e professionalità gli isterismi della clientela, sempre più esasperata da un servizio di trasporto inadeguato e sempre meno efficiente a causa dei continui tagli ai servizi offerti e per la vetustà e insufficiente pulizia dei mezzi.

Il Gruppo Tecnico della Fast ritiene quanto mai deleterio e incomprensibile l'atteggiamento aziendale, in quanto mina il morale dei propri lavoratori, li costringe a operare in condizioni non ottimali e con turni stressanti che non permettono loro di operare con la dovuta serenità in un settore che da sempre è ritenuto il biglietto da visita o di presentazione della Società.



Valorizzazione delle Competenze e delle Capacità delle Donne in Azienda

Comitato Pari Opportunità

Gruppo Ferrovie dello Stato Lombardia

Bisogni ed Esigenze

Partendo da un'analisi d'insieme del tessuto sociale ed economico italiano e più nello specifico della posizione che le aziende del Gruppo Ferrovie dello Stato assumono al suo interno, e consapevoli della limitata, e spesso inesistente posizione delle donne a capo dei processi che lo governano, il Comitato Pari Opportunità del Gruppo Fs Lombardia si è prefisso la realizzazione del progetto intitolato "Valorizzazione delle Competenze e delle Capacità delle Donne in Azienda". Tale progetto non mira a rovesciare le politiche aziendali esistenti, ma semmai ad integrarle nell'ottica di genere a tutti i livelli (c.d. mainstreaming). È sempre più evidente che il mercato e le quote di mercato di ogni azienda, e soprattutto delle aziende che offrono servizi, dipendono sempre più dal c.d. "fattore orgware", ovvero dal sistema organizzativo e valoriale che determinano i processi produttivi e le scelte economiche.

È inoltre sempre più evidente che le aziende in cui la partecipazione delle donne, non solo nei ruoli operativi, ma anche e soprattutto nei ruoli dirigenziali/decisionali è più alta hanno resistito meglio alla crisi economica, tanto che molti economisti prevedono che se le donne lavorassero tanto quanto gli uomini e nelle medesime posizioni, il Pil dell'Italia potrebbe crescere di 21-23 punti percentuali. Queste sono prospettive che devono far riflettere ed entusiasmare qualunque azienda italiana voglia costruire un percorso di crescita e sviluppo nel medio - lungo periodo.

Inoltre sono proprio questi gli stimoli che ci provengono anche dall'Unione Europea e dalle sue direttive, solo in parte recepite dal nostro ordinamento interno con la L.125/1991 e successive modificazioni ed interazioni.

Tutto ciò detto e considerato, il presente progetto si prefigge le seguenti finalità:

- 1) Una presenza via via sempre più significativa delle risorse femminili negli incarichi e nei ruoli più rappresentativi del Gruppo Ferrovie dello Stato, con l'obiettivo ultimo della parità tra i generi;
- 2) L'offerta alle risorse femminili di una maggior possibilità di collaborazione allo sviluppo dell'azienda, che potrà godere di nuove prospettive di sviluppo e crescita anche grazie alla c.d. "intelligenza emotiva", risorsa preponderantemente femminile.

Obiettivi

L'obiettivo fondamentale è l'avvio di azioni integrate per lo sviluppo di carriera delle donne all'interno del Gruppo Fs.

Poiché l'obiettivo è lo sviluppo della carriera è evidente che i percorsi devono prevedere avanzamenti di carriera trasversali e progressivi rispetto ai livelli di inquadramento e alle mansioni assegnate alle lavoratrici.

Riteniamo inoltre imprescindibile che in tale programma sia previsto l'accesso anche al personale femminile over 40, che ha spesso una grande esperienza da offrire, ma al tempo stesso è spesso demotivato dalle poche prospettive di crescita e di carriera intraviste. La leva motivazionale è però fondamentale per diminuire (spesso addirittura per eliminare) lo stress da lavoro correlato.

Strategie progettuali

L'avvio del progetto partirà con dei colloqui conoscitivi del CPO con le strutture aziendali per individuare le necessità aziendali in modo da creare percorsi di orientamento e formazione compatibili con le esigenze dell'azienda.

Individuate le esigenze aziendali si partirà con un'interpellanza/manifestazione d'interesse per informare le lavoratrici dell'avvio del progetto.

A questo punto il CPO Lombardia, l'azienda e le organizzazioni sindacali svolgeranno con le interessate dei colloqui conoscitivi ed orientativi. Completati i colloqui partiranno tra le lavoratrici selezionate dei corsi di formazione che avranno più che contenuti operativi (che riteniamo siano meglio appresi in modalità job-learning

C.P.O.

che non in aula), all'apprendimento di una cultura manageriale e d'impresa attenta agli obiettivi e alle politiche economiche dell'azienda, nonché alla gestione e alla valorizzazione delle risorse umane. Riteniamo che una tale formazione sia prerequisito fondamentale per lo sviluppo delle carriere.

È però evidente che giunti a questo punto, l'accesso allo sviluppo delle carriere delle risorse femminili dovrà passare attraverso un processo di selezione del personale da destinare a mansioni e ruoli di maggior rilievo rispettoso dell'imprescindibile criterio del rispetto di quote di genere paritarie (rispetto delle quote rosa).

Riteniamo infatti che il criterio dell'assegnazione di quote di genere proporzionali e paritarie sia necessario e imprescindibile per la concreta realizzazione del progetto, che in tal modo risulterà non una mera dichiarazione d'intenti, ma un susseguirsi di azioni coerenti e conseguenti rispetto agli obiettivi sin qui esposti.

Qualità dell'azione

L'efficacia e l'efficienza degli interventi volti alla realizzazione del progetto sarà monitorata da questo CPO con le seguenti modalità:

1. Questionari sul gradimento/utilità dell'offerta formativa;
2. Analisi quantitativa e qualitativa dello sviluppo delle carriere delle lavoratrici che hanno partecipato al programma di formazione;
3. ulteriori interventi che si rendano necessari per la realizzazione compiuta degli obiettivi

Riteniamo questo metodo requisito necessario per realizzare il progetto e per valutarne la qualità ed eventuali margini di implementazione con altri interventi/progetti successivi.

Partenariato

Come già esplicitato, affinché il progetto sia condiviso ed inclusivo, e conduca a risultati positivi e costruttivi, riteniamo che oltre a questo CPO e alle aziende del Gruppo FS, la realizzazione del progetto richiederà la collaborazione attiva e fattiva delle organizzazioni sindacali tutte. Riteniamo che solo la cooperazione tra questi tre soggetti possa produrre i risultati sperati.

***a cura di Cristina Mela**

T.A.V. in arrivo

Trenitalia Cargo saprà approfittare delle opportunità offerte dalla prossima faraonica opera?

di Justo

Vorrei parlarvi della TAV, quella che - e chi lo sa - verrà costruita in Val di Susa.

Credo che il discorso non sia un segreto per nessuno: manifestazioni più o meno violente per ostacolare l'inizio dei lavori da una parte e sorrisi e rassicurazioni dall'altra. Vorrei però guardare la cosa da un'angolazione diversa e cioè capire quanto sia importante per l'Italia un'opera che, a sentire i politici, partirà da Lisbona per arrivare addirittura a Pechino. Certo è che saltare sopra un treno del genere è quantomeno interessante ma, per ora, punti certi non ce ne sono, a parte una montagna di chiacchiere che vengono spacciate per dati.

Partiamo dai costi: l'opera costerà circa 11 miliardi di euro di cui circa il 40% sarà finanziato dall'Europa. Preferisco però rimanere con i piedi per terra e guardare la realtà che non è fatta di futuro, ma delle cose che conosciamo e cioè il passato. Finora le grandi opere realizzate hanno due dati certi: nessuna ha mai rispettato uno straccio di preventivo; i costi finali sono stati dalle tre alle quattro volte superiori ad analoghe opere realizzate in Europa e, ovviamente, le responsabilità di tali bravure le sa solo il Padreterno.

Dunque degli undici miliardi che dovrebbe costare quest'opera quattro miliardi e rotti ce li darà l'Europa e noi metteremo il resto. Il resto, appunto, che nessuno ha la più pallida idea di quanto sarà.

Dunque ci faremo questa Ferrari fantastica che in un battibaleno ci porterà a Pechino. Ma la seconda domanda che mi faccio è: chi lo farà questo treno per Pechino? Trenitalia Cargo?

Per non saper né leggere né scrivere prima di comporre una macchina devo almeno avere la patente e Trenitalia Cargo la patente non ce l'ha oppure l'ha buttata via. Non voglio dare colpe a nessuno ma, guardando all'Europa, i paesi con cui dovremmo raffrontarci trasportano su rotaia, rispetto a noi, il doppio delle merci circolanti. E questo anche con treni merci ad alta velocità, dai 160 ai 200 km l'ora: fantaferruvia per noi.

In questi paesi una politica opportunamente lungimirante ha posto delle precise regole al trasporto su gomma e i costi treno/camion sono diventati concorrenziali. Noi, a causa di una divisionalizzazione cieca e



incompetente mandiamo via il personale, rifiutiamo treni, chiudiamo scali, viaggiamo con materiale antelucano. Lo Stato, anziché investire, preferisce far cassa subito: i camion sulle nostre strade rendono, e rendono bene. Consumano gasolio, portando nelle casse un monte di accise; viaggiano in autostrade con pedaggi alle stelle; consumano gomme Pirelli, consumano camion Iveco. Gli investimenti si fanno sul triplicamento delle autostrade per far strada ai camion, anziché metterli sui treni.

Allora vorrei dire la mia: cari signori, dico a voi che avete un nome e un cognome ma non vi conosce nessuno. Dico a voi che avete scoperto la pillola dell'invisibilità e quando qualcuno vuole indagare si scopre che "nessuno" è il responsabile. Dico a voi che se faceste a casa i conti come li fate in azienda, andreste a mangiare dai frati. Dico a voi che operate in un sistema dove etica e morale sono pure opinioni al servizio del denaro e non al servizio dell'azienda.

Dico a voi. E vorrei dirvi un paio di cosette che potrebbero portare la nostra azienda tra i leader in Europa, ma purtroppo non arricchiranno nessuno.

Quando si parla d'investimenti, TAV in testa, vorrei equiparare i costi a quelli degli altri paesi europei ed esigere per legge che vengano rispettati.

Quando si parla di merci, vorrei che chi è al vertice, chi ha il microfono in mano, chi ha la possibilità di avere le prime pagine dei giornali dica senza mezze parole ciò che lo Stato deve fare: le leggi che portino il trasporto su rotaia a essere competitivo rispetto a quello su gomma. Significa far sì che l'Italia non sia più lo Stato dove il trasporto su gomma costa meno che nel resto d'Europa. Significa togliere gli incentivi e applica-

re regole ferree e controlli come nel resto d'Europa. E se la consociata dei camionisti protesta, lasciando gli scaffali vuoti dei supermercati, si stabilisce un periodo accettabile di adeguamento. Basta volerlo. Perché, inutile ripeterlo, sicurezza e inquinamento non vanno d'accordo con i camion.

Quando si parla di Cargo vorrei che fosse aperto un ufficio commerciale. E non ditemi che non capite. Voi che venite dal fior fiore del management italiano sapete che un ufficio commerciale non ha le pezze al sedere. Ha della gente che, se non capisce niente di rotaie, sa trovare le strategie necessarie per attrarre i clienti con l'immagine, con offerte mirate, con servizi accessori affidati a terzi.

Si chiama marketing.

Quando si parla di TAV, vorrei sentire parlare di questo: che Trenitalia Cargo si sta preparando a quest'evento storico non con bandiere, festini, treni speciali e francobolli, ma con un'azienda sui blocchi di partenza che abbia sviluppato un sistema capace di sfruttare l'immenso capitale di risorse che FS le ha lasciato e che sappia scegliere le compagini politiche capaci di lavorare per il vero benessere della società e non, come continuamente vediamo, per le lobbies finanziarie.

Vorrei tutto questo, ma per farlo ci vogliono persone che, all'occorrenza, abbiano il coraggio di dire di no e pagare, non solo di farsi pagare. Si chiama responsabilità ed è ciò che mi viene chiesto ogni volta che salgo su un locomotore.

Il Giudice del Lavoro di Catanzaro, Dott. Rosario Murgida, accogliendo il ricorso spiegato dall'Avvocato Vincenzo Dascola nell'interesse della Fast FerroVie, rappresentata dal Segretario Regionale Vincenzo Rogolino, nell'ambito del procedimento civile n. 3552 del ruolo generale per l'anno 2008, ha dichiarato antisindacale il rifiuto della Ferrovie della Calabria s.r.l. di operare le trattenute dei contributi sindacali sulla retribuzione dei lavoratori richiedenti, e, pertanto, le ha ordinato di cessare tale condotta e di rimuoverne gli effetti, provvedendo a effettuare tali trattenute a favore del sindacato ricorrente, in base alle deleghe degli stessi lavoratori associati. Il Giudice del Lavoro ha altresì rigettato la domanda riconvenzionale spiegata dalla società resistente volta

a ottenere la declaratoria di difetto di legittimazione attiva del sindacato ricorrente perché, a suo dire, non sarebbe connotato dal carattere della nazionalità richiesto per l'esperimento del ricorso ex art. 28 dello Statuto dei lavoratori. Giustizia, pertanto, è stata fatta dal Tribunale di Catanzaro alla conclusione di una vicenda giudiziaria che ha visto coinvolta la Fast FerroVie, la quale ha ottenuto il riconoscimento giudiziale di diritti costituzionalmente garantiti.

Il Giudice del Lavoro di Catanzaro, infatti, sulla scorta della richiamata costante giurisprudenza ha ordinato alla Ferrovie della Calabria s.r.l. di rimuovere gli effetti della condotta antisindacale dalla stessa posta in essere e di provvedere a effettuare le trattenute a favore del sindacato ricorrente, in base alle deleghe dei lavoratori iscritti. L'Avvocato Dascola ha notificato la sentenza alla Società resistente, affinché ottemperi all'ordine del Giudice del Lavoro, ponendo



La sentenza del Giudice del Lavoro di Catanzaro dichiara antisindacale il comportamento dell'impresa di trasporto calabrese nei nostri confronti

di Vincenzo Rogolino

Ferrovie della Calabria Un'altra vittoria di Fast FerroVie

gabilmente da una presa di posizione del management delle FdC Srl contro la FAST che non trova giustificazione alcuna, a maggior ragione che il presidente della suddetta società è la dott.ssa Ricozzi, tra l'altro Dirigente generale del Ministero dei Trasporti che farebbe bene, visti i risultati raggiunti in azienda, a tornarsene a Roma.

Ricordiamo che un piano d'impresa societario, mai presentato alla FAST, ipotizzava la dismissione dei servizi ferroviari proprio nella provincia di Reggio Calabria.

fine a una vicenda assolutamente deprecabile per il sistema delle relazioni industriali calabresi. Il Segretario Regionale della Fast FerroVie, Vincenzo Rogolino, non può che esprimere il proprio compiacimento per l'esito vittorioso della causa, auspicando che Ferrovie della Calabria s.r.l. decida di cambiare "rotta" nell'ambito delle relazioni con il sindacato, improntando il rapporto con i rappresentanti dello stesso sul rispetto di principi basilari del diritto sindacale, e conseguentemente dei lavoratori suoi dipendenti. Diversamente la scelta non potrà che essere quella dello scontro duro e senza sconti. A tal proposito ricordiamo che altre vertenze sono giacenti, contro il management delle FdC Srl, presso il Tribunale di Cosenza, da cui si attende il giudizio. In definitiva un braccio di ferro provocato inspie-

v.rogolino@fastferrovie.it

“Trenitalia non ha offerte commerciali adeguate”



Gli utenti continuano a chiedere di poter viaggiare in treno ma le agenzie di viaggio sono costrette a vendere posti sugli autobus, che ormai coprono l'intera penisola. Nel frattempo l'aeroporto di Lamezia non sta a guardare.

di Samuel Porcella

E' ormai cosa nota a tutti che dal 2005 a oggi la Calabria ha perso oltre

30

6000 km/treno quotidiani e ha subito la soppressione completa di molte tratte, tra cui quelle che collegavano il capoluogo di provincia con Torino, Milano, Taranto - Bari, Roma, Catanzaro.

La notte il servizio è ormai più che scarso, gli orari di quei pochi treni rimasti sembrano pensati da una mente diabolica atta a renderli inutilizzabili dai pendolari, la stessa mente che poi fa in modo che durante il giorno qualsiasi treno regionale non faccia coincidenza con qualsivoglia intercity o eventuale Eurostar da e per il nord:

dovessimo rendere efficiente il trasporto ferroviario al Sud!

Sembra, agli occhi dei più maliziosi, una strategia messa in atto proprio per costringere l'utenza, scontentata dai numerosi cambi da effettuare, a utilizzare l'autobus.

Al viaggiatore, stritolato tra il perdetempo tra l'arrivo del regionale e la partenza del treno a lunga percorrenza (quando il regionale c'è) o ancora perché, dovendo già utilizzare già il servizio autobus sostitutivo della sua sezione di quel treno, non più effettuato con materiale ordinario ma con materiale Etr, con una serie di trasbordi, magari nel cuore della notte, non resta che convincersi della convenienza di effettuare il suo viaggio

in autobus, contrariamente alla sua volontà e alle aspettative maturate prima di recarsi in una

... non resta che convincersi della convenienza di effettuare il suo viaggio in autobus ...

qualsivoglia agenzia di viaggi Calabrese. Eppure non sarebbe impossibile offrirgli un viaggio adeguato e dignitoso in treno, se solo si volesse.

Ma sarà invece che quella mente diabolica di cui prima, poi tanto

Dal Territorio - Calabria

diabolica non è quando si parla di trasporto viaggiatori su gomma?

Per capire ciò non bisogna avere



poteri soprannaturali o essere degli indovini, basta guardarsi intorno, magari scambiando due parole con qualche viaggiatore o, com'è capitato a me, aspettare il proprio turno in un'agenzia di viaggi. Le persone che avevo davanti cercavano di acquistare un semplice biglietto per una normale famiglia di quattro persone su un treno da Cirò a Milano che non hanno trovato e non troveranno mai. Quando hanno rinunciato, rassegnandosi a viaggiare in autobus, hanno avuto la facoltà di scegliere tra almeno tre imprese di autolinee che le avrebbero condotte nella località desiderata all'ora che meglio si addiceva alle loro esigenze.

Già, infatti basta effettuare una semplice ricerca con un qualsiasi motore internet per rendersi conto di come in Calabria non esista un trasporto su ferro adeguato e di come, negli ultimi anni, le concessioni ad autolinee siano lievitare a dismisura, arrivando a contarne cinque volte in più della

Lombardia.

E' così che, mentre Trenitalia perde milioni di euro di guadagni e mentre le Agenzie di Viaggio, costrette a vendere soluzioni vantaggiose su autobus di linea, vedono scendere il loro fatturato con Trenitalia di oltre il 60% c'è chi, come i dirigenti dell'aeroporto di Lamezia Terme, chiede e ottiene dalla Regione Calabria un servizio navetta gratuito che collega tutta la fascia ionica calabrese con tutti i collegamenti aeroportuali da e per Lamezia, incrementando e non di poco il traffico aereo in arrivo e in partenza dallo scalo lametino.

Ci sarebbe allora da chiedersi: se gli autobus viaggiano sempre pieni, e addirittura in queste ultime vacanze estive abbiamo visto introdurre corse bis e ter di autobus in partenza e in arrivo dalla Calabria e paradossalmente quasi sempre dai piazzali delle stazioni FS; se l'aeroporto lametino vanta in continuazione sui media locali i continui incrementi di viaggiatori, sarà vero allora che la gente non viaggia con i treni perché essi, materialmente, non ci sono?

I nostri dirigenti dicono che la gente non viaggia ma i soli treni notte – che viaggiavano sempre pieni – portavano nelle casse dell'azienda oltre il 50% del fatturato globale della Regione Calabria e Sicilia.

Nella nostra regione non esiste un collegamento mattutino capace di fare coincidenza con i treni Frecciarossa in partenza da Salerno per Milano, che raccoglierebbero una gran fetta di pendolari e studenti che si spostano verso il Nord con gli autobus; nell'hinterland calabrese non esistono coincidenze regionali capaci di confluire viaggiatori in arrivo o in partenza con l'unico Frecciargento della

giornata.

Viviamo uno scenario in cui grazie ai progetti Tav e Av sarà possibile viaggiare da Torino a Lione in due ore e da Milano a Parigi in 4; attualmente si viaggia da Salerno a Roma – Firenze – Bologna e Milano in un tempo drasticamente inferiore a qualsiasi aspettativa e concorrenziale addirittura agli aerei, ma ci vorrà sempre un giorno intero per raggiungere la Calabria dal Nord.

Viene da chiedersi: perché? Perché conviene di più trascinare il Nord del nostro paese al centro d'Europa e staccare il sud dal resto della penisola? O perché al sud non si è capaci di organizzare un adeguato e dignitoso trasporto ferroviario di persone e merci?

Non per forza vanno adeguate e subito le infrastrutture, basterebbe semplicemente iniziare dal saper utilizzare quelle che già abbiamo.

Ma l'impressione è che comunque la classe dirigente Italiana in generale, proprio nel 150° compleanno dell'unità d'Italia voglia scrollarsi di dosso il mezzogiorno, una propaggine fastidiosa e inutile.

Chissà, forse ha ragione Arturo, accanito e imperterrito pendolare cosentino che tutti i giorni percorre il tratto Cosenza - Sapri e che è stato capace negli anni di organizzarsi il lavoro in base alla partenza e all'arrivo del solito treno che due volte l'anno, per scoraggiare il suo viaggio, cambia traccia oraria, partendo e arrivando comunque nelle ore peggiori della giornata.

Arturo dice che “qui abbiamo i posti più belli del mondo, se le cose funzionassero bene, al Nord non ci andrebbe più nessuno”.

s.porcella@fastferrovie.it

Dal Presente al Futuro della Mobilità

Il 13 ottobre scorso, organizzato dall'Associazione Me.Co.Tr.At. si è svolto a Roma, presso la sala ex Ascoroma, il convegno "Dal presente al futuro della Mobilità" - Proposte, scelte e azioni per il sistema integrato dei trasporti e il ruolo di Atac.

Al convegno erano presenti il Dr Ceccarelli Presidente di Me.Co.Tr.At., il Prof. Labarile Presidente di Confservizi, gli Onorevoli Piso e Aracri e le organizzazioni sindacali FAST - CGIL - CISL - UIL - UGL e FAISA. **Di seguito riportiamo l'intervento del Segretario Regionale FAST Confsal Carlo Nevi.**

a cura della Segreteria Regionale Lazio

La mobilità è oggi, soprattutto nei grandi centri urbani, una componente essenziale del funzionamento della città e della vita dei suoi abitanti, i quali esprimono una crescente esigenza di efficienza e di miglioramento per tutti gli aspetti che la mobilità include.

Con il termine mobilità, infatti, s'intende non solo il traffico, cui spesso viene ridotto, ma un sistema complesso che comprende tutto ciò che è in relazione al muoversi, con qualsiasi mezzo, nella città e nel territorio: pedonalità, trasporto pubblico, trasporto privato, sosta e parcheggi; sistemi per una mobilità sostenibile, per citare alcune delle questioni principali. La filosofia deve essere, quindi, quella di lavorare e operare per una mobilità sostenibile.

Lo stato attuale del sistema trasporti ci impone di intervenire tempestivamente con sfide nette che invertano un'inerzia che ci ha portato sull'orlo del baratro, sia dal punto di vista della competitività economica che da quello della sostenibilità ambientale. Abbiamo il dovere quindi di pensare a un sistema dei trasporti geneticamente concepito secondo i canoni di un'offerta ecosostenibile.

Il TPL è la colonna vertebrale del sistema della mobilità delle persone: su ferro, su gomma, urbano, interurbano. Un sistema che trasporta ogni giorno 15 milioni di persone, che fa muovere l'Italia che produce, quella che crea benessere. Un sistema che fa muovere le intelligenze e le idee, che garantisce non solo la mobilità fisica ma anche che facilita la mobilità sociale. Sono tanti, circa 15 milioni gli italiani che ogni giorno si muovono sul territorio nazionale. Sono 15 milioni di cittadini che ogni giorno si alzano ed escono di casa senza sapere se e quando arriveranno a destinazione.

Costretti a fare i conti con una rete di trasporti insufficiente tra ritardi, corse soppresse, carrozze e autobus affollati fino all'inverosimile, per non parlare in molti casi della pulizia e della vetustà dei mezzi. Cittadini, lavoratori e studenti che quotidianamente, con santa pazienza affrontano il calvario ponendosi sempre le stesse domande, gli stessi interrogativi, i soliti perché: perché in Italia non possiamo avere un sistema di trasporto pubblico degno di questo nome? Perché non possiamo avere un servizio come in tutti gli altri paesi europei? Per loro il trasporto pubblico locale rappresenta un diritto da garantire prima che un servizio da erogare. Treni, autobus, pullman, metropolitane fanno girare lavoro e sviluppo, migliorano la mobilità e fanno respirare l'Italia, perché rispetto all'utilizzo dei mezzi privati consentono di ridurre l'inquinamento e i costi per le famiglie. Negli ultimi tre anni (e nel quinquennio 2001-2006) il Governo non solo non ha previsto alcun investimento per potenziare il TPL, ma ha operato tagli continui a un settore già chiaramente insufficiente; una scelta davvero incomprensibile se consideriamo il significativo aumento di pendolari che utilizzano il treno registrato nell'ultimo biennio: + 11% circa.

Siamo ultimi in Europa per chilometri di rete metropolitana (solo 161 km) contro i seimila della Germania, gli oltre cinquemila della Spagna, e solo 590 chilometri di ferrovie suburbane contro i duemila della Germania e i 1400 della Spagna. Nonostante ciò, il Governo invece di investire continua a tagliare. Occorre invertire la tendenza, riportare il tema del trasporto pubblico locale al centro dell'agenda nazionale e del dibattito politico, per favorire e aumentare la mobilità territoriale, per decongestionare il traffico nelle strade e nei centri urbani, per ridurre l'inquinamento ambientale e le emissioni di CO2 e principalmente per migliorare la qualità della vita dei cittadini.

Chi sceglie di muoversi con il trasporto pubblico locale lo fa se ci sono le condizioni materiali, se ci sono treni, bus, metrò. Non si può chiedere il martirio a chi decide di prendere i mezzi pubblici. Per apparire attraente e quindi maggiormente utilizzato dai cittadini, il trasporto pubblico deve essere puntuale e offrire tempi di viaggio competitivi rispetto ai mezzi privati.

A tal fine, l'intervento più semplice ed economico è quello di isolare il trasporto collettivo da quello privato, attraverso l'aumento (laddove esistono) o la realizzazione di nuove corsie riservate ai mezzi pubblici (tram, autobus) lungo le direttrici dove c'è maggiore domanda di mobilità. Lo sostengono, in un documento presentato il 22 settembre scorso, anche ACI e Legambiente che inoltre indicano come la realizzazione di tali corsie consentirebbe di accrescere la velocità di viaggio (aumentando la produttività e riducendo i consumi energetici e le emissioni ambientali). Per rendere la mobilità urbana sostenibile occorre ottimizzare l'uso di tutti i modi di trasporto, favorendo l'intermodalità e l'uso combinato di mezzi di trasporto collettivo (treno, metropolitana, autobus, ecc.) con quelli indivi-

Il Convegno

duali (automobile, moto, bicicletta, ecc.).

Ciò consentirebbe di decongestionare la circolazione, soprattutto nelle aree metropolitane interessate da milioni di spostamenti quotidiani (soddisfatti prevalentemente dai mezzi privati).

Occorre inoltre affiancare gli interventi finalizzati a migliorare il servizio pubblico con quelli volti a potenziare o creare nuovi parcheggi di scambio in modo da consentire un agevole passaggio dal mezzo privato a quello collettivo.

Un aspetto spesso sottovalutato ma tra i più importanti per i cittadini che quotidianamente si dirigono per motivi di lavoro e/o studio verso i grandi centri urbani è quello dei diversi sistemi di tariffazione. I pendolari chiedono di avere un unico abbonamento o biglietto valido sia per il percorso extraurbano sia per gli spostamenti interni alla città di destinazione, su tutti i mezzi di trasporto.

Nel Settembre 2008 in Emilia Romagna è partita la prima fase del progetto d'integrazione tariffaria su scala regionale. Sono stati lanciati due titoli di viaggio di abbonamento annuale integrato chiamati "Mi Muovo" e "Mi Muovo studenti". Il primo permette di utilizzare il servizio ferroviario regionale per un percorso prestabilito e di muoversi sulle reti urbane del trasporto pubblico delle dieci città capoluogo e di quelle con popolazione superiore ai 50.000 abitanti della Regione Emilia-Romagna, senza limitazioni di corse. L'abbonamento riservato agli studenti invece è dedicato ai ragazzi fino a 26 anni di età compiuti, cui viene applicato uno sconto dell'8% rispetto ai prezzi dell'abbonamento annuale normale. Anche in questo caso le agevolazioni per i pendolari non si limitano all'aspetto economico, ma riguardano soprattutto la comodità del titolo di viaggio valido per varie modalità di trasporto e la maggiore comunicazione con cui vengono fornite le informazioni. Dal Gennaio 2010 è stato introdotto il sistema a Ferrara e soprattutto a Bologna con ottimi risultati anche di vendita dei biglietti e una vera integrazione fra treno, autobus urbano ed extraurbano; proprio per sviluppare ulteriormente il sistema d'integrazione tariffaria e modale la Regione Emilia-Romagna ha promosso il progetto di "Bike sharing & ride" regionale denominato "Mi Muovo in bici".

Ecco la dimostrazione che qualcosa si deve e si può fare, fatti concreti, sfide vere.

Roma la Capitale, nonostante ATAC sbandieri dati che vedrebbero il 31% della produzione ecologica di servizio (in superficie) effettuata con mezzi a trazione elettrica o a metano, quindi a emissioni zero, nonostante, sempre secondo ATAC, il parco di minibus elettrici e a metano è, per numero di mezzi il più ampio d'Italia, un'indagine promossa da European Environmental Bureau sulla mobilità sostenibile e precisamente sugli sforzi compiuti dalle principali città europee per ridurre l'inquinamento atmosferico causato dal traffico, non lascia spazio a interpretazioni: tra le 17 città europee prese in esame dalla ricerca, considerando parametri come traffico, trasporto pubblico, uso di incentivi economici, gestione della mobilità ecc, Roma risulta ulti-

ma, mentre ai primi posti compaiono Berlino e Copenaghen, confermando come l'azione da parte della Giunta Comunale sia stata sterile e inefficiente.

Del resto questa bocciatura è lo specchio della gestione dell'Azienda Atac. Non si può pensare di continuare a "strascicare" il servizio con un numero di vetture insufficiente, obsolete e logorate, con il settore manutenzioni senza personale adeguato e con l'approvvigionamento dei ricambi approssimativo. Non si può pensare al Trasporto Pubblico come sussidio al privato. E non si può pensare a una città come Roma con solo il 28% dei romani che utilizzano i mezzi pubblici, con poche e mal gestite corsie preferenziali e le scarse e irraggiungibili piste ciclabili senza manutenzione. Diciamolo chiaramente: la Capitale non ha il servizio di Trasporto Pubblico che merita e non si vedono all'orizzonte misure concrete che fanno sperare in un rapido miglioramento della situazione.

Sono circa 1200 le imprese nel TPL, che occupano oltre 120.000 lavoratori per un fatturato stimato in oltre 8 miliardi di euro. E' chiaro che questa moltitudine d'imprese più o meno grandi non consente, per motivazioni diverse tra loro, di fare le dovute sinergie e l'intermodalità.

La diversificazione dei Contratti di Lavoro, la conflittualità alta e diversificata, per costringere il Governo ad aprire i cordoni della borsa dei denari, per finanziare anziché il servizio i padroncini e i vari e molteplici CdA, penalizzano chi invece lavora sui mezzi e viene quotidianamente offeso, aggredito e insultato dalla clientela e resta fermo al palo ad aspettare un rinnovo contrattuale per anni.

Come Fast riteniamo, pertanto, ormai improcrastinabile una riorganizzazione in tempi brevi del settore, mettendo al primo posto l'accorpamento di molte aziende che attualmente operano nel TPL in un'unica grande Società Regionale dei Trasporti, al fine di ottimizzare i servizi.





confisal servizi Card



La nostra card associativa
per avere una leva in più
rispetto agli altri

**Con TornaQUI! Sconti
risparmi davvero!**



Acquistando con la tua Confisal Servizi Card in migliaia di esercizi del circuito TornaQUI! Sconti, gli sconti accumulati ti verranno restituiti in denaro sulla tua card. Alcuni esempi di sconti*:

ALIMENTARI E SUPERMERCATI fino al 5%
RISTORAZIONE fino al 20%
VIAGGI DIVERTIMENTO TEMPO LIBERO fino al 25%
e ancora abbigliamento, accessori, librerie...

Per conoscere il regolamento e tutte le convenzioni visita il sito dedicato alla carta e clicca su "Ricerca convenzioni".

*Gli sconti possono variare, consultare il sito per gli aggiornamenti

+ SICUREZZA

- Ideale per **acquisti on line**
- Servizio di **SMS Alert** e **Contact Center** dedicato
- Dotata di **Codice IBAN** personale slegato da conto corrente
- Saldo ed estratto conto su <http://confisal.qnfs.it>

+ LIBERTÀ

- Utilizzabile in tutto il mondo perché è **MasterCard**
- Nessun conto corrente, **nessun canone annuale**
- **Prelievi di contante** presso ogni sportello automatico
- Saldo e trasferimenti fondi via SMS
- **Pedaggio** dei percorsi autostradali

+ PRIVILEGI

- Circuito **TornaQUI! Sconti**
- **Ricarica del cellulare**
- Pagamento delle **Utenze**

RICHIEDILA SUBITO!

- 1- **COMPILA** in tutte le sue parti il modulo richiesta carta
- 2- **FIRMA** il modulo di richiesta e il contratto di adesione
- 3- **ALLEGA** la fotocopia di un documento di riconoscimento (per i minorenni documento identità genitore o tutore legale)
- 4- **CONSEGNA/SPEDISCI A:** **CONFISAL SERVIZI - VIA DI VIGNA IACOBINI, 5 - 00149 - ROMA**
- 5- **RICEVI** comunicazione per ritirare la carta e codice pin

Numero Verde
800 754445

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	16.000,87	120	194,00	6,20	8,28
Es2	26.003,23	120	314,00	6,20	8,18

* 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 698,52 - 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
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. 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.

GRALLOZZO

di Antonio Scalise

Stanchi riti e doverosi ringraziamenti

Siamo in autunno inoltrato, dicembre si avvicina e con esso i suoi riti, i suoi appuntamenti.

Si inizia con la festa dell'Immacolata Concezione di Maria, l'8 dicembre. Anzi, s'inizia il 7, poiché l'Immacolata è una di quelle feste che prevedono la "vigilia" cioè l'obbligo, per chi ci crede, di mangiare di magro, evitando la carne.

La sera della vigilia, quindi, come vuole la tradizione, si mangiano il baccalà (fritto, ovviamente: è la morte sua) con le olive nere (possibilmente in precedenza essiccate al sole) e le patate fritte con peperoni e melanzane, passate in un po' di pomodoro.

Poi arrivano le feste di Natale e di fine anno, le più sentite dagli italiani, con le loro tradizioni che sarebbe impossibile descrivere qui poiché sono tante e tanto diverse tra loro.

Dicembre, quindi, è un mese dalla forte caratterizzazione, riguardo alla celebrazione di quei cerimoniali che contribuiscono a fare di noi un popolo, che distinguono gli italiani agli occhi del mondo.

Ma c'è un altro rito dicembrino che anche quest'anno non manca di preannunciarsi: il periodo delle disdette alle Organizzazioni Sindacali.

Proprio in sua funzione, negli ultimi mesi dell'anno i sindacati cercano di tracciare un bilancio dell'attività per darne contezza ai propri associati, e tutti sanno che riuscire a comunicare ciò che si è fatto è quasi più importante del fare stesso.

C'è un'Organizzazione Sindacale che, glielo riconosciamo volentieri, fa di questo un suo punto di forza, nel senso che fa molte cose ma soprattutto, in linea con quanto dicevamo nelle righe precedenti, comunica benissimo, spesso anche quello che non fa. Addirittura è particolarmente attenta a stigmatizzare, talvolta con comunicati di fuoco, quello che fanno (o non fanno) le altre Organizzazioni Sindacali, e soprattutto gli accordi che firmano. Poi, in un secondo momento, li firmano anche loro, ma questo non ha alcuna importanza: sanno comunicare.

Una perla, da questo punto di vista, è di qualche giorno fa. Il fatto.

Un macchinista di un treno che percorre la linea Treviglio - Cremona, accortosi che un mezzo agricolo, mentre attraversa un passaggio a livello privato ostruisce il binario, aziona la frenatura rapida e avvisa prontamente i viaggiatori della prima vettura. Il treno - per fortuna - si ferma prima dell'impatto.

Sapete di chi è il merito, oltre che del macchinista? Di quel sindacato che - testualmente - su un volantino così chiosa:

"Nel nostro Paese, la sicurezza della circolazione ferroviaria ha raggiunto buoni standard, questo avviene grazie all'attenzione che quotidianamente migliaia di ferrovieri impiegano nello svolgere il proprio lavoro ed a seguito delle iniziative del sindacato *omissis*".

Credeteci, per noi che lavoriamo sui treni e che facciamo quel po' di attività sindacale, è una rivelazione. Quindi siamo grati all'impegno di quel sindacato e gli auguriamo lunga vita e tante deleghe.

E da oggi in poi, cari nostri lettori, insieme ai riti di cui abbiamo parlato in queste righe ve ne consigliamo un altro che, ne siamo certi, vi porterà fortuna: recate sempre con voi l'immagine di un simpatico plantigrado. Viaggerete sicuri.





Cosa succede quando qualcuno si crede depositario del potere assoluto? Ve lo raccontiamo in questo articolo. a cura della Sezione FAST - S. Maria La Bruna

Santa Maria Ranger *Law and order*

Arrivi una mattina al lavoro, stai davanti alla porta degli spogliatoi e vedi un foglio.

Ti aspetti che sia l'avviso dell'avvenuta e tanto sospirata disinfezione, invece ti imbatti nel codice penale.

Perché Santa Maria La Bruna non è terra per semplici dirigenti, ma è l'ultima grande frontiera della manutenzione ferroviaria (ormai più a sud non c'è più niente) e solo uno Sceriffo può osare in questi territori, dove non sono sufficienti il comune Stato di Diritto o le regole contrattuali.

E poiché uno sceriffo che si rispetti, al brillare della sua stella, ti ricorda senza lasciarti dubbi che nel suo territorio Egli è la legge, sul foglio di disposizione - in

realità normali un comune ordine di servizio con gli orari di apertura e chiusura degli spogliatoi - non solo cita il codice penale, ma ti rammenta anche la pena prevista stabilendone interpretazione, margini e limiti.

Se tutto dovesse non bastare si può ricorrere sempre alle taglie, perché Lui ha la smania di ricordarti e l'onere di farti capire che nessuno è al di sopra della legge, e qui la legge è Lui.

Ormai la nostra officina è percepita non più come un luogo di lavoro, ma di detenzione.

Anche strutturalmente la trasformazione è quasi completa (videosorveglianza, tornelli, barriere anti-intrusio-

ne, autorizzazione per accedere da un braccio (scusate, reparto) a un altro, ecc..). Abbiamo già il sospetto che fra poco verranno introdotti il braccialetto elettronico e la sospensione preventiva; poi abbiamo già tutto stabilito: infrazioni, reati e pene.

Dove lavori? Ti chiedono i colleghi. A Santa Maria la Bruna, rispondi. Ah, ad Alcatraz?

Ebbene, questa che era un po' l'esagerazione e motivo di simpatico sfottò del nostro piccolo mondo ferroviario, sta diventando una realtà e di sicuro gli storici fra qualche anno avranno il dubbio se classificare Santa Maria la Bruna come semplice sito produttivo o alla voce "colonia penale".

Però alla fine un merito dobbiamo riconoscerlo: la soddisfazione che in questi tempi in cui la magistratura, in tutti gli ambiti e livelli, ha grandi difficoltà nell'interpretazione e applicazione dei codici e delle leggi, da noi non c'è dubbio o incertezza alcuna e si maneggia il codice penale come la lista della spesa.

Ma noi siamo nel lontano e vicino Ferro-West.

Qui regnano gli Sceriffi.

*... nessuno è al di sopra della legge,
e qui la legge è Lui ...*



PREVIDENZA

Mancanza di anni di contribuzione previdenziale, di accantonamento del TFR e previsione di costi rilevanti per regolarizzare le posizioni previdenziali dei Ferrovieri provenienti dal Reggimento Genio.

Omissioni nella previdenza dei Ferrovieri provenienti dal Genio. Cosa fare?

a cura di Agostino Apadula

Restano irrisolti i rilevanti problemi presenti sulla previdenza dei Ferrovieri provenienti dal Genio. Dalle verifiche da essi fatte presso i Comitati Provinciali INPS/online, infatti, sono state riscontrate irregolarità sulle posizioni previdenziali di gran parte dei Ferrovieri provenienti dal Genio Ferrovieri.

In particolare si è rilevata l'assenza di ogni contribuzione, per il periodo lavorativo reso alle dipendenze del Ministero della Difesa per coloro che, provenienti dal Genio Ferrovieri, sono stati poi assunti alle dipendenze delle Società del Gruppo F.S. a partire dall'anno 2000.

Infatti, nonostante le domande di ricongiunzione inviate, su indicazione di FAST FerroVie, da molti ferrovieri che avevano accertato l'assenza o la parziale presenza dei contributi previdenziali sulle loro posizioni assicurative individuali, non si sono avuti riscontri concreti. Si è assistito, anzi, a un palleggiamento di responsabilità e di compiti tra il Ministero della Difesa e le strutture decentrate dell'INPS che non ha portato alla risoluzione del problema bensì, se possibile, ha aumentato lo sconcerto tra gli interessati che non hanno visto corrette le loro posizioni previdenziali.

Diverse le situazioni che si presentano sul problema, a seconda dell'anzianità degli ex-genieri penalizzati:

- assenza totale o parziale dei contributi rilevata dagli estratti contributivi o risultante dalle verifiche online;
- i costi rilevanti della ricongiunzione delle due posizioni contributive, quella aperta presso le Società del Gruppo F.S. e quella riconducibile agli anni trascorsi

nel Genio Ferrovieri, derivanti dalla previsione legislativa contenuta nell'art. 12 della legge 122/10 che, a partire dall'1° luglio scorso, ha reso onerose queste operazioni;

- mancato riconoscimento degli aumenti di valutazio-





Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti
Segreteria Generale

www.sindacatoconfasal.it

Roma, li 04 ottobre 2011
Prot. n. 05/3/SG

Ministero della Difesa
Direzione Generale delle pensioni militari
del collocamento al lavoro dei volontari
congedati e della leva
Il reparto 6° Divisione
Viale dell'Esercito
00143 Roma

INPS
Direzione Centrale delle Prestazioni
Via Ciro il grande n°21
00144 Roma

Reggimento Genio Ferrovieri
Servizio Amministrativo
40013 Castelmaggiore (BO)

Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane S.p.A.
Direzione Generale
Risorse Umane
00161 Roma

Oggetto: Errori sulle posizioni previdenziali attive dei Ferrovieri provenienti dal Reggimento Genio e costi della ricongiunzione dei contributi

Dai riscontri attuati dalla scrivente Segreteria Nazionale FAST CONFASAL si rileva senza ombra di dubbio che c'era e continua a persistere una grande confusione nella gestione della previdenza dei Ferrovieri che, dopo aver prestato servizio nel Genio Ferrovieri, hanno continuato la loro attività lavorativa alle dipendenze delle Società del Gruppo F.S.

Le innumerevoli domande di regolarizzazione fatte presentare dagli interessati anche a seguito dei nostri input, per l'assenza o la parziale presenza dei contributi previdenziali riscontrata sulle loro posizioni assicurative individuali, non hanno allo stato fatto conseguire nessun risultato concreto, bensì inutili dichiarazioni di rassicurazione unitamente a un palleggiamento di responsabilità e di compiti da parte del Ministero della Difesa e delle strutture decentrate dell'INPS che hanno finito con l'aumentare tra gli interessati la confusione di cui certamente non c'era bisogno.

- Diversi i problemi che si presentano, a seconda dell'anzianità degli ex-generi:
- assenza totale o parziale dei contributi rilevata dagli estratti contributivi o risultante dalle verifiche online;
 - i costi rilevanti della ricongiunzione delle due posizioni contributive, quella aperta presso le Società del Gruppo F.S. e quella riconducibile agli anni trascorsi nel Genio Ferrovieri, derivanti dalla previsione legislativa contenuta nell'art.12 della legge 122/10 che a partire dall'1° luglio scorso ha reso onerose queste operazioni;
 - mancato riconoscimento degli aumenti di valutazione per i Genieri più anziani, per una difforme interpretazione delle norme di legge da parte di diverse strutture dell'INPS;
 - mancato riconoscimento degli anni di servizio reso al Reggimento Genio Ferrovieri ai fini della buonuscita/TFR.

Una condizione d'incertezza dalla quale è opportuno uscire al più presto per non correre anche il pericolo della caducazione del diritto agli stessi contributi. Un evento molto realistico, considerato che la Legge 335/95, per motivazioni sicuramente non condivisibili, ha ridotto le tutele sui termini prescizionali dei contributi previdenziali nel più breve termine dei cinque anni.

Per ovviare a tutto ciò e ripristinare quindi i diritti previdenziali negati, la Segreteria Nazionale FAST CONFASAL chiede ai destinatari della presente, ognuno per quanto di sua competenza, di attivarsi per rimuovere il problema previdenziale esposto, anche rispetto ai costi di ricongiunzione introdotti dalla legge 122/10, in quanto ai Ferrovieri di cui trattasi non si possono imputare i costi derivanti dai ritardi della regolarizzazione.

In ragione delle risposte che si otterranno in riscontro alla presente, la Segreteria Nazionale FAST-CONFASAL si attiverà con le sue strutture territoriali per le azioni anche legali di merito, qualora dovessero risultare necessarie, per far sì che ai Ferrovieri venga riconosciuta la corretta posizione contributiva.

Nel frattempo la Scrivente si renderà disponibile con i Ferrovieri ex Genio, in servizio o in quiescenza, per avviare le procedure di ricorso amministrativo, compilando gli appositi moduli che provvederà a distribuire e inviare tramite le proprie strutture territoriali.

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

Il Segretario Generale

Bruno Serbassi

ne per i Genieri più anziani, per una difforme interpretazione delle norme di legge da parte di diverse strutture dell'INPS;

- mancato riconoscimento degli anni di servizio reso al Reggimento Genio Ferrovieri ai fini della buonuscita/TFR.

Una condizione d'illegalità e d'incertezza da cui è opportuno uscire al più presto, regolarizzando quindi la posizione previdenziale di ognuno, anche per non correre il rischio della prescrizione del diritto agli stessi contributi e della regolarizzazione della buonuscita/tfr.

Per ovviare a ciò e ripristinare quindi quanto prima i diritti negati, la Segreteria Nazionale FAST Confasal ha inviato la nota riportata a tergo, con la quale intima all'INPS, al Gruppo F.S. e al Ministero della Difesa, ognuno per le sue competenze, di procedere con la regolarizzazione delle posizioni assicurative/previdenziali per come è nelle aspettative degli ex Genieri. In considerazione però della complessità del problema e considerato che, allo stato delle cose, si riscontrano parziali risposte da parte dell'INPS e del Ministero della Difesa rispetto alle richieste di regolarizzazione che il nostro Sindacato ha avanzato, riteniamo opportuno che quanto prima, per ottenere il riconoscimento dei diritti negati, si dovrà dare corso alle procedure legali di merito, incardinando opportuni ricorsi presso le Magistrature competenti.

Nel frattempo è indispensabile che i Ferrovieri ex Genio coinvolti nel problema attivino le procedure di ricorso amministrativo compilando gli appositi moduli, che potranno essere ritirati e inviati tramite le strutture territoriali della FAST FerroVie.

apadula@fastferrovie.it

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

artwork - Idee Roma

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

Al tuo fianco, ogni giorno

HDI

ASSICURAZIONI