

# LA VOCE delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie

La Sala Operativa Centrale di Trenitalia

Manutenzione programmata

LA  
FAST Ferrovie  
AUGURA  
A TUTTI  
BUONE FESTE

Relazione Direttivo Nazionale 11/2007



n° 12  
Dicembre 2007



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

La tua casa è calore, accoglienza, rifugio.

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

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



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



dal 1881 al servizio dei Ferrovieri

# HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.

# LA VOCE delle Attività Ferroviarie

## SOMMARIO

Anno II - n. 12/2007  
 Mensile del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie  
 Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie  
 Redazione, Direzione e Amministrazione:  
 Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma  
 Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666  
 Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556  
 Email: sn@fastferrovie.it  
 Autorizzazione del Tribunale di Roma  
 n. 353 del 14 settembre 2006  
 Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.  
 D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1, comma 1 - DCB ROMA  
 Direttore Responsabile:  
*Pietro Serbassi*  
 Coordinamento Editoriale:  
*Vincenzo Notarnicola*  
 Segretario di Redazione:  
*Massimiliano Pantanella*  
 Comitato di Redazione:  
*Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi, Antonio Scalise, Sergio Vecchione*  
 Imp. e grafica:  
*Paolo Piovesan, Giuliano Leone*  
 Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:  
*Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello*  
 Hanno collaborato a questo numero:  
*A. Apadula, C. Baltieri, E. Casaleggio, G. Cecchini, Paracelso.*  
 Copia euro 2,00 - Abbonamento euro 18,00  
 Abbonamento sostenitore euro 250,00  
 Tutti i versamenti devono essere effettuati  
 sul C/C Bancario, n. 13 intestato a:  
 FAST-Ferrovie  
 presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini  
 Si prega indicare chiaramente il proprio nome  
 e indirizzo, nonché la causale del versamento  
 Stampa: Empograph  
 00010 Villa Adriana (Roma)  
 Chiuso in tipografia il 03/12/2007

### 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)

### Editoriale

#### *Il contratto unico del "ferro": la soluzione alle contraddizioni del trasporto ferroviario in Italia*

di *Pietro Serbassi* ..... pag. 4

### Relazione del Segretario

al Direttivo Nazionale ..... pag. 5

### 2012 Odissea nei Trasporti

di *Paracelso* ..... pag. 14

### Una nuova sicurezza sulla salute e la sicurezza sul lavoro

di *Aniello Carpenito* ..... pag. 16

La bacheca delle RLS ..... pag. 20

### Il trasporto regionale e il viaggiatore abbandonato

di *Gianluca Cecchini* ..... pag. 24

### Il mio primo direttivo

di *Elisa Casaleggio* ..... pag. 25

### La Sala Operativa Centrale di Trenitalia

di *Chiara Bandieri* ..... pag. 26

### Manutenzione programmata delle infrastrutture e sicurezza

di *Elisa Casaleggio* ..... pag. 28

### Ale una storia lunga oltre ventanni

di *Angelo D'Ambrosio* ..... pag. 29

### SPECIALE - PREVIDENZA

#### Prestazioni previdenziali/assistenziali!

di *Agostino Apadula* ..... pag. 31

#### Subprime e derivati:

#### quali rischi per i fondi pensione

di *Luca Vitali* ..... pag. 36

### COME ERAVAMO

#### Gli albori della FAST

di *Giorgio Baltieri* ..... pag. 38

### GIALLOFISSO

#### Fermate

di *Antonio Scalise* ..... pag. 39

# *Il contratto unico del "ferro": la soluzione alle contraddizioni del trasporto ferroviario in Italia*

*L'editoriale di Pietro Serbassi*

Mi sentirei di dire "Finalmente si apre il tavolo negoziale per il Nuovo CCNL delle Attività Ferroviarie!", ma sarei certamente accusato, a ragione, di eccessivo ottimismo.

Si! il 21 novembre presso il ministero del Lavoro, alla presenza del Ministro On. Cesare Damiano, si è condiviso l'avvio del tavolo negoziale fra le Parti Sociali interessate a trovare un percorso comune che porti il settore del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale alla stipula di un CCNL che regoli in maniera omogenea il rapporto di lavoro nell'intero comparto. Tale incontro è stato programmato per il 5 dicembre 2007.

Elemento determinate, che può giustificare almeno un timido ottimismo è dato dal fatto che, pur con tutte le sensibilità e differenze che i soggetti al tavolo possono vantare, il negoziato si avvia con la partecipazione di tutti i sindacati del settore, siano essi confederali che autonomi, e di tutte le associazioni datoriali che rispondono a Confindustria e a Confservizi.

Anche rispetto alla posizione del Governo espressa dal Ministro del Lavoro, ci sentiamo di dividerla in quanto in linea con l'attuale sistema di relazioni sindacali, dove il Ministro si pone come "facilitatore" del negoziato avendo dato direttive di massima sulla necessità di una semplificazione in un unico Contratto di Lavoro per l'intero settore, impegnandosi nel monitoraggio del negoziato fra le parti sociali e - ove sarà necessario - assumendosi la responsabilità legislativa per superare gli attuali vincoli di vecchie leggi ereditate, nate all'inizio novecento, quando la società italiana aveva prevalentemente un'economia agricola, quindi norme superate che impediscono a un elevato numero di lavoratori di poter usufruire di una legislazione più moderna e attuale.

Proprio su quest'ultimo argomento, è bene soffermarci per chiarire che il primo nodo da sciogliere non è se il

nuovo CCNL del settore avrà come base di riferimento il CCNL delle Attività Ferroviarie o quello degli Autoferrotranvieri, perché ci sembra ovvio che solo quello delle Attività Ferroviarie ha le caratteristiche essenziali che rispondono all'applicazione di una legislazione più moderna in merito al Diritto del Lavoro, che va dalla legge 300/70 (statuto dei Lavoratori) fino alla legge 66/2003 (orario di lavoro), da poter applicare a tutti i lavoratori del settore in maniera omogenea.

È quindi evidente che proprio il CCNL degli Autoferrotranvieri prevede al suo interno diversi livelli di tutela, a nostro avviso inconcepibili in un contratto moderno.

Da più parti in quest'ultimo periodo invece è stata scientemente creata una confusione proprio in merito al fatto che il CCNL delle AF sia il contratto dei Ferrovieri, quando invece è chiaro a tutti gli addetti ai lavori che il Gruppo FS applica il CCNL delle AF tramite un Accordo aziendale di Secondo Livello, che riconosce ai ferrovieri uno standard di tutele e diritti che non sono altro che frutto dell'adeguamento, in chiave contemporanea, di quella che è la storia delle Ferrovie dello Stato italiane, ma che nessuno pretende che venga applicato *sic et simpliciter* a tutto il settore.

Come in un vecchio copione, a qualche spiraglio di positività si contrappongono le negatività, che spesso sono molte di più. Nel caso specifico riteniamo che i notevoli aspetti negativi siano rappresentati dalle posizioni dichiarate un giorno dopo l'altro dal Ministro Di Pietro, il quale non perde occasione per attaccare il Gruppo FS, invocando la necessità di separare il gestore dell'infrastruttura (RFI SpA) dalle attività di Trasporto (Trenitalia), chiedendo quindi la chiusura della capogruppo. Tutto in nome di una Liberalizzazione che ad oggi è solo sulla carta, visto che tutte le imprese di trasporto finora certificate non ci sembrano esempi fulgidi di capitalismo privato da proporre come



modelli.

Checchè se ne dica, tutto il sistema ferroviario oggi è intriso di grandi contraddizioni: sia nel trasporto pubblico locale, dove è evidente un' "aggressione" stile "far west" al Trasporto Regionale facente capo a Trenitalia, sia nel trasporto merci, il quale vede le varie Ferrovie Nazionali d'oltralpe affacciarsi in Italia con l'evidente intento di "sfilare" il trasporto merci più remunerativo a Trenitalia, senza che questa, tra l'altro, abbia la possibilità di perseguire intenti reciproci.

Per quanto riguarda il trasporto viaggiatori Alta Velocità, sembrerebbe, per ora, che la neonata NTB nasca con tutti i crismi di una vera impresa di capitale privato. Anche in merito a questa nuova società, però, nutriamo non poche perplessità, avendo la ragionevole sensazione che presto, anche in questo settore, saranno evidenti le contraddizioni o le speculazioni sul lavoro.

Dicevo contraddizioni evidenti nel settore del trasporto pubblico locale e nel merci, infatti basta soffermarsi ad analizzare cosa sta accadendo senza neanche essere degli esperti del settore, per notare che:

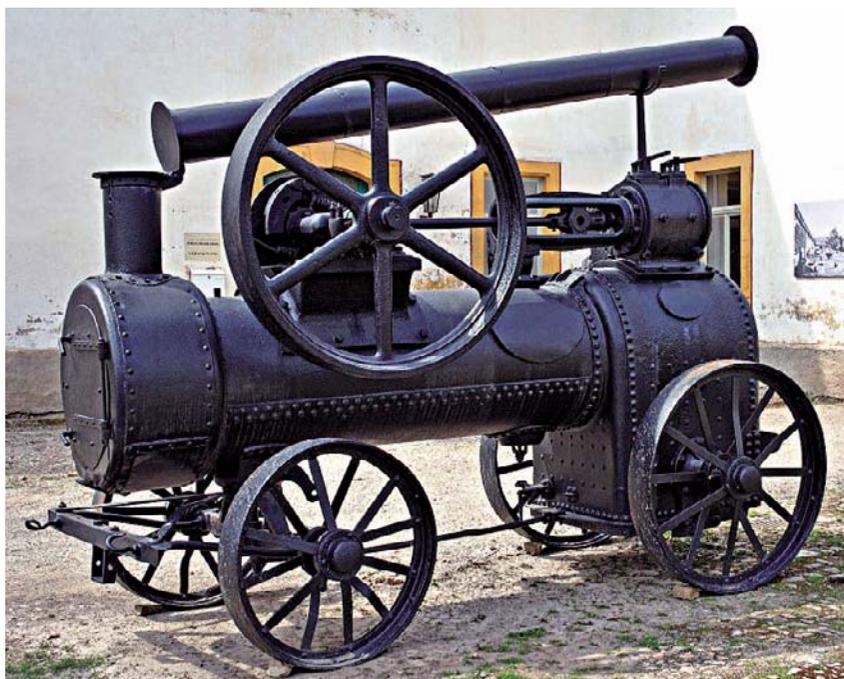
**- nel TPL tutti i mali vengono ascritti sotto le responsabilità di Trenitalia, dal momento che esistono trasferimenti da Stato per il TPL verso Trenitalia,**

quando invece sono per tutto il trasporto pubblico locale, il quale è sufficiente che garantisca la copertura dei costi di produzione per il solo 35%. Però nessuna evidenza che mentre Trenitalia deve trovare dal mercato almeno il 35% le altre società, sempre di proprietà pubblica - regionale, provinciale o al limite municipale - ricevono ulteriori trasferimenti, ad esempio utilizzando il rincaro dell'accise sul combustibile per il trasporto privato. A tutto questo si aggiunge proprio in quest'ultimo periodo il fenomeno delle assegnazioni del TPL da parte delle Regioni ad apposite A.T.I. (Associazione Temporanea d'Impresa), fatte fra Trenitalia e le rispettive Ferrovie di ex Concessione Governativa presenti nella regione, che assumono in "House" il contratto di servizio cercando il massimo recupero dei costi operativi, speculando sul costo del lavoro. Grazie proprio alla possibilità di utilizzare lavoratori ai quali viene applicato il CCNL degli autoferrotranvieri, magari facendo loro utilizzare i mezzi di Trenitalia.

- nel trasporto merci più o meno accade la stessa cosa, in quanto le cosiddette ferrovie ex concesse che, come accennato poc'anzi, vivono di trasferimenti economici pubblici, non si limitano a fare il solo Trasporto locale ma fanno anche trasporto merci, senza la chiara evidenza contabile che la legge impone per le due attività. Problematica aggravata da quanto già accennato in merito alle imprese ferroviarie di proprietà pubblica delle nazioni d'oltralpe come

la Svizzera, la Francia, la Germania. Per dirla tutta, esiste poi anche un'impresa ferroviaria dove fra la proprietà c'è una regione a statuto speciale, nella quale la quasi totalità della fiscalità rientra nelle tasche dei residenti della regione stessa.

Tutto quanto evidenziato, sicuramente in estrema sintesi, ha l'unico obiettivo di dimostrare che il problema delle liberalizzazioni è molto complesso e non può limitarsi alle esternazioni del Ministro Di Pietro,



che si erge a paladino di un liberismo quanto meno discutibile, oppure alle sentenze dell'Antitrust del Prof. Catricalà, che individuano nel "rigido sistema delle Relazioni Industriali presenti nel Gruppo FS" il primo problema verso la liberalizzazione del sistema del trasporto in Italia.

In parole povere, ci sembra di poter dire che tutto il processo di liberalizzazione in assenza:

- di un reale ingresso dei capitali privati nel settore;
- di norme legislative coerenti che non permettano di scaricare i costi sulle parti più deboli del settore;
- di scelte politiche coraggiose e chiare in merito alla quantità e qualità della mobilità che il Paese deve avere e può permettersi;
- di quell'agenzia sulla sicurezza

che sembra sempre più vicina ma che in pochi pensano di costituire veramente

rischia di diventare una trasformazione "gattopardesca" volta ad abbattere solo le tutele e le garanzie sul lavoro, e questo sarebbe per noi inaccettabile.

Sospetti che ci vengono soprattutto per il modo con il quale il Sindacato in genere viene tenuto a debita distanza dal momento decisionale mentre sembra - ma forse è

solo un'impressione - che esista un buon dialogo con il mondo delle imprese. Se poi dovessimo addentrarci nel modo con il quale Trenitalia affronta il confronto con il sindacato, i sospetti prendono concretezza. Infatti proprio in questi ultimi giorni, dopo mesi di silenzio negoziale e di comunicati a mezzo stampa in merito alle nuove tecnologie e alla necessità di una nuova organizzazione del lavoro,

veniamo messi davanti ad una situazione di grande carenza di personale e all'impossibilità di fare la produzione necessaria se non si cambia l'organizzazione del lavoro.

Voglio salutare tutti i lettori del nostro giornale, tutti gli iscritti alla FAST Ferrovie e tutte le loro famiglie con gli auguri per un sereno Natale e un felice anno 2008, ma soprattutto con una riflessione:

**se l'Ing Moretti prima dice di non poter fare i treni perché il Governo non mantiene gli impegni economici, ora dice che non può farli perché il Sindacato non permette, fuori contratto, una diversa organizzazione del lavoro; che non sia lui a non voler fare i treni se non alle sue condizioni? ...**

**Ancora sinceri auguri a tutti.**

# *Relazione del Segretario Nazionale al Direttivo Nazionale del 21, 22 e 23 Novembre 2007*

Care amiche e cari amici, vi saluto fraternamente a nome di tutta la Segreteria Nazionale e vorrei estendere il saluto ai nostri colleghi che, anche se oggi non possono essere presenti, con il loro impegno e la dedizione di ogni giorno stanno permettendo alla FAST Ferrovie di affermare la

propria posizione e il proprio ruolo nello scenario sindacale Italiano.

Il Direttivo Nazionale è sempre un momento di verifica e di progetto importante per la vita di un'organizzazione come la nostra; la grande partecipazione che ogni volta si registra, così come i tanti ospiti che vengono per assistere e dare il loro contributo ai lavori, ne sono la conferma. In questa occasione, poi, una presenza così consistente assume un significato particolare, visto che il Direttivo Nazionale odierno segna l'ultimo giro di boa prima di quel Congresso Straordinario, da convocare in questa assise, che ci permetterà di completare il progetto di costituire un Sindacato che, oltre ai lavoratori delle Attività Ferroviarie e degli Appalti Ferroviari rappresenterà, con competenza, serietà e lealtà, anche i lavoratori dell'Autoferro. In ogni caso, ritengo che il Direttivo Nazionale che indice il Congresso rappresenti il momento ideale per fare un primo bilancio dell'attività politica e organizzativa svolta dalla FAST Ferrovie. In realtà sia l'aspetto politico, sia quello strut-

**REGOLE E TUTELE CERTE  
PER UN TRASPORTO CHE CAMBIA !!!**

**Direttivo Nazionale Fast Ferrovie**  
21, 22 e 23 novembre 2007  
Hotel della Torre, TREVÌ (PG)

turale, sono intrecciati l'uno all'altro e costituiscono, in buona sostanza, i principali motivi che ci hanno portato a condividere la necessità di un ulteriore passaggio riorganizzativo volto ad allargare la rappresentatività. Questo appuntamento è necessario per dare la direzione e la posizione giusta al nostro sindacato, attraverso un modello strutturale più adeguato ad affrontare le complesse problematiche del mondo del lavoro nei trasporti, sia nella fase attuale, sia nel futuro che, essendo stato per gran parte disegnato da altri, rappresenta sicuramente la sfida più impegnativa.

La nostra convinzione ci porta a ritenere che un sindacato rappresentante tutto il lavoro del trasporto ferroviario e del trasporto pubblico locale nel suo insieme, ha un ruolo estremamente impegnativo e, pertanto, deve dotarsi di tutti quegli strumenti atti a garantirgli di essere artefice del proprio futuro. Sentiamo il dovere e la necessità di esperire la nostra rappresentatività a tutti i livelli di confronto con le parti sociali. In considerazione, però, che i negoziati stanno sempre più delineandosi

sulla base di un piano di decentramento territoriale, il sindacato ha la necessità di garantirsi maggiori competenze anche a livello periferico, pertanto nasce l'esigenza di una struttura sindacale estremamente ramificata ma, nel contempo, solida

e coesa. Del resto, noi che nasciamo da una categoria di lavoratori che hanno fatto la storia del sindacato in Italia, non possiamo e non dobbiamo perdere questo treno; abbiamo l'obbligo di ricercare il consenso fra i lavoratori e le lavoratrici, valorizzando la nostra azione sindacale con una sempre maggiore qualità dei nostri delegati, dei nostri quadri e dei nostri dirigenti sindacali favorendo la presenza dei giovani e delle donne, che spesso sono molto più passionali e reattive ai cambiamenti della società civile.

Lo scenario politico economico, dopo la stipula del CCNL delle Attività Ferroviarie, si è modificato notevolmente, richiedendo al Sindacato veloci adeguamenti organizzativi. Possiamo fare una prima riflessione guardando a come si sono modificati nel tempo anche i sindacati confederali, non per valutare le loro scelte o per prenderne esempio ma solo per evidenziare che, le nostre valutazioni, trovano fondamento e riscontro in quella società civile nella quale siamo e vogliamo essere parte integrante.

L'approccio al mondo del lavoro è cambiato notevolmente nel privato impiego dopo il "famoso" accordo interconfederale del 1993. Un accordo che la Confsal si è rifiutata di sottoscrivere, non percependone l'importanza e la portata.

La conseguenza più evidente e deleteria per la nostra Confederazione è stata quella di ritrovarsi, di fatto, fuori da tutto il mondo del privato impiego e pertanto costretta a ritirarsi nella propria roccaforte del pubblico impiego dove, comunque, ancora oggi gioca un ruolo sicuramente determinante. Purtroppo, per noi e per la Confsal il mondo del pubblico impiego, dal 1993 ad oggi, si è notevolmente ridotto e molte aziende o enti statali sono entrati nel mercato del lavoro del privato impiego.

Inoltre, l'ormai imminente legge sulla rappresentatività ci richiede, da subito, un notevole colpo di reni per fare in modo che la nostra federazione dei trasporti possa entrare a pieno titolo nei momenti decisionali, con tutte le competenze del caso. Mentre possiamo dire che la Confsal ha perso un'occasione davvero importante per poter essere, oggi, una Confederazione a tutto tondo nel modo del lavoro, riferimento per tutti i lavoratori che chiedono un'autonomia del sindacato dal mondo della politica/partitica, noi come SMA prima e come FAST oggi, possiamo affermare senza tema di smentita che le nostre scelte organizzative fatte nell'ultimo decennio ci stanno permettendo di mantenere appieno il nostro ruolo di Sindacato Autonomo. A tal proposito, ritengo legittimo affermare che la FAST, tutte le volte nelle quali riesce, anche se con fatica, ad intervenire nelle fasi di concertazione, dimostra disponibilità al confronto su progetti concreti che rinvigoriscono il nostro concetto di forza sindacale autonoma e che contribuiscono a consolidare la

democrazia e la coesione sociale in Italia. Insomma, rischiando anche di essere tacciato di presunzione, voglio asserire che il nostro sindacato è ormai l'unico esempio rimasto in Italia di Sindacato Autonomo. I fatti e la nostra storia lunga più di 50 anni ne sono la testimonianza: abbiamo sempre risposto con responsabilità e fermezza su tutte le vertenze, senza



Federica D'Orazio - Abruzzo

mai lasciarci andare ad insensibilità sociale o ad un irresponsabile antagonismo del "tanto peggio tanto meglio", atteggiamenti che certamente raccolgono facili consensi estemporanei ma che non possono essere forieri di politiche a lungo termine.

La crisi del mondo della gestione della cosa pubblica e, per certi versi, del vecchio modo di far sindacato, accelerato, forse, anche da un certo qualunquismo mediatico, fa sì che ormai sia fattore comune l'identificazione di qualunque entità dedita alla politica, sia essa partitica, sociale o sindacale, come elemento identificativo della nota "CASTA".

Un'ingiusta, falsa ed inopportuna semplificazione che, di fatto, mette tutti sullo stesso piano, anche chi come noi porta avanti le proprie idee e i propri valori di autonomia e lealtà, avendo come uniche risorse le deleghe pagate dai soci e la disponibilità di ognuno di noi a rinunce, sacrifici, generosità e altruismo. È evidente che questo stato di cose non ci aiuta e, se complica notevolmente la vita delle associazioni più grandi costringendole a riorganizzarsi, figuriamoci quanto rende difficile l'opera a chi, come noi, svolge il proprio ruolo di rappresentanza gravato dal peso di considerevoli rinunce e sacrifici. Tutti i sindacati che, in forma dispregiativa, venivano definiti di "mestiere", in questi ultimi anni si sono federati, come dimostrano in modo lapalissiano i comitati di base e movimenti vari, si sono legati fortemente e in modo sempre più evidente a frange politico/partitiche e si sono riuniti in una confederazione.

Anche chi della differenza fra attività ha fatto un cavallo di battaglia politico, è stato "costretto" a organizzarsi in un progetto di confederazione sindacale. Per un Sindacato come il nostro che, invece, dell'Autonomia e della valorizzazione delle professioni ha fatto una ragione di vita, allargare la propria rappresentatività è diventata una necessità vitale, a maggior ragione in una società in continuo cambiamento e che cerca in maniera subdola di limitare sempre di più il raggio d'azione proprio di sindacati come il nostro.

A dimostrazione di ciò basti vedere l'ostracismo perpetrato nei nostri confronti da un'associazione datoriale come ASSTRA, un comportamento che nulla ha a che vedere con quello che la stessa associazione ha nei riguardi di altre OS. Anche i modi risultano essere quanto meno deprecabili,

come dimostra il goffo tentativo di tenerci fuori mascherandosi dietro una falsa rappresentatività che saremmo chiamati a dimostrare attraverso delle trattenute a ruolo che però le aziende, per "disposizione" delle Associazioni datoriali di riferimento, non ci possono fare.

La malafede trasparente innegabile allorché non ci viene permesso di misurare la nostra rappresentatività magari con la partecipazione alle elezioni delle RSU. D'altro canto i fatti dimostrano che dove è possibile fare le trattenute sindacali, raggiungiamo livelli di rappresentatività di tutto rispetto. È evidente che, per quanto ci riguarda, sarebbe opportuno che la legge sulla rappresentatività sindacale non si limitasse al conteggio delle tessere ma spostasse l'attenzione verso il consenso derivante dai voti espressi in occasione di libere elezioni tra i lavoratori, come possono essere quelle delle RSU. Del resto è la stessa cosa che accade per i partiti politici dove non importa quanti iscritti hanno, ma quanti voti raccolgono e tutti i partiti possono partecipare all'agone elettorale.

Un'analisi un po' lunga, forse, ma necessaria per inquadrare, seppure con estrema sintesi, lo scenario nel quale come sindacato ci troviamo immersi e per rendere sempre più evidenti le ragioni delle nostre scelte.

Deve essere altrettanto indubitabile, ci teniamo in modo particolare a precisarlo, che fare riorganizzazioni non ci appassiona ma lo riteniamo un atto dovuto, suffragato dal dato di fatto che l'allargamento dello SMA a rappresentare tutti i ferrovieri è stato il passaggio decisivo che ci ha permesso di arrivare alla stipula con Confindustria del CCNL delle Attività Ferroviarie. Poi successivamente abbiamo dovuto cambia-

re anche il nome, perché con FAST Ferrovie è diventato più facile veicolare il nostro messaggio di sindacato aperto ad una rappresentatività più larga; ora ci attende un ultimo passaggio: l'ulteriore ampliamento della nostra rappresentanza di ferrovieri con quella degli autoferrotranvieri e quella dei lavoratori degli appalti



Chiara Bandieri - Toscana

ferrovieri unite in un unico comparto.

Questa nuova fase organizzativa ha mosso i primi passi lo scorso anno, nel Direttivo Nazionale svoltosi proprio qui a Trevi, congiuntamente con la FAST Autoferrotranvieri, dove è stato condiviso il progetto di unificazione dei nostri due sindacati. Per concretizzare il progetto, fin da allora, abbiamo iniziato l'elaborazione di un nuovo statuto il quale, nell'ultimo periodo, è stato oggetto, tra l'altro, di un fruttuoso dibattito interno alla FAST Ferrovie e che ha coinvolto anche tutti i direttivi regionali che si

sono tenuti nell'ultimo mese con la presenza della Segreteria Nazionale.

La condivisione del progetto, che a questo punto potremmo anche definire "plebiscitaria" all'interno della FAST Ferrovie, vedrà una prima concretizzazione con la stesura, nello svolgersi dei lavori di questo Direttivo, della proposta di statuto definitiva che poi approveremo al Congresso Nazionale. Potremmo vedere questa assise come la "costituente" di un nuovo sindacato e quindi la sede titolata a dare il giusto indirizzo al progetto, magari proprio attraverso la stesura dello Statuto che, a questo punto, potremmo chiamare "carta Costituente". Nomi altisonanti, usati di proposito per far comprendere l'importanza che, come Sindacato, stiamo dando a questo Direttivo Nazionale.

E' bene precisare, a scanso d'equivoci, che il nostro percorso organizzativo non ha influito minimamente sull'azione politica del nostro Sindacato la quale, in questi tre anni, è stata caratterizzata da

importanti passi in avanti; due per tutti:

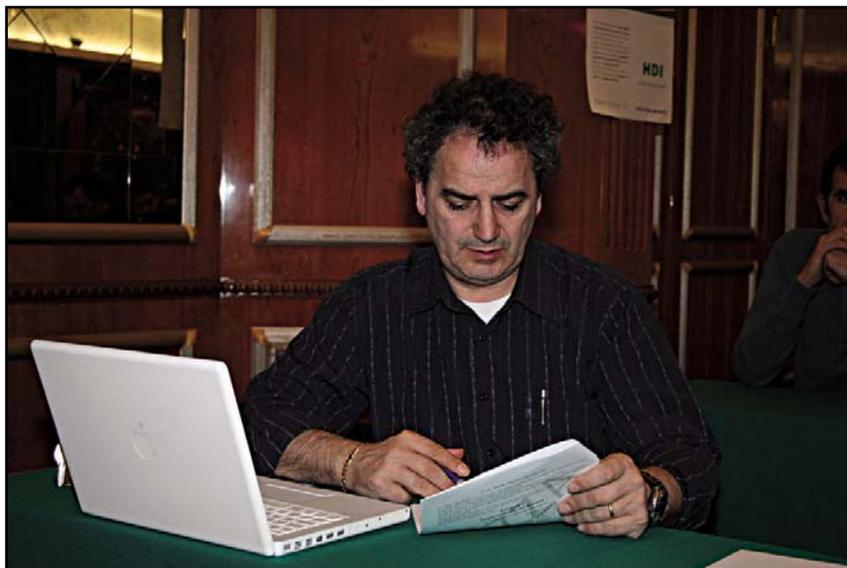
le iniziative intraprese in solitudine, come sono stati alcuni scioperi regionali;

le proposte di azioni, lanciate da noi e che hanno trovato successivamente il consenso anche delle altre OS.

Un esempio esplicativo in tal senso, potrebbe essere quello dell'idea di una giornata di sciopero contro il VACMA che, nata realmente in un'assemblea tenuta da me stesso a Bologna nella primavera del 2005, abortì sotto il peso del dissenso esternato da alcuni attivisti di altre OS che l'avevano

ritenuta “leggera e poco efficace”. Pochi giorni dopo, però, è nato il primo VACMA Day in Piemonte; permettetemi quindi di pensare che noi della FAST Ferrovie, in quell’iniziativa di far nascere un’azione collettiva invece delle azioni individuali fatte fino a quel momento, siamo stati un’importante parte attiva e sottolineo parte attiva perché, anche se non pretendiamo di prendercene la paternità, riteniamo comunque che il seme gettato in quell’assemblea, sorprendentemente, abbia alla fine germogliato in tempi rapidi. Quello che conta è il risultato e non ci interessa fare “le prime donne” anche se spesso con questo tipo di atteggiamento rischiamo di perdere la nostra visibilità. Ma riteniamo che un sindacato, qualsiasi sindacato, deve essere giudicato sui fatti e non sui proclami e noi con i fatti siamo entrati nella storia delle relazioni sindacali degli ultimi anni.

Siamo usciti con diritto fuori dal sindacalismo limitato al Gruppo FS e con rappresentatività e lealtà abbiamo affrontato le relazioni sindacali in altre aziende con l’obiettivo di tenere alto il livello di tutele e sicurezza per chiunque lavori nel trasporto ferroviario, con ottimi riscontri associativi sia nelle Imprese di Trasporto ferroviario sia nelle imprese di appalti ferroviari. Abbiamo sostenuto, spesso sentendoci anche un po’ isolati, la campagna di promozione del Fondo Pensione “Eurofer”, ed è troppo ghiotta l’occasione per non ricordare che abbiamo dimostrato lealtà verso Eurofer sia in fase di costituzione, quando eravamo nel CdA, sia nella delicata fase di cambiamento di destinazione del TFR della scorsa primavera, quando non eravamo più nel CdA. Coerenza e lealtà dimostrata a differenza di chi invece nella prima fase non ha lesinato discredito e pessima pubblicità fra i ferrovieri per poi rivedere le proprie posizioni in una seconda fase. Noi gli impegni presi li abbiamo sempre sostenuti e portati avanti e così riteniamo di dover continua-



Giuliano Leone - Veneto

re. Infatti, nonostante la gestione in FS, nel periodo dell’Ing. Catania, abbia toccato i minimi storici in tema di relazioni industriali e sebbene, dopo la firma del CCNL delle AF, il confronto sindacale in ferrovia si sia pressoché annullato, rendendo difficilissima per il Sindacato la gestione del contratto sottoscritto, come FAST Ferrovie abbiamo sfidato, in varie occasioni, le controparti al confronto.

Proprio in questo ultimo periodo è nota la nostra posizione sia in merito alla necessità, che ci sembra poco condivisa, di dare alla Security/Protezione Aziendale del Gruppo FS i mezzi, le risorse, in particolare quelle umane e i relativi assetti normativi contrattuali, per il suo definitivo completamento, sempre più necessario dopo l’11 settembre, gli attentati di Madrid e Londra e, non ultimo, l’incremento della criminalità nel nostro paese, sia in merito alla riorganizzazione del lavoro in Trenitalia a partire dall’equipaggio di condotta, dove siamo pronti per affrontare il negoziato. Tramite il nostro giornale siamo usciti allo scoperto con le nostre idee e, di fatto, stiamo chiedendo al Gruppo FS di scendere sul piano del confronto sindacale.

Anche presso le altre imprese ferroviarie ci siamo assunti la responsabilità di accordi che comunque vanno nella direzione

un unico contratto per tutto il settore. La nostra azione non si è limitata ad affrontare il solo dialogo sindacale con le imprese ma ci siamo spinti anche verso un dialogo sociale più ampio, interessando anche il mondo politico responsabile dei trasporti, a prescindere dal partito di appartenenza, sul tema della costituzione dell’Agenzia per la Sicurezza Ferroviaria esprimendo le nostre perplessità, le nostre osservazioni e le nostre idee in merito.

L’attività non si è limitata all’ambito nazionale ma si è sviluppata anche all’estero tanto che, forse perché è cambiato lo scenario Politico/Economico internazionale, forse perché i processi di liberalizzazione avanzano ineluttabilmente forse per la diversa considerazione che la FAST Ferrovie ha nei riguardi delle assise del nostro sindacato europeo, l’azione svolta nell’ALE ha accresciuto il nostro peso politico in seno ad essa.

Riguardo alla nostra posizione rigida in merito alle modifiche dell’organizzazione del lavoro del personale di macchina e alle notevoli perplessità da sempre esternate sul tema, abbiamo coinvolto anche l’ALE e inoltre, stiamo riuscendo ad evidenziare le differenze di lavoro, di sicurezza e di retribuzione fra i macchinisti della cosiddetta Eurozona. I primi risultati riteniamo di averli conseguiti.

Risultati importanti che sono evidenti ai più nell'azione di lotta che, dalla scorsa estate, ha messo in campo la GDL - il sindacato dei macchinisti tedeschi - un'iniziativa intrapresa, non certo a caso, dopo che nel Consiglio Ale di Primavera i tedeschi si sono accorti che lavorano più di tutti i macchinisti Europei e come se non bastasse, anche con sicurezza e retribuzione più bassa. Non solo, è giusto ricordare come, da allora,

to ferroviario.

### **Liberalizzazioni e Piano d'impresa del Gruppo FS**

Nonostante questo Direttivo Nazionale abbia un forte carattere organizzativo per i motivi sopra esposti, non possiamo esimerci dal fare un aggiornamento riguardo alla nostra attività svolta dal Direttivo Nazionale di Caserta ad oggi.

**nonché alla definizione del servizio universale;**

- **costruzione di un contratto unico di riferimento per l'intero settore;**
- **piano d'impresa relativamente alle parti legate sia allo sviluppo dei servizi e della produzione, sia agli investimenti, sia all'articolazione societaria nell'unicità di Gruppo.**

Il confronto è iniziato nel modo sbagliato aprendo, dopo due settimane, solo il terzo dei tre tavoli, con la malcelata volontà di strappare al Sindacato il benessere per il Piano d'Impresa del Gruppo FS.

Non volendo oggi rifare la cronistoria di quanto accaduto voglio ricordare solo che la *querelle* si è protratta per tutta l'estate con lotte su tutti i fronti. Con il Governo che, a suon di dichiarazioni di sciopero e manifestazioni, siamo riusciti a fare aprire al confronto su tutti i tavoli previsti, richiamandolo non poche volte agli impegni sottoscritti.



*Ielardi, D'onofrio e Ricci - Piemonte*

sia stata avviata la costruzione di un sito internet dell'ALE, nel quale, come FAST Ferrovie, stiamo mettendo in piedi una pagina web dove sarà possibile evidenziare, in quadri sinottici, le differenze di carichi di lavoro, retribuzione, costo della vita, tutele sociali e livelli di sicurezza tra i lavoratori del settore ferroviario nei vari Paesi Europei.

Inoltre, dal mese di novembre, un attivista del nostro Sindacato sarà presente, come Rappresentare ALE, a Lille in Francia, presso la sede dell'Agenzia Europea per la Sicurezza Ferroviaria, nelle Commissioni permanenti per il Dialogo Sociale Comunitario. Il nostro rappresentate parteciperà o alla commissione sull'interoperabilità o a quella attinente alle liberalizzazioni del traspor-

Dopo una primavera di silenzio negoziale, con l'accordo del 15 maggio 2007 ritenevamo di aver fatto un grande passo in avanti nella vertenza di sviluppo del trasporto ferroviario in Italia, avendo finalmente avuto assicurazioni direttamente dal Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Prof. Romano Prodi, in merito alla volontà del Governo di impegnare nelle ferrovie le risorse necessarie e di voler procedere nel piano di liberalizzazioni a fronte di un coerente sistema di regole. Infatti, nell'accordo sottoscritto poche ore dopo con l'On. Enrico Letta, avevamo condiviso gli obiettivi da perseguire in seno alla "Cabina di Regia" convenendo sulla costituzione di tre tavoli negoziali con i seguenti temi:

- **regolazione della concorrenza e dell'accesso al mercato,**

Più il sindacato incalzava il Governo più mass media e i competitor di Trenitalia alzavano le pressioni contro il mondo del lavoro. A dimostrazione di ciò basti ricordare che il 22 giugno, mentre eravamo alla manifestazione chiedendo regole omogenee per tutti, RTC calcava la mano e senza il sindacato al tavolo chiudeva un accordo con le RSA, alcune anche senza delega del sindacato di riferimento, riuscendo così a raccogliere la condivisione di limiti di lavoro a dir poco provocatori per il sindacato con l'aggravante di non portare neanche reali benefici alla Società nell'utilizzo del personale.

Passando oltre ricordiamoci ora come, in seno alla cabina di regia il 17 luglio, abbiamo condiviso con il Ministro dei Trasporti, On. Alessandro Bianchi, un importan-



Il Segretario Generale FAST  
Giovanni Martinelli

te documento che avrebbe dovuto emendare il cosiddetto Decreto Bersani sulle Liberalizzazioni e modificare i contenuti del DLgs 188/2003 in termini di licenze e certificazione di sicurezza per quelle imprese di trasporto. Inoltre, il documento in questione avrebbe dovuto garantire il principio di servizio universale per quegli allacciamenti necessari allo sviluppo del Paese ma che non sono ritenuti commercialmente remunerativi. Un accordo nel quale si arrivava perfino a condividere la necessità di un unico contratto da applicare per tutte le Imprese Ferroviarie che circolano sull'infrastruttura nazionale e dove si teneva ben presente che il contratto attualmente esistente era il CCNL delle Attività Ferroviarie. Certamente le polemiche che sono seguite e ancora corrono in merito a questo tema sono note, com'è nota la timidezza con la quale il Governo sta perorando il nostro accordo. Contemporaneamente con il Gruppo FS dopo una serie di incontri infruttuosi agli inizi di agosto siamo giunti ad un onorevole compromesso di "ok politico alle linee strategiche del piano

*d'Impresa a fronte del riconoscimento di un'emergenza di fare 650 assunzioni nel settore manutentivo", oltre alla condivisione della scissione della manovra da Trenitalia ad RFI nel rispetto del DLgs 188/2003.*

Trascorso il mese di agosto, dove l'ing. Moretti non ha perso occasione per apparire sulla stampa lanciando il messaggio della necessità e ineluttabilità di modificare l'organizzazione del lavoro dei macchinisti per salvare Trenitalia dal tracollo economico, siamo giunti nei mesi autunnali dove un altro competitor di Trenitalia, precisamente SBB Cargo Italia, ha esperito un primo tentativo per effettuare treni merci con un solo macchinista, abortito il giorno stesso, mentre insieme a FILT/CGIL e FIT/CISL abbiamo indetto una prima azione di sciopero che ha visto un'adesione del 100% dei macchinisti di SBB Cargo Italia.

Sicuramente lo scontro s'inasprirà nel prossimo periodo con tutte le imprese ma sarà possibile avviare un confronto contrattuale serio, che porti ad una nuova organizzazione del lavoro nel settore ferroviario e del trasporto pubblico locale, solo se l'avvio del confronto per il contratto unico, ripartito proprio oggi presso il ministero del Lavoro con il Ministro, On. Cesare Damiano, garantirà le necessarie condizioni di sicurezza, tutela, qualità della vita e garanzia occupazionale. Intorno alle indicazioni che dovranno essere espresse dal ministro Damiani, si sono certamente create una serie di aspettative sia da parte delle Imprese sia da parte del sindacato, perché solo dopo che il Governo avrà dato il suo indirizzo politico sarà possibile conoscere l'orientamento del tavolo di confronto per il

rinnovo del CCNL considerando, comunque, che anche quello degli autoferrotrenvieri è ormai a scadenza il prossimo 31 di dicembre.

Come FAST Ferrovie, da tempo abbiamo avviato un dibattito interno organizzando appositi gruppi di lavoro, inoltre, con gli incontri fatti con la Segreteria Nazionale sul territorio, tutto questo lavoro si arricchisce ogni giorno di più, dandoci la sicurezza di farci trovare pronti e preparati quando i tempi negoziali per il rinnovo contrattuale saranno maturi. In ultima analisi, ma non per ordine d'importanza voglio con orgoglio evidenziare la nostra penetrazione nel settore degli appalti ferroviari, i quali sono entrati nella FAST Ferrovie solo un anno fa raggiungendo, in tempi brevissimi, livelli di rappresentatività eccellenti e, nonostante le notevoli difficoltà incontrate giornalmente, i nostri quadri sindacali si stanno evidenziando nel settore per competenza e serietà. Questo non può che stimolarci nel dire che la strada intrapresa è quella giusta.

#### **Iniziative sindacali sulla formazione, legali e previdenziali**

Sulla problematica della formazione e della questione connessa al ritiro delle circolari di servizio, riteniamo si debba fare il massimo della chiarezza.

La società Trenitalia sta dimo-



Gaetano Guida - Sicilia

strando di ritenere la formazione del personale, in specie quella di macchinisti e personale viaggiante, un aggravio di bilancio. Il momento formativo, a giudizio dei dirigenti di questa società, comincia e finisce con la diffusione ed il ritiro delle Circolari di servizio, indipendentemente che queste disciplinino questioni legate alla sicurezza dell'esercizio o aggiornamenti di altro genere, tra l'altro considerano tali operazioni come cose da fare soprattutto nei giorni di riposo dei lavoratori. Traspare, inoltre, il deprecabile e malcelato tentativo di trasferire le responsabilità degli inconvenienti al personale che, ovviamente, firmando il ritiro delle comunicazioni di servizio, se ne dovrebbe assumere le responsabilità rispetto ai contenuti. I Macchinisti che chiedono il rispetto delle norme contrattuali in materia di formazione, rifiutandosi di ritirare le circolari, vengono intimiditi dalla Società con provvedimenti disciplinari assolutamente illegittimi. Sono in corso tuttora collegi di conciliazione promossi per la massima parte dalle nostre strutture territoriali per difendere il personale. E' necessario diffondere e difendere la cultura della formazione e costringere così la Società Trenitalia a rispettare nel merito il dettato contrattuale in materia.

Stiamo dando anche impulso al settore della previdenza, riscontrando un notevole interessamento nei nostri associati e non solo. Un'attenzione che verificiamo sia tramite i contatti sugli argomenti previdenziali presenti nel nostro sito, sia dalle numerose richieste di specifiche che ci arrivano dai territori.

Nel frattempo abbiamo anche intrapreso una serie di iniziative sul piano legale previdenziale, a partire dalla vertenza sui Ferrovieri nuovi assunti dal Gruppo F.S., ai quali non vengono garantite le tutele previdenziali ed assicurative dei Ferrovieri iscritti nel Fondo pensione F.S. Abbiamo esperito in merito il primo tentativo di conciliazione presso l'Ufficio del lavoro di Roma

e, pertanto, quanto prima si darà luogo alla presentazione dei ricorsi legali.

Vi rinnovo con l'occasione l'invito ad un massimo impegno, in considerazione che si tratta, come vi ho più volte evidenziato, di una rivendicazione di notevole importanza che interessa circa 7000 ferrovieri e che, per i motivi più volte esposti, potrà coinvolgere tutti i Ferrovieri in attività di servizio. D'intesa con i responsabili del settore degli autoferrottranvieri, stiamo portando avanti anche la richiesta di regolarizzazione dell'inquadramento per i lavoratori assunti con i Contratti di Formazione Lavoro. Su questa problematica ci sono aspetti previdenziali da salvaguardare, che non

stesso ing. Mauro Moretti ci sta dimostrando che parlare di ripartizioni o di cicli produttivi se l'azionista non fa i necessari sforzi economici, diventa inutile e ozioso.

Nella storia delle Ferrovie dello Stato è la prima volta che viene pubblicato un orario dei treni **provvisorio**, quindi una programmazione limitata alle reali possibilità d'impresa nel settore del trasporto locale, dove la Finanziaria 2008 sembra abbia riportato i trasferimenti economici dovuti al contratto di servizio ai più bassi livelli degli ultimi anni.

Una scelta indubbiamente in controtendenza rispetto allo scorso anno, quando lo stesso Governo aveva attestato le mancate rivaluta-



Scurti, Maci e Pace - Abruzzo

erano stati rivendicati nei ricorsi proposti sinora. E' nostra intenzione quindi dare ulteriore corso alle vertenze stesse e pertanto vi invito a curare quanto meglio potete il rapporto con i Ferrovieri che è possibile coinvolgere.

### Conclusioni

In questa relazione abbiamo volutamente evitato di scendere nel dettaglio delle vertenze aperte, non per evitarne la discussione che certamente affronteremo durante i lavori, ma per dare il necessario risalto alla riorganizzazione che stiamo mettendo in piedi, per dare corpo al nostro progetto ambizioso. Del resto lo

zioni inflattive degli anni precedenti riconoscendo a Trenitalia addirittura gli arretrati. A questa politica schizofrenica l'Amministratore del Gruppo FS sta rispondendo con una forza e una decisione, sicuramente poco preventivabili. Del resto le Ferrovie dello Stato hanno da tempo elaborato un piano d'impresa che aveva incassato la condisione del Governo ma questo oggi sta attuando di fatto, una devastata politica del rimando in un'azienda che non ha grandi margini per risollevarsi dalla crisi economica e industriale nella quale è stata portata dalle due gestioni precedenti. Il nostro timore accresce quando a tutto quanto già detto si

aggiunge la sensazione che le varie leggi in discussione, sia la "Lanzillotta" in merito al Trasporto pubblico Locale, sia la "Bersani" sulle liberalizzazioni, si concretizzino in una sorta di "assalto alla diligenza" del Gruppo FS. Questa brutta sensazione si fa sempre più forte dopo la decisione dell'Antitrust presa a seguito della denuncia di alcune Imprese Ferroviarie, le quali continuano a ricercare l'abbattimento dei costi per raggiungere il massimo profitto, curandosi poco del mantenimento degli elevati standard di sicurezza del sistema ferroviario italiano. In maniera preoccupante l'antitrust individua, nel rigido sistema delle relazioni industriali nel Gruppo FS, che a suo dire non permette in tempi brevi la modifica dell'organizzazione del lavoro, un problema di blocco al processo di liberalizzazione.

Per maggiore chiarezza voglio citare proprio la dicitura esatta della delibera dell'antitrust nella parte che a nostro avviso lascia perplessi:

*"47. Appare tuttavia ragionevole ipotizzare che le IF concorrenti potrebbero essere sicuramente più pronte di Trenitalia - in ragione della diversa prospettiva di crescita e di relazioni industriali meno rigide - a giovare del completamento del processo di adeguamento tecnologico della rete e servirsi dei macchinisti non utilizzati in coppia sui convogli per incrementare la propria offerta commerciale. Pertanto, l'aggravio di costo imposto ai denunciati da RFI in questa fase rappresenta l'unica possibilità per ostacolare i concorrenti di Trenitalia prima che tali imprese possano beneficiare, più agevolmente della stessa Trenitalia, dei vantaggi derivanti dalla possibilità di utilizzare un solo macchinista, ed in tal modo rendersi particolarmente efficienti, rispetto all'incumbent, nell'utilizzo del fattore lavoro."*

È evidente a tutti noi che, pur con tutto il rispetto dovuto all'autorità garante, il problema dell'equipaggio di condotta treno



Taurino e Sirico - Campania

non può e non deve essere semplificato in questo modo. La nostra attenzione va sempre tenuta alta sul disastroso esempio di Alitalia: non possiamo permettere si ripeta anche per Trenitalia. Del resto deve essere chiaro che se per gli altri, politici, politologi, economisti e imprenditori, le ferrovie sono un'importante risorsa per la mobilità del Paese, per noi sono il Lavoro: il nostro Lavoro.

Dico questo perché siamo convinti che il cambiamento dei tempi stia richiedendo sempre maggiori competenze al Sindacato che non può permettersi il lusso di aspettare ad affrontare i problemi solo all'ultim'ora, quando ricadono direttamente sul modo del lavoro. Necessita più che mai un'attività di analisi, programmazione e progetto di azioni che cerchino di cogliere e prendere in esame le problematiche nel momento stesso nel quale nascono. Comprendo, e ne sono cosciente, che stiamo parlando come se fossimo già integrati e avessimo tutte le risorse necessarie per affrontare queste problematiche, ma sono altresì cosciente che non progettare il nostro sindacato secondo quello che il mondo del lavoro chiede, significa retrocedere ovvero buttare tutti gli sforzi e i sacrifici fatti fino ad oggi da ognuno di noi.

La strada di un unico contratto di lavoro che devono applicare tutte

le imprese che fanno trasporto ferroviario e trasporto pubblico locale, è l'unica strada che possiamo e dobbiamo perseguire. Non possiamo lasciarci neanche distrarre da coloro che vedono questa strada partire dal confronto dei due contratti attualmente esistenti, perché così non è!

Attualmente esiste solo un unico contratto di questo tipo e non è il contratto del Gruppo FS ma quello firmato fra Confindustria e Sindacati il nel 2003. Confusione che in molti cercano scientemente di fare per sfuggire e cancellare una parte di storia importante nel processo di liberalizzazione del sistema ferroviario italiano. Concludo dicendo che rinnovarsi è una necessità e va ricercata con il giusto equilibrio; ritengo, inoltre, che quest'anno di progettazione sia stato caratterizzato da un'ampia discussione interna che da oggi andremo a concretizzare.

Ora dovrei chiudere dicendo viva la FAST Ferrovie, invece permettete mi di chiudere con una citazione di Mons. Camara che recita:

"Quando si sogna soli è solo un sogno.

Quando si sogna tutti insieme è il principio della realtà"

Eravamo SMA e abbiamo cominciato a sognare, ora già siamo una realtà!

Grazie e Buon Lavoro.

# 2012 *Odissea nei trasporti*

di *Paracelso*

Si scrivono queste modeste note a poche ore da un ulteriore incontro tra le parti volto, scrivono i mass-media, a scongiurare lo sciopero generale dei trasporti del 30 Novembre.

Se è vero che nei servizi gli scioperi provocano gravi disagi alla collettività, è anche vero che la priorità degli incontri tra le parti sociali non può essere quella di scongiurare le agitazioni sindacali ma, come dovrebbe essere fisiologico, quella di risolvere le questioni sul tappeto.

Questa inversione delle priorità genera accordi semi-finti, pieni di buoni propositi e di impegni programmatici che, nella stragrande maggioranza dei casi verranno puntualmente disattesi, in primo luogo dalle aziende e dalle autorità politiche preposte.

E al prossimo giro di giostra si ricomincia, con grave danno per i lavoratori, le imprese ed il Paese, oltre che per la credibilità, in vistoso calo, degli attori sociali.

La verità è che, come il sistema Italia, anche il sistema dei trasporti, che ne è parte integrante se non decisiva, avrebbe bisogno non di rattoppi ad una coperta vecchia ma semplicemente di una nuova coperta.

Coperta che, almeno sul piano teorico, tanto nuova non è, se è vero che almeno da venti anni e durante le consuete occasioni liturgiche (convegni, congressi, programmi ecc.), non si fa che ripetere la necessità di realizzare una politica integrata e intermodale nel settore, sviluppare la logistica, integrare domanda, offerta, tariffe e via cantando.

Peccato che non solo la predicazione non si trasformi mai, o quasi mai, in pratica ma addirittura la seconda smentisca la prima.

A tale proposito può essere utile riflettere sulla circostanza che, ad oggi, nemmeno si sa chi dovrebbe

realizzare questo approccio sistematico al settore: Di Pietro, Bianchi, palazzo Chigi?

Evidentemente, si passi l'eufemismo, le ragioni di "opportunità politica" hanno prevalso su tutto il resto.

Il mondo però, e per fortuna, evolve a prescindere dalla bizzar-

assumere ruoli e dimensioni ben diverse dalle attuali.

Insomma, nel trasporto aereo il monopolio è caduto da un pezzo, così come in quello terrestre su gomma e quello via mare: finiranno quello su ferro e, a parere di chi scrive, anche quello residuo delle compagnie portuali.



Palazzo Chigi

rie politiche e dai ritardi dei ritardati di professione.

E' noto che tra il 2010 e il 2012 importanti imprenditori privati entreranno nel trasporto ferroviario passeggeri. E non sarà una cosetta tipo quella del buon Sciarrone sulla Verona Brennero, per di più solo sulle merci.

Sarà un evento importante perché segnerà, quanto meno, l'inizio della fine di un secolare monopolio e finirà con l'obbligare scelte vere per esempio sulla separazione tra rete e vettore, anzi per meglio dire vettori.

E' anche molto probabile che, per allora, anche il trasporto pubblico locale subirà qualche profonda trasformazione, della quale già oggi occhi e orecchie attente possono cogliere segni premonitori: quelle che per comodità chiamiamo ferrovie locali, potrebbero

La liberalizzazione/privatizzazione genera, di per sé, una politica integrata dei trasporti? Neanche per idea, com'è del tutto evidente anzi, se non si creeranno "quadri unificanti" e politiche di vera regolazione e integrazione, si rischia di riprodurre, mutatis mutandis, quel che il mercato genera quando è lasciato a sé stesso. Giungle o, nel miglior caso, odissee.

Peraltro, sia detto per inciso, nessun liberista, a partire dal bistrattato Adam Smith, ha mai sostenuto che il mercato dovesse essere lasciato con "le briglie sul collo". Queste sciocchezze le sostengono apprendisti stregoni nostrani, oppure gente direttamente interessata al laissez faire.

Non per partito preso o per sterile partigianeria, ancora una volta sono i sindacati e i lavoratori, pur tra incertezze e sicure difficoltà

anche di consenso, ad avere l'intuizione giusta e in tempi giusti ipotizzando, nel concreto e non a parole, la prima vera prospettiva unificante, o almeno un coraggioso tentativo.

L'unificazione contrattuale del settore, per ora in fase di gestazione, può non essere indispensabile ma certamente è l'unico strumento idoneo, dalla parte del lavoro, per governare il cambiamento e non subirlo.

E' anche una sollecitazione forse non decisiva ma importante, alle sponde politica e imprenditoriale perché anch'esse adottino politiche e scelte coordinate che, è bene precisare, non hanno nulla a che vedere con la (fallita) programmazione centralistica del primo centro-sinistra e men che meno con la disastrosa pianificazione di stampo sovietico.

In primo luogo si tratta di garantire a tutti, regole e diritti comuni, compreso un dignitoso salario minimo. Le clausole sociali e salariali, opportunamente costruite, garantiranno diritti tutele e salario non in relazione all'azienda in cui

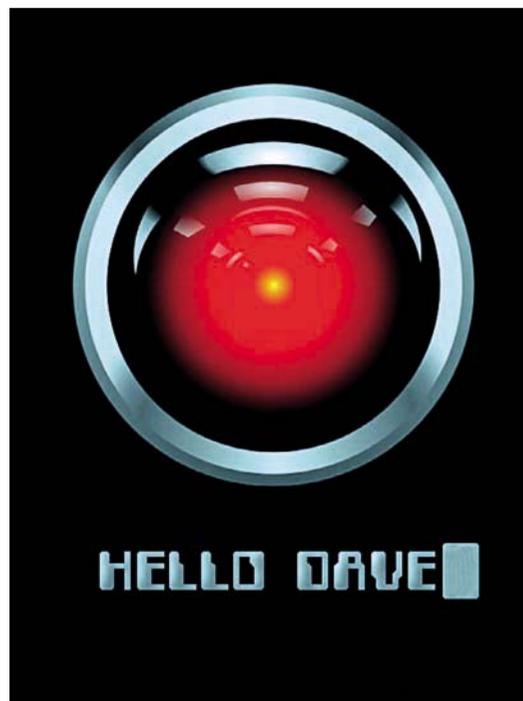
si lavora, ma in funzione della mansione che si svolge e della professionalità che si possiede.

In tempi nei quali la precarietà e le disuguaglianze arrivano non solo a minare la coesione sociale ma, anche in conseguenza, a frenare la crescita e lo sviluppo economico, mettere in campo azioni di contrasto non è cosa da poco.

In secondo luogo, l'esistenza di un minimo comun denominatore, limiterà fortemente da parte di aziende e imprese il ricorso al dumping sociale, cioè alla concorrenza/competizione fondata su bassi salari, pochi diritti, tutele precarie, spostandola sul terreno dell'innovazione e della qualità, l'unico possibile a lungo termine.

In terzo luogo, occorre assolutamente evitare che l'ipotizzato strumento diventi una forza di camicia di Nesso, un enorme contenitore dove le differenze e le distinzioni si annullino, per dar vita ad un grigiore e ad un piattume indistinto.

Al contrario, proprio l'aver garantito in chiave generale diritti tutele e salario comuni, può "liberare" la contrattazione integrativa, di azienda e di territorio che certamente sarà prevista, da impropri e talvolta eccessivi vincoli solidaristici, e consentirle di destinare maggiormente i recuperi di produttività a chi effettivamente li realizza, si tratti di questo o quel profilo professionale, di questa o



*HAL 9000*

quella azienda, di questo o quel territorio.

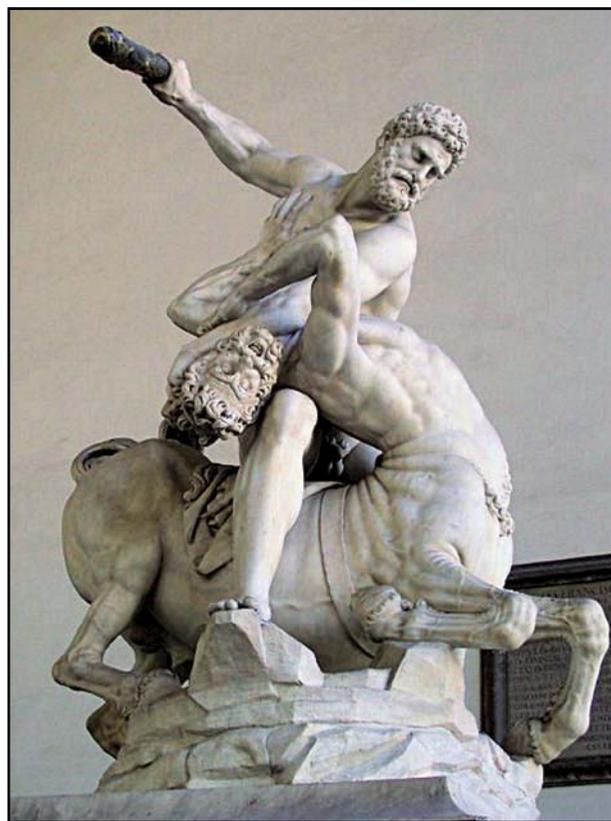
In quarto luogo, si potrebbe finalmente rompere l'equivalenza tra flessibilità e precarietà, che ha caratterizzato l'esperienza di questi anni, rendendo flessibile ma non precario il mercato del lavoro nei trasporti.

Garantiti diritti e tutele comuni, ed in presenza ovviamente di adeguate garanzie e condizioni, il lavoratore x dell'azienda y, ben potrebbe trasferirsi, temporaneamente o definitivamente, nell'azienda z, portandosi dietro la sua professionalità ed il suo maturato economico e previdenziale.

Il lettore scuserà l'inevitabile schematicità delle presenti considerazioni il cui senso, al di là di questo o quell'aspetto, vuol solo essere quello di rappresentare uno scenario presente, o di prossimo futuro, in gran movimento e di segnalare la necessità che, forse, non lo si può essere, gestire e governare con strumenti almeno superati.

Da ultimo sia consentito a chi scrive di rimediare ad un errore, quello di non aver ancora ringraziato il giornale per l'ospitalità.

Meglio tardi che mai.



*La Statua di Eracle e Nesso*

# Una nuova legge sulla Salute e la Sicurezza sul lavoro

di Aniello Carpenito

Il 10 Agosto u.s., sulla Gazzetta Ufficiale n° 185, è stata pubblicata la legge n° 123 riguardante le **“Misure in tema di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro e delega al Governo per il riassetto e la riforma della normativa in materia”**.

Una legge entrata in vigore il successivo 25 Agosto il cui testo, però, era già stato anticipato, il 3 Agosto, nel numero 12 del **“Notiziario”** FAST Ferrovie, reperibile sul sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it).

Gli elementi di novità introdotti da questa legge sono tanti e tutti significativi, sia per i lavoratori sia per coloro che sono impegnati quotidianamente a rappresentarli, ma lo sono ancor di più per le aziende, richiamate al rispetto di regole sempre più precise, la cui violazione prevede pene e provvedimenti gravosi e d'immediata applicazione.

Questo articolo intende evidenziare proprio le innovazioni poste in essere dalla legge appena promulgata, su una materia tanto delicata e sensibile come la salute e la sicurezza sul lavoro.

Vediamo ora, seppur in breve, quali sono le misure immediatamente applicabili dalla legge in questione.

Iniziamo evidenziando l'introduzione dell'obbligo di verifica della congruità del valore economico dell'offerta presentata alla gara d'appalto rispetto al costo del lavoro e della sicurezza. Quest'ultimo, a sua volta, deve essere adeguato e conforme alle caratteristiche ed all'entità dei lavori, e non può essere soggetto a ribasso d'asta.

Un concetto importantissimo che va a modificare in modo sostanziale, oltre all'art. 86 del

D.lgs. n°163/2006 - meglio conosciuto come Codice degli Appalti - la prassi, diffusissima ai giorni nostri, di recuperare anche sulla sicurezza i fortissimi ribassi praticati per aggiudicarsi i lavori.

Inoltre, per il personale delle imprese che svolgono attività in appalto o subappalto è previsto, con decorrenza 1 settembre 2007, l'obbligo di munirsi di tessera di riconoscimento.



*Il Ministro del Lavoro e della Previdenza Sociale Cesare Damiano*

Altro elemento basilare introdotto dalla legge in questione è certamente l'introduzione delle fattispecie dei reati di omicidio colposo e lesioni colpose, commessi attraverso l'infrazione delle norme antinfortunistiche e della tutela dell'igiene e della salute sul lavoro, conseguenti alla modifica al Dlgs. N. 231/2001 in merito alla responsabilità amministrativa delle persone giuridiche.

Indubbiamente una grossa **“Spada di Damocle”** posta sul capo di tutti quei dirigenti che guardano con superficialità

all'applicazione delle **“costose”** leggi, norme e accordi pattizi che tutelano la salute e l'incolumità del lavoratore.

La consapevolezza di rischiare un'incriminazione per omicidio colposo, li farà certamente addvenire **“a più miti consigli”**, nell'applicazione delle norme.

Altro aspetto certamente degno di nota è quello dell'obbligo, per il datore di lavoro, di elaborare un unico documento di valutazione dei rischi, che vada dalle gare al contratto di appalto o d'opera.

Una modifica al Dlgs. n. 626/1994, che prevede, tra l'altro, l'onere, da parte dell'imprenditore, d'indicare le misure adottate per eliminare le interferenze.

Infine, è sicuramente opportuno terminare questo breve excursus illustrativo con quello che è sicuramente l'aspetto più significativo della nuova legge, cioè l'inserimento, tra le disposizioni di immediata attuazione, della facoltà discrezionale di prendere provvedimenti di sospensione dell'attività imprenditoriale anche da parte del personale ispettivo delle AA. SS. LL. e del Ministero del Lavoro.

Tale provvedimento di sospensione, che comunque deve essere motivato, prevede l'immediata interruzione dell'attività d'impresa.

L'attività in questione è quella riferita alla specifica unità produttiva, dalla quale però, ovviamente, esulano tutte quelle azioni reputate assolutamente indispensabili alla rimozione delle trasgressioni rilevate.

In caso d'inadempienza a tale provvedimento l'azienda potrebbe incorrere nella pena di commissione del reato di cui all'art. 650 del Codice Penale e quindi,

incappare addirittura nel sequestro dell'azienda stessa.

Inoltre, la legge n°123 prevede, con dovuta coerenza, l'estromissione da appalti e gare per l'Impresa che subisca la sospensione.

Pertanto, al fine di poter garantire l'emanazione dei provvedimenti preclusivi i quali, comunque, devono avere una durata pari alla sospensione ma non superiore a 2 anni, la legge prevede che venga trasmessa alle autorità competenti una puntuale e tempestiva informazione dell'attuazione della sanzione.

La sospensione dell'attività imprenditoriale viene prevista, così come recita l'art. 5 **"Disposizioni per il contrasto del lavoro irregolare e per la tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori"**, nel caso in cui sia appurata l'esistenza dei seguenti presupposti di legge:

- rilevanti e ripetute trasgressioni della disciplina in materia di tutela della salute e della sicurezza sul lavoro;
- utilizzo, in una percentuale pari o superiore al 20% del totale dei lavoratori regolarmente occupati nell'unità produttiva all'atto dell'ispezione, di maestranze non in regola (in nero);
- inosservanze reiterate della disciplina, di cui agli artt. 4, 7 e 9 del Decreto Legge n. 66/2003 e successive modificazioni, in materia di:
  - lavoro straordinario;
  - riposo giornaliero;
  - riposo settimanale.

Infine, è contemplata la comminazione di una sanzione amministrativa aggiuntiva, il cui importo dovrà essere pari ad un quinto del totale ottenuto sommando tutte le sanzioni complessivamente erogate, amministrative e civili.

I primi importanti e necessari chiarimenti su quanto fin qui riassunto, sono stati forniti dal

Ministero del Lavoro con la Circolare del 22 agosto 2007, mentre, per quanto concerne il provvedimento di interruzione e i canoni d'attuazione da parte degli ispettori, riteniamo opportuno, per il momento, prendere a riferimento il sistema consolidatosi, nel corso dell'ultimo anno, nel settore dell'edilizia e agli specifici orientamenti forniti dal Ministero stesso con la Circolare n° 29/2006.

In buona sostanza, la legge n°123, in particolare con l'art.5, rappresenta un vero scoglio contro la dilagante quanto deprecabile abitudine di stravolgere, da parte aziendale, quanto previsto dalle norme e dalle leggi in vigore e quanto concordato con i rappresentanti dei lavoratori.

Un'abitudine non certo sconosciuta ai vertici del gruppo FS e delle sue Società, che già cominciano a evidenziare, alla luce dei contenuti di questa nuova legge, allarmismo e sconosciuta cautela, in particolar modo nella gestione del lavoro straordinario, una delle piaghe più purulente di tutta FS - e di Trenitalia in particolare - negli ultimi vent'anni.

E' importante segnalare come nella legge in questione si contempera una maggiore valorizzazione degli accordi nazionali, territoriali e aziendali e, nel contempo, l'apprezzamento dei codici etici e delle buone consuetudini finalizzate ad un opportuno e coerente orientamento dei comportamenti dei datori di lavoro.

Inoltre occorre sottolineare come il Governo sia delegato ad adottare i decreti legislativi necessari per il riordino delle norme in materia di salute e sicurezza dei lavoratori, decreti che avranno il compito d'inserire, nella normativa sugli appalti, tutte quelle misure necessarie a ottimizzare sia la programmazione e l'attuazione funzionale dei provvedimenti di prevenzione dei rischi, sia l'efficacia della responsabilità solidale tra appal-



*Il Ministro della Salute On. Livia Turco tante ed appaltatore, con particolare riferimento ai subappalti.*

E' importante, secondo noi, che proprio ai subappalti si faccia preciso riferimento, poiché è proprio in questo settore che, storicamente, si assiste al maggior degrado delle garanzie di tutela della salute dei lavoratori.

Perciò, proprio in quest'ambito, dovranno essere posti in essere tutti quei meccanismi utili ad esprimere giudizi comprovati sull'idoneità tecnico-professionale delle imprese che, a questo punto, risultano strettamente vincolate al rispetto delle norme relative alla salute e sicurezza dei lavoratori.

Non può ottenere un appalto, o un subappalto, un'impresa che non adotti pedessequamente le norme previste dalla legge in questione.

In questa maniera s'intende garantire l'applicabilità della normativa a tutti i settori di attività, a tutti i lavoratori e le lavoratrici, sia autonomi, sia subordinati, nonché a tutte le tipologie di rischio, attraverso la semplificazione degli adempimenti formali e la razionalizzazione dell'apparato sanzionatorio.

Tale delega prevede inoltre il riesame del sistema di prevenzione aziendale e la programmazione di progetti di formazione, nei

quali si evidenzia il rafforzamento del ruolo del rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, RLS.

Oltre a ciò, si evince il consolidamento del ruolo degli organismi paritetici e l'organizzazione,

su tutto il territorio nazionale, delle attività e delle politiche in materia di salute e sicurezza sul lavoro, finalizzata all'emanazione di indirizzi generali uniformi e alla promozione dello scambio di informazioni.

Non dobbiamo sicuramente farci sfuggire l'importante previsione di un sistema di qualificazione delle imprese e dei lavoratori autonomi, che si prevede possa essere realizzato sia attraverso una preparazione in tema di

### **Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale**

*Direzione generale per l'Attività Ispettiva*

#### **LETTERA CIRCOLARE Prot. 25/1/0010797 del 22/08/2007**

**Oggetto: L.3 Agosto 2007, 123 "Misure in tema della tutela della salute e della sicurezza sul lavoro e delega al Governo per il riassetto e la riforma della normativa in materia" - provvedimento di sospensione dell'attività imprenditoriale - prime istruzioni operative al personale ispettivo.**

Come noto la L. n. 12312007, oltre a dettare i principi di delega per la elaborazione di uno o più decreti legislativi "per il riassetto e la riforma delle disposizioni vigenti in materia di salute e sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro", ha introdotto alcune disposizioni di immediata attuazione, in vigore dal 25 agosto p.v., fra le quali assume un particolare rilievo quella concernente il provvedimento di sospensione dell'attività imprenditoriale, già previsto dall'art. 36 bis del D.L. n. 223/2006 (conv. da L. n. 24812006) limitatamente alle attività dell'edilizia.

Al riguardo, **in attesa di più approfonditi chiarimenti sulla disciplina del nuovo istituto, integrativi o modificativi di quanto riportato di seguito**, si ritiene comunque opportuno fornire alcune istruzioni operative al personale ispettivo al fine di uniformarne l'attività su tutto il territorio nazionale.

#### **Ambito di applicazione**

L'art. 5 della normativa in esame introduce dunque la possibilità, da parte del personale ispettivo del Ministero del lavoro nonché del personale ispettivo delle AA. SS. LL., di adottare a **meri fini cautelari** "provvedimenti di sospensione di un'attività imprenditoriale", in caso di accertate violazioni in materia di legislazione sociale e prevenzionistica.

Come già accennato, detto potere è in parte analogo a quello già previsto dall'art. 36 bis del D.L. n. 223/2006 con riferimento alle attività dell'edilizia, con l'importante novità rappresentata dalla possibilità di adottare il provvedimento interdittivo anche nelle ipotesi di reiterate e gravi violazioni in materia di sicurezza e salute del lavoro.

In primo luogo va chiarito che il provvedimento in questione trova applicazione per tutte le attività imprenditoriali che esulano dunque dal campo di applicazione del citato art. 36 bis e quindi al di fuori dell'ambito dell'edilizia.

La previsione, inoltre, fa riferimento ai soli datori di lavoro imprenditori e, pertanto, non trova applicazione nei confronti dei soggetti che non esercitano attività di impresa.

Quarto alla individuazione della nozione di "attività imprenditoriale" va inoltre precisato che la stessa più propriamente si intende riferita alla specifica "unità produttiva" rispetto alla quale, pertanto, vanno sia verificati i presupposti di applicazione del provvedimento che circoscritti gli effetti sospensivi dello stesso.

#### **Presupposti di adozione del provvedimento**

Per quanto attiene ai presupposti di adozione del provvedimento di sospensione comuni anche alle attività dell'edilizia - e cioè all'occupazione di manodopera "in nero" in percentuale superiore al 20% dei lavoratori regolarmente occupati e di reiterate violazioni in materia di riposi e superamento dell'orario massimo settimanale di lavoro - si rinvia anzitutto a quanto già chiarito con la circ. n. 2912006 di questo Ministero. Ad integrazione di quanto già precisato con la citata circ. n. 2912006, si sottolinea tuttavia che nel computo della percentuale di lavoratori "in nero" va ricompreso anche il personale extracomunitario clandestino, rispetto al quale trova peraltro applicazione la c.d. maxisanzione di cui al citato art. 36 bis della L. n. 223/2006 (cfr. ML nota 4 luglio 2007).

Rispetto invece al presupposto concernente la sussistenza di gravi e reiterate violazioni in materia di sicurezza e salute del lavoro appare necessario eliminare quanto più possibile ogni incertezza interpretativa in ordine alla loro identificazione. In tal senso si ritiene opportuno far riferimento ad un elemento di *carattere* oggettivo, rappresentato dalla sanzione che l'ordinamento ricollega alla violazione riscontrata a carico dei soli datori di lavoro e dei dirigenti. Le sole disposizioni sanzionatorie a carico dei responsabili aziendali punite con le pene più gravi (sia di carattere detentivo che pecuniario) costituiscono dunque le "gravi violazioni" cui fa riferimento il Legislatore e la cui commissione può comportare l'emanazione del provvedimento di sospensione. Tale presupposto non appare sufficiente in quanto va necessariamente integrato con l'ulteriore requisito della "reiterazione" dell'illecito da intendersi come "recidiva aggravata" e cioè riferita ad una violazione necessariamente della stessa indole (violazione grave in materia di sicurezza e salute del lavoro) e commessa nei cinque anni precedenti all'ultima condotta oggetto di prescrizione obbligatoria ovvero di giudicato penale.

La verifica del requisito della reiterazione impone evidentemente uno scambio di informazioni con gli altri organi di vigilanza competenti in materia ed in particolare con le Aziende Sanitarie Locali. In tal senso, almeno in sede di prima applicazione della disciplina, appare opportuno richiedere al datore di lavoro copia dei verbali redatti da personale ispettivo delle AA. SS. LL. nell'ultimo quinquennio ovvero acquisire una dichiarazione sostitutiva ai sensi dell'art. 46 del D.F.R. n. 445/2000 relativa alla assenza di provvedimenti prescrittivi o di sentenze penali passate in giudicato aventi ad oggetto le ipotesi di reato in materia.

#### **"Discrezionalità" del provvedimento**

Come nella corrispondente ipotesi di cui all'art. 36 bis del D.L. n. 22312006, la *ratio* della disposizione e quella di garantire l'integrità psicofisica dei lavoratori e tale finalità deve opportunamente guidare il personale ispettivo nell'esercizio del potere discrezionale riconosciuto dalla disposizione. Si ritiene pertanto che il provvedimento di sospensione dell'attività imprenditoriale debba essere di norma adottato ogniqualvolta si riscontri la sussistenza dei presupposti di legge, salvo valutare circostanze particolari che suggeriscano, sotto il profilo dell'opportunità, di non adottare il provvedimento in questione. In particolare, come segnalato con la citata circ. n. 2912446, un utile criterio volto ad orientare la valutazione dell'organo di vigilanza va legato alla natura del rischio dell'attività svolta dai lavoratori irregolari, tenendo conto che il provvedimento può non essere adottato nei casi in cui l'immediata interruzione dell'attività comporti a sua volta una imminente situazione di pericolo sia per i lavoratori che per i terzi. Appare opportuno altresì non adottare il provvedimento di sospensione nel caso in cui l'interruzione dell'attività di impresa comporti un irrimediabile degrado degli impianti o delle attrezzature.

Oggetto del provvedimento di sospensione è la immediata cessazione dell'attività di impresa, ad eccezione delle sole operazioni stret-

sicurezza ottenuta per mezzo di percorsi formativi, sia dando opportuno valore all'esperienza specifica fin qui maturata.

Infine, segnaliamo come una particolare considerazione sia stata destinata alla sorveglianza sanitaria.

I decreti, infatti, avranno l'onere specifico, anche in rapporto al presagibile momento di manifestazione della patologia, di revisionare le procedure di attuazione, conformandole ai tipi di lavorazioni ed esposizioni peculiari, nonché ai criteri scientifici più evoluti.

Una legge importante, quindi, per certi versi addirittura rivoluzionaria, la cui puntuale applicazione deve costituire impegno costante da parte delle aziende e patrimonio diffuso per i lavoratori.

tamente necessarie alla eliminazione delle violazioni oggetto di accertamento.

#### **Ottemperanza del provvedimento di sospensione**

Ai fini della eventuale verifica circa l'ottemperanza al provvedimento di sospensione dell'attività imprenditoriale si ritiene opportuno che lo stesso sia trasmesso al presidio territoriale dell'Arma dei Carabinieri, alla Questura ed al Comune ove è situata l'unità produttiva oggetto di interdizione.

L'eventuale inosservanza del provvedimento di sospensione dell'attività di impresa configura l'ipotesi di reato di cui all'art. 650 c.p. il quale punisce "chiunque non osserva un provvedimento legalmente dato dall'Autorità per ragione di giustizia o di sicurezza pubblica o d'ordine pubblico ad igiene" con l'arresto sino a tre mesi o l'ammenda sino ad ? 206. In tal caso, infatti, si è in presenza di un provvedimento emanato per ragioni di sicurezza e tutela della salute dei lavoratori che, quale bene costituzionalmente tutelato, rientra nell'ambito della nozione di sicurezza pubblica (in tal senso Cass., sez. III, 17 novembre 1960 e Cass., sez. III, 14 febbraio 1995 n. 3375).

#### **Prescrizione obbligatoria**

Con l'adozione del provvedimento di sospensione il personale ispettivo, nelle ipotesi di gravi e reiterate violazioni della disciplina prevenzionistica, deve procedere alla adozione dei provvedimenti di prescrizione obbligatoria ai sensi del Digs. n. 758/1994 assegnando al contravventore anche un termine per la regolarizzazione delle violazioni accertate. Ovviamente, fermo restando il termine impartito con il provvedimento di prescrizione, il datore di lavoro potrà procedere alla immediata regolarizzazione al fine di ottenere la revoca della sospensione dell'attività di impresa.

#### **Revoca del provvedimento**

L'art. 5, comma 2, della L. n. 123/2007 stabilisce che "le condizioni per la revoca del provvedimento da parte del personale ispettivo (...):

*la regolarizzazione dei lavoratori non risultanti dalle scritture a da altra documentazione obbligatoria;*

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

*il pagamento di una sanzione amministrativa aggiuntiva, rispetto a quelle di cui al comma 3, pari ad un quanto delle sanzioni amministrative complessivamente irrogate".*

Quanto al primo presupposto occorre chiarire che per la regolarizzazione dei lavoratori "in nero", oltre alla registrazione degli stessi sui libri obbligatori ed all'eventuale versamento dei relativi contributi previdenziali ed assicurativi (ove sia scaduto il periodo di paga), è necessaria anche l'ottemperanza agli obblighi più immediati di natura prevenzionistica di cui al D.Lgs. n. 626/1994, con specifico riferimento almeno alla sorveglianza sanitaria (ove ne sussistano i presupposti) e alla formazione ed informazione sui pericoli legati all'attività svolta nonché alla fornitura degli eventuali dispositivi di protezione individuati.

A tale proposito, si coglie l'occasione per ricordare al personale ispettivo - come già indicato dalla circ. n. 291/2006 - che ogniqualvolta venga accertata la presenza di manodopera "in nero" e sussistano obblighi di natura prevenzionistica in relazione all'attività svolta, si configurano nella quasi totalità dei casi violazioni punite penalmente (ad es. con riferimento all'omessa sorveglianza sanitaria e alla mancata formazione ed informazione), in relazione alle quali il predetto personale ispettivo dovrà impartire la relativa prescrizione obbligatoria e verificarne successivamente l'ottemperanza.

Per quanto invece concerne il "ripristino delle regolari condizioni di lavoro" nelle ipotesi di violazioni in materia di tempi di lavoro e di riposi, considerata la finalità di tutela della integrità psicofisica dei lavoratori presidiata da tali istituti, si ritiene che detta regolarizzazione - anche in riferimento alla sospensione dei lavori nell'ambito dei cantieri edili - presupponga la fruizione di eventuali riposi compensativi o, almeno, nei casi in cui non sia immediatamente possibile tale fruizione, la programmazione degli stessi entro un arco temporale congruo; detta programmazione dovrà essere trasmessa unitamente all'istanza di revoca del provvedimento di sospensione alla Direzione provinciale del lavoro competente.

In ambedue i casi indicati la revoca del provvedimento è altresì subordinata al pagamento di una sanzione amministrativa "aggiuntiva" rispetto alle sanzioni complessivamente irrogate (non soltanto riferite all'occupazione di lavoratori "in nero" o alle violazioni in materia di tempi di lavoro). Al riguardo va chiarito che la quantificazione dell'importo sanzionatorio dovrà avvenire con riferimento alle sole sanzioni immediatamente accertate.

Dal punto di vista operativo, pertanto, il personale ispettivo dovrà quantificare l'importo totale delle sanzioni in misura ridotta (art. 16 L. n. 689/1981) accertate e quindi indicare nel provvedimento di sospensione la somma di un quinto di tale importo da versare al Fondo per l'occupazione così come stabilito dal comma 4 della disposizione in esame (codice tributo 698T).

Ai fini della revoca del provvedimento di sospensione, pertanto, non risulta necessario l'immediato pagamento delle restanti sanzioni amministrative e civili che seguiranno l'ordinario iter procedimentale.

Ove il provvedimento di sospensione sia intervenuto per la violazione della normativa prevenzionistica, inoltre, la revoca dello stesso può aversi con la verifica della regolarizzazione delle violazioni accertate, senza necessariamente attendere anche il pagamento dell'importo della somma dovuta a seguito di prescrizione obbligatoria ai sensi della L. n. 758/1994 in quanto ciò che rileva è la mera reintegrazione dell'ordine giuridico violato.

E appena il caso di ricordare che il pagamento della sanzione aggiuntiva costituisce condizione imprescindibile per la revoca del provvedimento di sospensione anche nelle ipotesi in cui lo stesso sia adottato nell'ambito delle attività dell'edilizia, considerata la modifica apportata al comma 2 dell'art. 36 bis del D.L. n. 223/2006 da parte della comma 5 della normativa in esame.

Impugnazione del provvedimento di sospensione.

Un'ultima osservazione attiene alla possibilità di impugnare il provvedimento cautelare in sede amministrativa. Al riguardo, come già chiarito con la più volte citata circ. n. 291/2006, sembra potersi ammettere un ricorso di natura gerarchica alle Direzioni regionali del lavoro territorialmente competenti, secondo quanto stabilito in via generale dal D.P.R. n. 1199 del 1971. Resta comunque inalterata la possibilità della Direzione provinciale del lavoro, di revocare il provvedimento di sospensione in via di autotutela, ai sensi degli artt. 21 quinquies e 21 nonies della L. n. 241/1990.

**APM****Associazione Professionale Macchinisti**Aderente all'Associazione  
Autonoma  
Macchinisti  
Europei

## Importante risultato dai R.L.S.: regolamenti ferroviari vecchi e fuorilegge

La sicurezza sul lavoro deve essere continuamente migliorata.

Questo è il principio voluto dalla Comunità Europea ed attuato con continui aggiornamenti alle leggi. Il mondo del lavoro deve interiorizzare questo principio ed evolvere continuamente per darvi attuazione.

Un esempio lo abbiamo vissuto con le recentissime norme per i lavori in quota: oltre i due metri d'altezza servono protezioni dalla caduta. Diventano perciò fuorilegge i commi 1 e 6, art. 14 allegato VI della P.G. O. S. perché prevedono che il macchinista salga sopra l'imperiale della locomotiva in linea.

**Tutto è partito nel febbraio 2006 con questa segnalazione:**

Roberto Favretto rappresentante dei lavoratori per la sicurezza nei luoghi di lavoro ai sensi dlgs 626/94. Mandato elettivo da elezioni novembre 2004 RSU/RSL 80 collegio condotta cargo Venezia

Oggetto: assenza di protezioni dalla caduta sopra il treno

Tra le norme cui il macchinista deve ottemperare è ancora previsto che egli "debba salire sul tetto della locomotiva o di un veicolo". (Vedi Prefazione Generale all'Orario di Servizio, allegato VI, art. 14, commi 1 e 5)

Ciò significa stare ad oltre quattro metri d'altezza dal suolo senza parapeti o cinghie. In queste condizioni vi è un improprio rischio di caduta.

Le protezioni per equivalenti condizioni d'esposizione solitamente sono maggiori. Si confronti, ad esempio, la manutenzione delle locomotive in officina o la normativa per il lavoro in quota.



Ritengo opportuno sospendere cautamente l'uso di SMS (e di altri mezzi di comunicazione) in quanto non è stato ancora emanato un regolamento o di adottare le sicurezze di esercizio per tutti i lavoratori.

Il primo risultato è stato un divieto di salire sull'imperiale.

Questo divieto è ora stato esteso a tutti i lavoratori. (Direzione ingegneria, sicurezza e manutenzione, 07/11/2007!)

### Cosa imparare da

I regolamenti non sono testi sacri in cui bisogna ubbidire. Essi possono e devono essere migliorati.

Quanti altri punti dei regolamenti sono fuorilegge? Pensiamo alla sicurezza. Ai rossi da superare con tante regole. Ai verdi da non superare. I lavoratori detengono un patrimonio di conoscenze derivato dall'esperienza. Questo patrimonio sia trasmesso, attraverso il lavoro, per contribuire alla riduzione dei rischi.

Stavolta un singolo RLS è stato più attento. Ha chiesto: "SICUREZZA DI SISTEMA"...! E' stato finanziato da Sicurezza di Sistema, che ha chiesto, per valorizzare il contributo di lavoro, di applicare quel principio del D.Lgs 626/94.

Alle OO.SS. chiediamo la rivalutazione del ruolo dei RLS. Dimostrato di poter conseguire importanti risultati.

Va ridefinito l'accordo su "mezzi a disposizione" che prevede per lo svolgimento delle loro mansioni.



## Qui morì Cristina

di Roberto Favretto

*Non è facile parlare di questa vicenda. Rassegnarmi senza provarci non fa parte del mio carattere e non voglio che mie figlie crescano imparando ciò dal mio comportamento.*

Diretto Bologna - Venezia di una sera d'inverno. Il treno rallenta, poi si ferma poco distante da Vigonza - Pianiga. Siamo nella campagna veneta, poche luci di case ed una strada. A fianco un altro treno fermo; un "postale", trasporta stipendi. Una gran detonazione. Un colpo di Bazooka abbatte la persiana di una precisa carrozza. I poliziotti alzano le mani "abbiamo famiglia, non sparate". Non è un racconto, c'ero! Si consuma la rapina: Intanto sul nostro diretto il colpo aveva infranto vetri e fatto feriti. Entro dieci minuti la stradina a nord si riempie di lampeggianti blu. Per arrivare al treno devono attraversare al buio un terreno fangoso con le barelle. Poi salire qualche metro di "scarpata ferroviaria" al lato dei binari; c'è troppa pendenza; i vigili del fuoco approntano uno scivolo, intanto il tempo passa. Ci vorrà un'altra mezz'ora per arrivare a scendere i feriti dallo scivolo.

**Cristina non ce la farà.**

**Ventiquattro anni, di Conegliano, appena laureata a Padova. Stava rientrando a casa.**

Tempo fa, dopo avvenimenti particolari, si rifletteva per perfezionare il "sistema" in caso di nuovo evento. Dal 1994 la legge impone perfino di non attendere il fatto, ma di valutare continuamente i potenziali pericoli ed adottare provvedimenti preventivi per ridurre il rischio.

Invece parte il quadruplicamento della linea e, aumentando la spesa, si innalzano orribili barriere antirumore ai lati della linea.

Da dove passeranno i soccorsi? Cosa ha pensato "sicurezza di sistema"? Assieme al collega Salvatore Messina poniamo la domanda a Trenitalia, al Presidente della Regione ed all'organo di vigilanza. Grazie a noi, qualcuno si accorge che manca pure la possibilità di accedere per interventi manutentivi agli apparati di linea.

**La Direzione Provinciale del Lavoro interviene ottenendo una porta ogni 500 metri. Risultato debole, sul quale esprimiamo insufficiente efficacia.** Di maggior pregio è la conseguente strada laterale che collega le porte alla viabilità ordinaria. Sono queste le migliori condizioni possibili che si possono preimpostare?

In futuro potremmo essere noi od un nostro caro in una circostanza di bisogno! Ci acconteremo della risposta: non ci avevamo pensato? Pensiamo oggi a tutti i modi per far arrivare i soccorsi prima possibile.

Fino a quando il treno si può muovere deve raggiungere un punto prefissato di facile raccordo con i mezzi di soccorso. Tutto deve essere preordinato in tal senso, con formazione del personale.

Anche nel recente convegno svolto all'Università di Urbino sul soccorso al macchinista od ai viaggiatori è stata evidenziata, da massimi esperti, questa lacuna organizzativa di RFI e Trenitalia rispetto alle imposizioni di legge. Non solo le gallerie, ma tutti i tratti ferroviari senza viabilità affiancata non sono celermente raggiungibili; praticamente il 99% delle linee. Restano le stazioni, quali punti di raccordo. Bisogna tornare all'accesso delle ambulanze sui binari come ho visto in passato.

**Servono subito i piani di emergenza, che vanno redatti coinvolgendo anche i RLS.**

pendere cautelativamente tale obbligo e darne atto ai macchinisti (anche tramite i messaggi); questo nell'attesa di stralciare l'obbligo delle sicurezze necessarie, incluse prove pratiche i lavoratori.

un divieto territoriale ai macchinisti di salire

to esteso a tutto il PdM con una lettera di sicurezza e qualità di sistema" datata

### parare da tutto questo?

testi sacri infallibili ai quali si deve cieca devono essere continuamente migliorati.

olamenti sono da semplificare e cambiare

Pensiamo alla m.a.v.s. ai P.L. per esempio!

a tante regole diverse! ... ai verdi cui

engono un bagaglio individuale unico di

sperienza. La legge prevede che tale

attraverso il RLS, al datore di lavoro per

rischi.

stato più attento e propositivo di tutta

IA"...! E' tempo che l' Holding sposti

di Sistema, detentore monocratico di

tributo di lavoratori e RLS, attuando così

4.

lutazione del ruolo dei R.L.S. che hanno

guire importantissimi risultati per i

zzi a disposizione e tempo" che la legge

le loro mansioni.

**R.L.S. TRENITALIA**    
**ZONA TERRITORIALE CENTRO NORD** [www.santirls.it](http://www.santirls.it)  
 Delegato di Base R.S.U. 46 **I.T.P. BOLOGNA** **SAFETY FIRST**

Bologna, 2 Novembre 2007

Spettabili Procure della Repubblica di Bologna, Torino, Trieste

Omissis.....  
 Omissis.....  
 Omissis.....  
 Omissis.....  
 Omissis.....

**ESPOSTO/DENUNCIA**

- PEDALE A UOMO MORTO DEL VACMA ANCORA ATTIVO SU PARTE DELLA FLOTTA EUROSTAR; SU 2 ETR 600; SU DUE LOCOMOTIVE E 464 F.E.R.
- Interruzioni di Pubblico Servizio ai treni ES 9311 del 4 Febbraio 2006 e del 10 Febbraio 2006

Da una verifica fatta in tempo reale ai treni Eurostar in elenco, oggi risulta quanto segue:

- ~ Ore 8.10-ES 9410 -Tratta Ba/Pe- ETR 500 n°40 - PEDALE VACMA ATTIVO NON ESCLUDIBILE
- ~ Ore 8.19-ES 9423 - Tratta Fi/Roma-ETR 500 n° 57- PEDALE VACMA ESCLUSO con E.VIG.
- ~ Ore 8.24-ES 9425 -Tratta Mi/Bo - ETR 500 n° 45 - PEDALE VACMA INIBITO PER R.S. 9 CODICI
- ~ Ore 8.30-ES 9427 - Tratta Mi-Bo-ETR 500 n°8-PEDALE VACMA ESCLUSO con E.VIG.
- ~ Ore 8.35-ES 9429-Tratta Mi-Bo-ETR 500 n°51-PEDALE VACMA INIBITO PER R.S. 9 CODICI
- ~ Ore 8.39-ES 9426-Tratta Prato-Bo-ETR 500 n°25- PEDALE VACMA ATTIVO NON ESCLUDIBILE
- ~ Ore 8.44-ES 9430-Tratta Roma/Fi-ETR 500 n° 32- PEDALE VACMA INIBITO PER R.S. 9 CODICI
- ~ Ore 8.47-ES 9432 -Tratta A.V. Na/Roma-ETR 500 n°39- PEDALE VACMA ATTIVO NON ESCLUD.
- ~ Ore 9.05-ES 9434 -Tratta A.V. Na/Roma-ETR 500 n° 30-PEDALE VACMA ATTIVO NON ESCLUD.

pagina 1

UFFICIO P.za Medaglie D'oro n°4 BOLOGNA c/o Sindacato FAST Ferrovie  
 Tel. 051 240932 Tel.F.S. 921 3232 FAX 051 6303232 GSMR RFI 313 8151116 TIM 337 398969  
**NEWS:www.santirls.it** E-MAIL [santi@fastferrovie.it](mailto:santi@fastferrovie.it) SAFETY FIRST

- ~ Ore 9.07-ES 9463-Tratta Bo/Fi-ETR 500 n° E.VIG.
- ~ Ore 9.14-ES 9466-Tratta TSVE-ETR 500 n° **ESCLUDIBILE**
- ~ Ore 9.21- ES 9351-Tratta Formia/Caserta **ATTIVO NON ESCLUD.**
- ~ Ore 9.41-ES 9489-Tratta Mi/Ve-ETR 500 n°2 **ESCLUDIBILE**
- ~ Ore 9.54-ES 9413-Tratta To/Pc-ETR 500 seri **PRESENTI**
- ~ Ore 10.32-ES 9433 -Tratta Mi/Bo-ETR 500 n°4 **ESCLUDIBILE**
- ~ Ore 10.39-ES 9415 -Milano C.le- ETR 500 n°5 E.VIG.
- ~ Ore 10.44-ES 9428 -Tratta Bo/Mi-ETR 500 seri **PRESENTI**
- ~ Ore 10.50-ES 9312-Tratta BZ/BO-ETR 485 n°35 **ESCLUDIBILE**
- ~ Ore 10.53-ES 9414- Bari- ETR 500 n°10-PEDALE **ESCLUDIBILE**
- ~ Ore 11.06-ES 9436- A.V.Na/Roma-ETR 500 n°41 **ESCLUDIBILE**

In particolare, su soli 20 treni effettuati oggi, risultano es 485 (Pendolini), non dotati di escluditore del VACMA macchina sentito ha dichiarato che sulle linee alta velo hanno la possibilità di dissociare ed escludere il VACMA quindi escludibile sulle linee tradizionali.

Allo scrivente risultano inoltre non dissociabili/escludibili nuovi treni ETR 600 già utilizzati dai macchinisti di T riscontra anche per due locomotive E464 delle Ferrovie con Trenitalia Divisione Regionale), utilizzate dai macchinisti Regionali/Interregionali.

**Alla luce delle tante Prescrizioni irrogate dalle ASL a T da tempo al bando, nel nostro Paese, il VACMA;**

- riferendomi in particolare a quella di Bologna intervenuta che, sulla base di un indagine conoscitiva su oltre 60 come il VACMA sia dannoso per la salute dei lavoratori "ripetitivo" che determina posture incongrue e per la salute quanto distrae dalla guida;
- tenuto conto che alcune delle Prescrizioni sono dell'Autorità Giudiziaria;
- tenuto conto di quanto stabilito dallo stesso Coordinamento ASL e di quanto successivamente è stato convenuto con Trenitalia, riguardo l'abbandono del VACMA;

pagina 2

UFFICIO P.za Medaglie D'oro n°4 BOLOGNA c/o Sindacato FAST Ferrovie  
 Tel. 051 240932 Tel.F.S. 921 3232 FAX 051 6303232 GSMR RFI  
**NEWS:www.santirls.it** E-MAIL [santi@fastferrovie.it](mailto:santi@fastferrovie.it)

- preso atto che, nonostante gli impegni assunti da Trenitalia nelle diverse sedi istituzionali taluni dirigenti tentino di dimostrare che ci sarebbe gradimento dei macchinisti al VACMA, **ma ciò non risponde la vero perché chi lo utilizza si trova costretto a farlo perché non è ancora dissociabile dal servizio in spregio delle citate Prescrizioni** e così lo subisce, anche al fine di garantire comunque la continuità del servizio ferroviario;
- preso atto che vi sono dirigenti e quadri di Trenitalia che tentano di imporre l'utilizzo del VACMA nelle ore notturne ed ora anche nelle ore diurne, contro la volontà degli stessi macchinisti;

**LO SCRIVENTE R.L.S. DI TRENITALIA CHIEDE ALLE SS.VV. DI INTERVENIRE DI NUOVO PER GARANTIRE IL RISPETTO DELLA LEGGE E LA SALUTE E LA SICUREZZA DEI LAVORATORI, SANZIONANDO PENALMENTE LE NEGLIGENZE DEI PREPOSTI CHE VENISSERO INDIVIDUATE A QUESTA DATA.**

In merito al 2° punto del presente Esposto/Denuncia, perché la Legge è uguale per tutti, lo scrivente R.L.S. di Trenitalia chiede alle SS.VV. di perseguire penalmente per Interruzione di un Pubblico Servizio i veri responsabili dei ritardi verificatisi i giorni 4 Febbraio 2006 e 10 Febbraio 2006 ai treni Eurostar n° 9311 Bolzano/Roma, nella stazione di Bologna Centrale.

I preposti aziendali sapevano con largo anticipo della protesta di autotutela contro il dispositivo VACMA che avrebbero messo in atto i colleghi Dante De Angelis (poi strumentalmente licenziato in tronco) e Domenico Romeo (poi denunciato per Interruzione di Pubblico Servizio).  
Ciò nonostante i superiori gerarchici procurarono ingiustificato ritardo ai treni per gli ordini formali non chiari, quando avrebbero ben avuto la possibilità di sostituire prontamente sia il Dante De Angelis che il Domenico Romeo con altri macchinisti, che già stavano sui treni, attraverso un unico ordine scritto di sostituzione, in entrambi i casi.  
Tale ordine di sostituzione, se tempestivo, avrebbe certamente evitato ogni ritardo ai treni Eurostar che sarebbero così partiti in orario, invece da tali comportamenti aziendali vennero procurati il clamoroso ritardo di 90 minuti ed il successivo di 18 minuti.  
Dei fatti l'azienda fece casi eclatanti, addirittura del primo venne portata a conoscenza dei lavoratori una distorta interpretazione dei fatti, attraverso una mail girata tra dirigenti e quadri delle Ferrovie dello Stato che rimase affissa per mesi nella bacheca del capo impianto a Bologna Centrale.  
Tali fatti distorti riuscirono ad intimidire in gran parte il Personale di Macchina, a fargli chinare il capo subendo così l'illegale VACMA, con danno per la loro salute e sicurezza sul lavoro.

**Chiedo che l'Autorità Giudiziaria proceda sulla base delle accurate indagini effettuate nei due casi dalla Polizia Giudiziaria della POLFER, così come risulta anche dalla Sentenza del 19 Settembre 2007 del Giudice ... Omissis ... che allego come integrante al presente.**  
Nel restare a disposizione, porgo cordiali e distinti saluti.

Il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza di Trenitalia,  
Roberto Santi

pagina 3

UFFICIO P.zza Medaglie D'oro n°4 BOLOGNA c/o Sindacato FAST Ferrovie  
Tel. 051 240932 Tel.F.S. 921 3232 FAX 051 6303232 GSMR RFI 313 8151116 TIM 337 398969  
**NEWS:www.santirls.it** E-MAIL [santi@fastferrovie.it](mailto:santi@fastferrovie.it) SAFETY FIRST

- FI-ETR 500 n°33- PEDALE VACMA ESCLUSO con
- VE-ETR 500 n°18-PEDALE VACMA ATTIVO NON
- Formia/Caserta-ETR 485 n°37-PEDALE VACMA
- VE-ETR 500 n°22- PEDALE VACMA ATTIVO NON
- PC-ETR 500 serie '92 n°49- PEDALE VACMA NON
- BO-ETR 500 n°42-PEDALE VACMA ATTIVO NON
- LE-ETR 500 n°58-PEDALE VACMA ESCLUSO con
- VM-ETR 500 serie '92 n°7-PEDALE VACMA NON
- CO-ETR 485 n°35- PEDALE VACMA ATTIVO NON
- OO n°10-PEDALE VACMA ESCLUSO con E-VIG.
- NA-ETR 500 n°41-PEDALE VACMA ATTIVO NON

oggi, risultano esserci ancora 8 ETR 500 e 2 ETR  
tore del VACMA (E.VIG), inoltre il personale di  
le linee alta velocità sono pochi gli ETR 500 che  
escludere il VACMA, pur avendolo dissociabile e

sociabili/escludibili i pedali del VACMA sui due  
macchinisti di Trenitalia; analoga situazione si  
54 delle Ferrovie Emilia Romagna (in consorzio  
zzate dai macchinisti di Trenitalia per effettuare

te dalle ASL a Trenitalia e che hanno portato  
VACMA;

Bologna intervenuta di concerto con la D.P.L. e  
scitiva su oltre 600 macchinisti, ha dimostrato  
salute dei lavoratori perché "lavoro monotono e  
ingrue e per la stessa sicurezza del servizio, in

prescrizioni sono intervenute con il mandato

stesso Coordinamento delle Regioni e delle  
ato convenuto con la stessa Trenitalia;  
cificica Circolare del Ministero dei Trasporti;  
venuto con le Organizzazioni Sindacali da  
CMA;

pagina 2

UFFICIO P.zza Medaglie D'oro n°4 BOLOGNA c/o Sindacato FAST Ferrovie  
Tel. 051 240932 Tel.F.S. 921 3232 FAX 051 6303232 GSMR RFI 313 8151116 TIM 337 398969  
**NEWS:www.santirls.it** E-MAIL [santi@fastferrovie.it](mailto:santi@fastferrovie.it) SAFETY FIRST

LA BACHECA DELLE RLS

# Il trasporto regionale e il viaggiatore abbandonato

di Gianluca Cecchini

L'entrata in vigore delle nuove norme commerciali nel sistema del trasporto regionale sta mettendo seriamente a rischio l'incolumità dei capotreno e di tutto l'esercizio ferroviario.

Ci riferiamo in particolar modo a

obliteratrici guaste.

Non sempre, però, si riesce a quietare gli animi, anzi molto spesso volano parole grosse e ingiurie e tutto questo, purtroppo, avviene anche in cabina di guida, dove il Capotreno prende posto

durante la corsa del treno.

La presenza di detti soggetti/clientela estranea all'esercizio ferroviario, mette a repentaglio la sicurezza del trasporto poiché oltre a distogliere l'attenzione del capotreno



quei treni affidati ad un solo agente di condotta e scortati dal solo capotreno nei quali, indipendentemente dal fatto che la linea sia attrezzata con SCMT o no, il personale di bordo si trova continuamente a discutere con la clientela a causa di multe che le ultime disposizioni hanno reso salatissime.

Sono ammende che, visto il punto di partenza della scala dei valori sanzionatori, non fanno differenza sostanziale fra chi cerca di eludere la controlleria e chi invece dimostra senso di responsabilità e buona fede, avvisando il capotreno dopo averlo raggiunto perfino in cabina di guida: in ogni caso si paga e si paga salato.

Spesso il Personale di Bordo operando con senno, ponderatezza e grande senso di responsabilità professionale, riesce a calmare gli animi, evitando contenziosi per l'azienda, colpevole di mancanze organizzative di cui sono specchio fedele le biglietterie chiuse e le così tante emittitrici e

dal controllo dei segnali e della linea, deconcentra il macchinista, il quale non può fare a meno di sentirsi partecipe di ciò che in quel momento sta avvenendo in cabina di guida.

Ovviamente nulla cambia se, come avviene fin troppo spesso, la discussione si sposta su un battibecco riguardante la possibilità del viaggiatore di poter conferire o meno con il Capotreno, l'attenzione di tutto l'equipaggio di condotta va a farsi benedire.

Facile - o per meglio dire semplicistico - è ricordare, a questo punto, che il dovere del macchinista, in tali occasioni, è quello di fermare la corsa del treno.

In questo caso sarebbero più le volte che il treno arresta la corsa che quelle in cui viaggia e, trattandosi di convogli spesso carichi di lavoratori pendolari e studenti, sarebbe probabile che dopo le prime frenate d'emergenza la cabina di guida si trasformi in "Fort Alamo", il personale di condotta in D. Crockett e W. Travis ed i viaggiatori in messi-

cani inferociti.

Come andrebbe a finire ce lo racconta la storia.

Nonostante Trenitalia abbia emesso varie circolari che recepiscono le direttive di RFI in materia di accesso alle cabine di guida e antiterrorismo, che, tra l'altro, si vanno a sommare ai testi normativi in possesso ai lavoratori (vedi art.3 e 4 IPCL), la sua azione rimane solo teorica in quanto non si adopera in alcun modo concreto per evitare l'ingresso di soggetti estranei in cabina di guida.

Eppure non sarebbe forse tanto difficile, basterebbe magari attrezzare il materiale rotabile con appositi avvisi scritti e pulsanti di chiamata, così da consentire il viaggiatore d'allertare il capotreno senza incidere sull'attenzione dovuta alla condotta e, nello stesso tempo, al capotreno di poterlo raggiungere, quando lo sviluppo del servizio glielo consenta, per parlare con lui ed attivarsi per risolvere la criticità.

Ciò che è stato appena esplicitato, RFI lo aveva già previsto con le Disposizioni n°46 del 24 novembre 2004 e n°8 del 03 febbraio 2006, ribadito, inoltre, con lettera RFI-DTC/A0011/P/0000174 del 30/01/06.

Quindi anche se efficaci soluzioni al problema, per una volta anche in tempi brevi, erano state trovate da chi preposto allo scopo, Trenitalia, e la Divisione Passeggeri Regionale in particolare, hanno finora stranamente disatteso a quanto imposto loro dalla normativa del gestore dell'infrastruttura.

Un comportamento in estrema controtendenza con quello fin qui tenuto dalla nostra più grande azienda di trasporto ferroviario, specialmente se ricordiamo quanto messo in atto da Trenitalia in

## Il mio primo... direttivo

di Elisa Casaleggio

relazione ai deliberati di RFI, in tema di VACMA ed Agente Solo: una serie di comportamenti contraddistinti da un'exasperazione interpretativa degna di quella un fondamentalista nei riguardi della propria religione.

Ma a pensarci bene, così tanto strano non è perché, se si rispettano in toto le norme emanate dal gestore infrastruttura, è vero che il viaggiatore legge gli avvisi e chiama il capotreno con il pulsante ma questi, poi, o fa fermare il treno e lo raggiunge o lo lascia lì ad attendere, quanto meno fino alla prima fermata.

In questo secondo caso, allora, la sosta si protrarrà per tutto il tempo necessario al P.d.B. per raggiungere il viaggiatore, conoscerne le necessità ed attivarsi di conseguenza: ecco che la qualità del servizio va alle ortiche e, per il personale in servizio al treno, ritorna lo spettro di "Fort Alamo".

Certo che se le tante risorse impegnate inopportuno per un'apparecchiatura così inutile e dannosa come il VACMA fossero state spese per adeguare i mezzi leggeri a quanto disposto da RFI, oggi non saremmo a questo punto. Queste inadempienze provocano in realtà una critica riduzione della sicurezza dei treni, la cui responsabilità penale grava comunque sul capotreno, unico responsabile dei trasportati, al quale, però, viene negata la possibilità di poter adempiere ai propri oneri in tema di assistenza e sicurezza dei viaggiatori.

Comunque, l'unica soluzione percorribile in tempi brevi è quella di assegnare immediatamente un CST di scorta ai treni con modulo di condotta ad Agente Unico, anche perché, a far data dal 30 giugno 2006, i materiali non sono attrezzati nel modo esplicitato precedentemente non rispondono più ai requisiti richiesti dal Gestore Infrastruttura, perciò non sono idonei alla circolazione per l'effettuazione di treni condotti da un equipaggio treno ad agente Unico composto da due soli agenti.

Il 21,22 e 23 Novembre si è svolto a Trevi (PG) presso l'Hotel della Torre il Direttivo Nazionale Fast Ferrovie.

Sono entrata a far parte di questa Organizzazione Sindacale da poco più di tre mesi grazie all'entusiasmo contagioso di diversi colleghi. Devo dire che l'approccio con la Segreteria Regionale Ligure è stato fin dall'inizio coinvolgente! Non sei un semplice "numero" su una delega, ma un individuo con la sue potenzialità che meritano di essere valorizzate e non tacitate, come sempre più spesso accade in una società cieca al rinnovamento.

I tre giorni trascorsi a Trevi non hanno fatto altro che confermare tutto questo.

A dire il vero il mio viaggio verso l'Umbria non è iniziato sotto i migliori auspici...Proprio la sera prima della mia partenza sono incappata in una distorsione alla caviglia, ma avevo deciso di esserci e così è stato.

Con l'ottima fasciatura del medico sono arrivata senza troppi problemi a Foligno, dove Luca (l'esperto informatico del Sindacato) è venuto a prendermi in stazione.

Le uniche persone che già conoscevo erano il "mio" Segretario Regionale, Beppe, e il "nostro" Segretario Nazionale, Pietro, ma non ho mai pensato di sentirmi esclusa, e così è stato!

Ho conosciuto persone validissime e disponibili a spiegarmi tutto ciò che per me era "nuovo". Ho avuto l'occasione di condividere la stanza con Federica, una C.T. dell'Abruzzo, con la quale ho instaurato un ottimo rapporto sin dall'inizio.

Ho fatto amicizia con splendide persone, come i colleghi Sardi, quelli Abruzzesi, Saverio (Segretario Regionale F.V.G.), Nello (Segreteria Nazionale), un Probiviro (l'unico presente a questo Direttivo), di cui non ricordo il nome, ma spero mi perdonerà...e proprio tutti si sono dimostrati veramente molto pazienti e cordiali nei miei confronti!Grazie



a tutti!

Una menzione particolare la merita senz'altro il "mio" Segretario Regionale: Giuseppe Carpentieri, un vero trasciatore di folle! A lui devo la mia presenza a questo Direttivo.

A lui devo la conoscenza di un nuovo modo di fare sindacato: sparisce una "casta" per far posto alla disponibilità di ognuno di noi a rinunce, generosità e altruismo.

Queste qualità contraddistinguono colei che ogni giorno fornisce un insostituibile supporto, non soltanto logistico, alla Segreteria della Liguria: Virna. Peccato non sia potuta essere a Trevi con noi, ma anche da lontano ha saputo guidarmi minuziosamente durante tutto il viaggio.

Non voglio entrare del merito degli argomenti, seppur numerosi, che si sono trattati durante il Direttivo Nazionale, e probabilmente non ne sarei neppure capace, ma solo dare una testimonianza degli sforzi che sta compiendo Fast Ferrovie come sindacato di lavoratori che ha fatto la storia del sindacato in Italia e si appresta a gettare le basi per un lungimirante futuro, non solo per chi come me è macchinista, ma per ogni lavoratore.

Credo che dopo aver scritto la storia siamo pronti a progettare il "nostro" futuro, in un perfetto connubio tra il passato glorioso che nessuno può negare, e il domani di rinnovamento che ci aspetta.

Grazie a tutti di cuore

# La sala operativa centrale di Trenitalia

di Chiara Bandieri

Lo scorso luglio un Ordine di Servizio annunciava l'ennesima riorganizzazione delle sale operative.

Il termine "Riorganizzazione", alla luce della progetto presentato dall'Azienda, forse non è quello più appropriato nonostante gli sforzi di quest'ultima nel ripetere che "niente è cambiato".

La sola novità che può ravvisarsi in siffatta "riorganizzazione" pare consista nella collocazione in un'unica struttura delle già esistenti "sale operative: SOR - SOP - COT" nazionali.

Niente è cambiato dunque, perché la nuova struttura, che ha preso vita da questo accorpamento, ha mantenuto le dotazioni organiche e qualitative pregresse.

Nessun innovamento, solo una diversa allocazione più consona alla natura stessa della sala operativa, che permetta di evitare inutili e ridondanti passaggi d'informazione con conseguente spreco di tempo e con maggior rischio di errore.

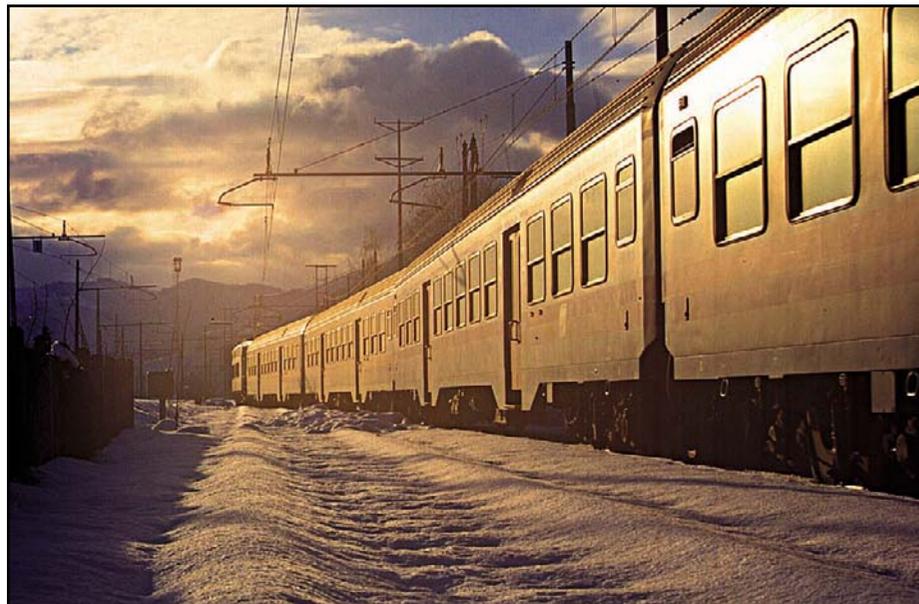
La sala operativa centrale di Trenitalia consente infatti una comunicazione diretta:

Trenitalia - RFI;

Trenitalia centrale - Trenitalia periferia.

L'Azienda non ha effettuato alcuna scelta in merito al personale componente questa macrostruttura, ma si è semplicemente limitata a inglobarvi coloro che già svolgevano quelle mansioni all'interno delle sale operative accorpate.

Quindi una scelta avvenuta e dettata sulla base alle mansioni precedentemente svolte e che specularmente vengono riprodotte nella nuova sala operativa a livel-



lo centralizzato.

Permangono dunque esattamente le medesime funzioni secondo le due logiche:

- di coordinamento;
- di monitoraggio.

Si è data così vita non tanto ad una nuova struttura, ma piuttosto ad un'unificazione di strutture già esistenti procedendo in modo trasversale, in quanto la "riorganizzazione" ha riguardato le 3 divisioni, PAX, TMR e CARGO, assorbendone le funzioni che prima venivano svolte in modo frammentato, secondo le relative competenze.

L'Azienda, avendo proceduto a tale accorpamento senza una preventiva consultazione con la parte sindacale, ha ripetutamente sottolineato l'assoluta riproposizione, priva di modifiche formali, di strutture e funzioni esistenti, oggi semplicemente unificate al fine di garantirne una migliore e più consona collocazione in vista dell'attività stessa della sala operativa.

Il massimo rispetto di ciò che era l'esistente non si ferma al dato strutturale, ma si estende anche a quella che l'Azienda ha chiamato

"fedele adesione al progresso" per quanto riguarda l'inquadramento, le qualifiche e le funzioni svolte dal personale preso in carico nella sala operativa centrale e proveniente dalle varie divisioni.

A fronte di questo quadro diventa lecito chiedersi se "accorpamento" per la prima volta non venga legato a termini come "tagli, riduzione ed esuberi di personale" e proprio durante l'incontro di presentazione della sala operativa centrale, l'Azienda, incalzata dalle OO.SS., si è lasciata sfuggire che, procedendo ad un'analisi dei carichi di lavoro ben 8 persone delle 22 componenti la sala operativa centrale di Trenitalia, risulterebbero del tutto superflue.

L'affermazione non può certo essere trascurata. Siamo ormai abituati a movimenti aziendali aventi come unico scopo il ridimensionamento del personale.

L'Azienda non sembra mai sazia di scremature in quello che ha da tempo individuato come "il costo" per eccellenza.

Questa visione così ristretta e distolta le impedisce valutazioni corrette ed obiettive. Troppi sono

gli sprechi denunciati dagli stessi lavoratori, che l'Azienda spesso si rifiuta di ammettere.

Il personale è solo un costo quando non lavora, quando non viene utilizzato in modo proficuo, quando perde la propria professionalità, altrimenti è sempre una voce positiva nel bilancio aziendale.

Se l'Azienda sa sfruttare le potenzialità del personale che ha a sua disposizione, se sa impiegarlo correttamente e formarlo per l'attività che dovrà svolgere non potrà mai pentirsi della risorsa che possiede, dell'investimento che ha sostenuto.

Non può sottrarsi a critica anche "la fretta" con cui l'Azienda ha fatto partire questo progetto: il primo di agosto, senza un minimo di confronto sindacale in merito all'organizzazione di lavoro di una struttura che anche se niente muta è pur sempre una nuova struttura e come tale oggetto di trattativa con le OO.SS.

Al di là poi delle regole formali quello che più è evidente è il mancato rispetto di corrette relazioni industriali, il dato palese che quest'Azienda non veda nel confronto con il sindacato un elemento importante di scambio e di reciproco arricchimento per la buona riuscita di ogni progetto che coinvolga i lavoratori e l'ambiente nel quale svolgono la loro attività.

Questo poi determina uno stato di tensione che durante gli incontri emerge da entrambe le parti.

Un confronto sereno può essere messo in discussione quando una parte non ha rispettato il ruolo dell'altra.

Non si tratta di ruoli formalmente e rigidamente definiti, ma sono più da intendersi in modo flessibile individuati da reciproca stima e fiducia nell'attività rispettivamente svolta.

Un problema nato con l'unificazione delle sale operative delle diverse divisioni è stato quello di concentrare soggetti che pur svolgendo le stesse mansioni, avevano

valorizzazioni diverse.

Trovandosi ora all'interno della medesima struttura queste differenziazioni hanno consigliato un nuovo incontro più tecnico che entri nello specifico di quella che è l'organizzazione di lavoro della sala operativa data forse troppo per scontata dall'Azienda che limita tutta la questione ad un semplice trasloco.

Nessuno può dirsi contrario ad un progetto di grande coordinamento, ma il sottovalutare l'importanza di un passaggio con i sindacati prima di attuare un qualunque tipo di modifica che pur all'apparenza sembri priva di risvolti significativi, desta sospetti circa l'effettivo obiettivo di una tale iniziativa.

Anche un'informativa eccessivamente superficiale e generica

come quella fornita al tavolo con i sindacati è un segnale non positivo di un'Azienda che si illude di poter camminare da sola.

E' dunque il caso di ridiscutere scendendo nei dettagli di un progetto concettualmente condiviso, ma ancora troppo avvolto nella nebbia non solo per l'attuale organizzazione, ma anche in previsione dei futuri meccanismi di accesso a questa struttura.

Forse è anche il caso che quest'Azienda si interroghi sulla scarsa correttezza che, nei confronti dei lavoratori per primi e dei sindacati poi, mostra di adottare.

I risultati migliori sono sempre frutto di confronto e di mediazione e questo, fuori da ogni dettato normativo, lo insegna il semplice buon senso.

**PER CONTARE DI PIU'** 

**... PER TUTELARTI**

**... E CRESCERE INSIEME**



**ISCRIVITI ALLA  
FAST-FERROVIE**

# Manutenzione programmata delle infrastrutture e sicurezza

di Elisa Casaleggio

Giovedì 25 Ottobre 2007 a Genova Palazzo San Giorgio, nella Sala dei Capitani, si è tenuto il Convegno dal titolo: "Manutenzione programmata delle infrastrutture e sicurezza".

Soggetti quali: l'Assessorato alle Infrastrutture, Trasporti, Porti, Logistica della Regione Liguria, in collaborazione con IIC - Istituto Internazionale delle Comunicazioni, Università degli Studi di Genova e Nitel - Consorzio Nazionale Interuniversitario per i Trasporti e la Logistica, hanno patrocinato il Convegno riconoscendo il rilevante impatto che l'attivazione di piani organici di manutenzione della rete infrastrutturale può avere sulla sicurezza dei trasporti e sul controllo dei costi di manutenzione delle infrastrutture.

Obiettivo del convegno è stata la condivisione sullo *stato dell'arte* e sulle strategie operative adottate da Pubbliche Amministrazioni, Enti privati, Enti Gestori, Concessionarie Autostradali ed Enti Locali per programmare interventi di manutenzione sulle infrastrutture di trasporto.

Le tematiche principali su cui verteva il convegno sono state:

- manutenzione programmata
- implementazione di Bridge Management System
- valutazione di misure prestazionali
- strategie operative di manutenzione
- metodologie ispettive
- metodologie di valutazione del degrado
- tecniche di ripristino
- riparazione e rinforzo strutturale
- valutazione della sicurezza e dell'affidabilità
- analisi di dati statistici ai fini della sicurezza.

Numerosi sono stati gli interventi di esperti del settore come:



Veduta di Palazzo S. Giorgio dal Porto Antico di Genova

Beppe Sciutto (Presidente NITEL), Riccardo Mollo e Antonino Galatà (Autostrade per l'Italia), Donatella Mascia (AASTHO), Massimo Iorani (RFI-Gruppo Ferrovie dello Stato), Giuseppe Traini (Italferr), Alessandro Natale (Sciro Spa-Società Italiana di Certificazione di sistemi e prodotti a guida vincolata), Maurizio Manfellotto (Ansaldo STS), Roberto Mastrangelo (ANAS), Gianni Vernazza (Presidente Facoltà Ingegneria Università di Genova).

Come rappresentanti delle istituzioni sono intervenuti:

Luigi Merlo (Assessore Regione Liguria) e Sergio Pedemonte (Dirigente Settore Infrastrutture e Mobilità Regione Liguria).

L'apertura dei lavori è stata affidata all'Assessore Merlo che ha introdotto l'importanza della riforma del Titolo V della Costituzione in materia di devoluzione di compiti e competenze alle regioni: (Federalismo Infrastrutturale) spiegando come, ora più che mai, il tema della Manutenzione delle Infrastrutture sia estremamente delicato viste le "sollecitazioni al di là dell'ordinario

a cui sono sottoposte specialmente in Liguria".

Quello che emerge è come la Manutenzione Ferroviaria sia la più importante per il costante - e presunto - aumento dei traffici passeggeri e merci.

"Infine", dice l'Assessore, "bisogna capire come la Nostra Regione possa contribuire alla Manutenzione".

Il Prof. Sciutto, Presidente NITEL, introduce i concetti fondamentali della Manutenzione.

Distingue la Manutenzione PROGRAMMATA che è svolta in accordo con un piano temporale precedentemente stabilito, basato sulla valutazione del degrado dell'infrastruttura, (la quale ha oggettivamente dei limiti, visto che si potrebbero avere da un lato eccessi, mentre dall'altro carenze di manutenzione) dalla Manutenzione PREDITTIVA che è preventiva, effettuata a seguito dell'individuazione e della misurazione di uno o più parametri e in base a previsioni che permettono di ridurre costi e interventi (occorre monitorare costantemente il "sistema infrastruttura" in modo da opera-

re in anticipo).

Egli definisce il Trasporto come "fatto sociale", vista l'incidenza che ha sulla vita quotidiana di ogni individuo; basti pensare che le famiglie europee investono nella mobilità circa il 14% del loro bilancio (695 miliardi di euro) e che il Trasporto rappresenta oggi più del 10% del PIL dell'UE.

Si evidenzia come le Ferrovie Italiane abbiano come obiettivo l'incidentalità zero sul territorio Nazionale e questo, "se pur lodevole, appare alquanto demagogico".

Chi focalizza l'aspetto sul problema manutenzione infrastrutturale e su come si intende affrontarlo è l'Ing. Iorani (RFI).

Viene dettagliatamente descritta l'intera ridefinizione del profilo delle attività manutentive ad opera del gruppo per ottenere un aumento della disponibilità di impianti accompagnata da una riduzione di costi. Si evidenzia l'obiettivo "principe" della Manutenzione: aumentare l'affidabilità ai minimi costi globali.

Tutto questo nell'ottica di far comprendere che lo scopo manutentivo è conoscere come si evolvano i difetti e decidere quando e come intervenire in modo tempestivo (se si opera su un ponte ormai troppo lesionato, occorre ridurre la velocità di marcia dei treni, fino al limite di dover interrompere l'esercizio del servizio).

L'Ing. Traini (Italferr) chiarisce come il Progetto dell'opera ed il progetto della Manutenzione siano molto legati. Vengono descritti i piani di manutenzione seguiti dall'Azienda e si vede come la manutenzione influenzi le scelte progettuali, soprattutto da un punto di vista meccanico. E' citato a tal proposito l'esempio di un viadotto della Direttissima, dove la scarsa accessibilità ai giunti aveva creato diversi dissesti e problemi di intervento di ripristino. Oggigiorno la manutenzione ha imposto nuovi Standard Progettuali ai quali bisogna attenersi per cercare di evitare situazioni analoghe.

## ALE, una storia lunga oltre vent'anni

di Angelo D'Ambrosio



La delegazione FAST Ferrovie al Direttivo ALE di Budapest 2007

Il recente dibattito nell'ultimo Direttivo Nazionale sul ruolo dell'ALE, (Associazione dei Macchinisti Europei) rispetto alla nuova organizzazione del nostro sindacato e come elemento qualificante per il rilancio dell'associazione dei macchinisti APM, ci stimola ad una riflessione sulla storia di questa associazione di macchinisti europei. Una storia che, come SMA prima e come Fast Ferrovie poi, ci ha visti e ci vede protagonisti nel panorama del sindacalismo autonomo in Europa.

Ripercorriamo, quindi, le tappe sulla nascita e lo sviluppo di questa associazione.

Il 4 e 5 dicembre 1984 il segretario nazionale del sindacato autonomo dei macchinisti SMA, Giuseppe Minutoli, accompagnato dal componente di segreteria nazionale Pier Angelo Fuggini, si incontra per la 1<sup>a</sup> volta, a Monaco di Baviera, con i colleghi Karl Klein e Manfred Schell del sindacato tedesco GDL, per gettare le basi della costituzione di un sindacato europeo dei macchinisti. Obiettivo comune ai due sindacati era l'importanza che rivestiva l'unità autonoma dei macchinisti in previsione della futura apertura delle frontiere ravvisando, fin da

subito, la necessità di traguardare e tutelare i diritti normativi dei macchinisti rispetto all'Europa dei mercati che si stava delineando.

Il 19 e 20 settembre 1985 a Roma si svolge il 1<sup>o</sup> Meeting del Sindacato autonomo Europeo del P.d.M.

Il 26 - 27 e 28 maggio 1986 a Bonn si svolge il 2<sup>o</sup> Meeting del Sindacato autonomo Europeo del P.d.M.

Il 14 - 15 e 16 settembre 1988 a Morschach (Lucerna) si svolge il 3<sup>o</sup> Meeting del Sindacato autonomo Europeo del P.d.M.

Il 19 - 20 e 21 aprile 1989, al 12<sup>o</sup> Congresso SMA svoltosi a Gatteo a Mare (Rimini), viene approvata una bozza di "Statuto Provvisorio dell'A.L.E."

L'8 giugno 1989 a Roma viene fondato il Sindacato Autonomo Macchinisti Europei A.L.E.

(Autonome Lokomotivfuhrer Europa).

Il 25 - 26 e 27 ottobre 1990 si tiene in Italia, a Bolzano presso l'Hotel Alpi, il 1<sup>o</sup> Congresso ALE. Partecipano i macchinisti di Cecoslovacchia, Germania e una delegazione dell'ex DDR, Portogallo, Spagna, Svizzera e



Il Comitato ALE

naturalmente Italia.

Vengono eletti:

Presidente Manfred Schell  
(GDL – Germania)

Vice Pres. Giuseppe Minutoli  
(SMA – Italia)

Vice Pres. Juan Barrancos  
(SEMAF – Spagna)

Tesoriere Schneider  
(V.S.L.F. – Svizzera)

Rev. di Cassa Sergio Lorenzetti  
(SMA – Italia)

Krieger  
(GDL – Germania)

Il 21- 22 e 23 giugno 1991, in occasione di un direttivo svolto a Praga, vengono accolte le richieste di associazione all'ALE dei colleghi polacchi dello ZZM ed ungheresi del VSL.

Come si è potuto vedere, la nascita dell'ALE precede il progresso di integrazione europea e riesce a rappresentare una comune visione del lavoro del macchinista, a prescindere dalla nazione di appartenenza, puntando sulla specificità del lavoro, dei disagi che esso comporta e soprattutto sul forte senso di identità che li accomuna.

Oggi l'ALE è formato da 16 sindacati autonomi europei e da 110.000 iscritti:

SACT ASTB Belgio - ULDB  
Bulgaria - SSH Croazia - GDL

Germania - P.E.P.E. Grecia -

FAST/Ferrovie Italia - VVMC  
Olanda - ZZM Polonia -  
SMAQ Portogallo - FS CR  
Rep.CECA - MOSZ Ungheria -  
FS SR Rep. Slovacca - FML  
Romania - NSSMS Serbia -  
SEMAF Spagna - VSLF  
Svizzera.

L'ALE si è integrata con il dialogo sociale Europeo e partecipa a pieno titolo, con proprie rappresentanze, sui vari tavoli di concertazione, per la definizione di normative comunitarie in materia ferroviaria.

Gli incontri - di norma a scadenza semestrale - fra gli Stati membri rappresentano un proficuo momento di confronto e dibattito che, in

un momento storico in cui i problemi diventano sempre più comuni, sono la base per costruire una comune identità di diritti normativi ed economici.

Le recenti vertenze contrattuali che hanno visto coinvolti i macchinisti Tedeschi e ancor prima quelli Rumeni hanno reso l'ALE protagonista, a dimostrazione del ruolo moderno e unificante del sindacalismo autonomo in Europa.

La costituzione dell'ALE quale sindacato Europeo dei Macchinisti, certamente merito della lungimiranza politica dello SMA e della GDL, nel corso degli anni sembrava essere solo un labile filo conduttore fra i sindacati dei macchinisti delle diverse nazioni europee. Solo negli ultimi anni la sua importanza, gli incontri periodici sono diventati una vera fucina di discussione politica, due giorni di intenso lavoro per scambiare opinioni, analisi e rappresentare le varie vertenze che ogni singolo sindacato apre nel proprio Paese.

Addirittura nell'ultimo anno gli scambi di documentazioni e di informazioni, nonché le azioni di solidarietà reciproca, non si limitano più ai soli incontri periodici, ma sono parte del percorso comune creato, lo ribadiamo, anche dalla lungimiranza del nostro sindacato che, come spesso capita, ha saputo "guardare lontano".



Una fase dei lavori del Direttivo ALE di Budapest 2007

# Prestazioni previdenziali/assistenziali! *(seconda parte)*

di Agostino Apadula

*Continua il nostro excursus sulle regole dell'accesso e della fruizione delle prestazioni pensionistiche, nonché sui servizi resi, in materia assistenziale/previdenziale, alle lavoratrici/lavoratori. Cerchiamo in questo modo, pur non avendo la pretesa di essere esaustivi data la complessità degli argomenti, di soddisfare i quesiti d'interesse generale che, sempre più numerosi, ci vengono posti dai nostri lettori. Ovviamente per le problematiche specifiche continueremo invece a rispondere in forma privata*



## Il calcolo della pensione:

Il criterio di calcolo dei trattamenti pensionistici si modifica a seconda dell'anzianità contributiva maturata dal lavoratore al 31 dicembre 1995. Con la legge 335/95 è stato introdotto infatti il sistema di calcolo contributivo che però, allo stato delle cose, convive con il sistema retributivo ed il sistema misto, che sono ad esaurimento

### Sistema retributivo intero

Questo metodo di calcolo viene applicato ai lavoratori che possono vantare, alla data del 31 dicembre 1995, almeno 18 anni di contributi previdenziali. Con questo sistema la pensione viene rapportata alla media delle retribuzioni degli ultimi anni lavorativi, per come di seguito meglio specificato.

Tre gli elementi che concorrono alla sua definizione:

- l'anzianità contributiva, che è data dalla somma dei contributi che il lavoratore matura fino alla data del pensionamento. Al riguardo si conteggiano tutte le varie forme di contribuzione: obbligatoria, volontaria, figurativa, da riscatto, da ricongiunzione;
- la retribuzione pensionabile, che è data dalla media delle retribuzioni percepite negli ultimi anni di servizio, rivalutate sulla base di indici ISTAT definiti annualmente;
- l'aliquota di rendimento, che è pari al 2% annuo delle retribuzioni percepite nel limite di Euro 39.297,00 annui per poi decrescere per livelli retributivi superiori. Con 36 anni di servizio quindi la pensione è pari al 72% della base retributiva, con 40 anni all'80% (per i ferrovieri che vantano almeno dieci anni di contribuzione al 31 dicembre 1992 l'aliquota massima dell'80% si raggiunge con 37 anni di contribuzione).

**L'importo della pensione con il sistema retributivo è costituito da due quote:**

quota A, che viene determinata sulla base dell'anzianità contributiva maturata al 31 dicembre 1992 e con la media delle retribuzioni dei cinque anni (260 settimane) precedenti la data di quiescenza;

quota B, determinata a sua volta sulla base delle anzianità maturate dal 1° gennaio 1993 fino alla data del pensionamento, sulla media delle retribuzioni degli ultimi 10 anni (520 settimane) antecedenti la data del pensionamento.

### Sistema misto

Viene applicato ai lavoratori con meno di 18 anni di contributi al 31 dicembre 1995.

In questo caso il trattamento pensionistico viene calcolato con il sistema retributivo per l'anzianità maturata fino al 31 dicembre 1995, mentre la rimanente parte, successiva al 1° gennaio 1996, si determina con il sistema contributivo. Qualora si possieda una anzianità contributiva pari o superiore a 15 anni, di cui almeno 5 successivi al 1995, è possibile utilizzare l'opzione per avere la pensione calcolata con il contributivo intero. Questa opzione non è esercitabile per chi ha diritto al calcolo con il sistema retributivo intero.

### Sistema contributivo

Questo metodo di calcolo viene



esteso ai lavoratori che alla data del 31 dicembre 1995 non possono vantare nessuna anzianità contributiva.

Con questo sistema le prestazioni pensionistiche vengono rapportate ai contributi previdenziali versati durante tutta l'attività lavorativa.

Per procedere alla definizione dell'assegno pensionistico occorre:

- definire la retribuzione annua dei lavoratori dipendenti;
- calcolare i contributi annui sulla base dell'aliquota del 33% fino alla quota di reddito di 39.297,00 e del 20% per le quote eccedenti tale cifra;
- determinare il montante individuale costituito dalla somma dei contributi di ogni anno rivalutati sulla base di un tasso annuo di capitalizzazione rapportato alle variazioni medie del PIL (prodotto interno lordo) degli ultimi cinque anni, determinate dall'ISTAT;
- applicare quindi al montante contributivo calcolato un coefficiente di trasformazione (vedi tabella) che è rapportato all'età posseduta dal lavoratore al momento di accedere ai trattamenti pensionistici.

Con questo sistema quindi due lavoratori di età diversa, che accedono alla pensione e che hanno versato la stessa quantità di contributi previdenziali, godranno di un assegno pensionistico di entità differente in quanto, in ragione della diversa aspettativa di vita, il lavoratore più giovane usufruirà presumibilmente dei trattamenti pensionistici per un periodo temporale maggiore.

Si precisa che qualora questi coefficienti di trasformazione, così come previsto con la riforma delle pensioni in atto, verranno modificati, conseguentemente si ridurranno i trattamenti pensionistici di per sé già infi-

mi, che vengono garantiti dal sistema di calcolo contributivo.

### **Doppio calcolo della pensione per i Ferrovieri**

Come è noto con la circolare del 19/10/2007 che si riporta a seguire, l'INPS ha precisato che per i Ferrovieri iscritti al Fondo speciale F.S. si procederà al doppio calcolo della pensione, fermo restando che verrà loro liquidato il trattamento più favorevole.

Si precisa che questa doppia normativa interessa solo coloro che vanno in pensione con più di 37 anni. In particolare si ricorda che i Ferrovieri, che alla data del 31/12/1992 abbiano almeno 10 anni di contribuzione previdenziale, raggiungono la percentuale massima della retribuzione pensionabile (80%) con 37 anni di contribuzione utile.

I Ferrovieri quindi che superano i 37 anni di contributi possono privilegiare, a seconda della propria convenienza di calcolo, la quota B invece della quota A.

#### **Esempio:**

Ferroviere assunto il 1° febbraio 1980 che al 31 dicembre 2020 matura 40 anni di contribuzione utile e viene posto in quiescenza.

A questo ferroviere si applica il

<b>Coefficienti di trasformazione:</b>	
<b>età</b>	<b>coefficiente</b>
57 anni	4,720 %
58 anni	4,720 %
59 anni	4,720 %
60 anni	4,720 %
61 anni	4,720 %
62 anni	4,720 %
63 anni	4,720 %
64 anni	4,720 %
65 anni	4,720 %

sistema misto in quanto al 31/12/1995 non è in possesso dei previsti 18 anni di contributi utili a garantire il retributivo intero.

In linea di massima per i Ferrovieri che si trovano in queste condizioni è conveniente quantificare i 37 anni utili alla definizione della sua pensione, partendo dalla data di assunzione (1° febbraio 1980) sacrificando così gli ultimi tre anni di attività lavorativa, in quota B, che ai fini del calcolo della pensione non incidono in quanto, come già detto con 37 anni si raggiunge la percentuale di calcolo pensionistico massimo.

Potrebbe verificarsi però l'ipotesi che per i ferrovieri che magari hanno lavorato "molto di più di quanto previsto dai turni di lavoro", potrebbe invece essere conveniente (questo calcolo lo farà l'INPS d'ufficio) partire per la definizione della pensione da 2020 ed aggiungere a ritroso, degli anni resi prima del 31/12/1995 (la famosa quota A) quelli che servono per raggiungere i 37 anni.

Si rinunciarebbe quindi in questi casi ad utilizzare, ai fini del calcolo della pensione, alla contribuzione dei primi 3 anni dell'assunzione nel sistema retributivo, per assumere l'intera quota contributiva, a partire dal 1° gennaio 1996, in quanto le minori convenienze di calcolo, del sistema contributivo rispetto al sistema retributivo sarebbero rimosse dai maggiori contributi versati per le prestazioni rese oltre i normali turni di lavoro.

Riteniamo che queste convenienze siano soprattutto teoriche in quanto il sistema contributivo di per sé è penalizzante rispetto al retributivo, in vigore prima del 31 dicembre 1995, ma soprattutto perché il valore dei coefficienti di trasformazione del "sistema di calcolo contributivo" sono in via di riduzione.

Qualche convenienza, circa l'applicazione del doppio calco-

lo, potrebbe verificarsi invece per quei Ferrovieri che godono del sistema retributivo intero e che per gli anni vicini alla pensione possono vantare "un'imponibile più elevato", anche se riteniamo, in linea di massima, che pure in questi casi non si debbano sollevare "false aspettative" di elevate pensioni in quanto, com'è ampiamente noto, il retributivo calcolato in quota A è più tutelante di quello applicato in quota B, cioè successivamente al 31/12/1992.

### **Doppio calcolo per le pensioni dei ferrovieri (Data pubblicazione: 19/10/2007)**

Per gli iscritti al Fondo speciale delle Ferrovie dello Stato che cessano dal servizio con un'anzianità contributiva superiore a 37 anni, l'Inps effettuerà un doppio calcolo per la liquidazione della pensione.

Con la prima modalità sarà calcolato l'importo di pensione che spetterebbe considerando l'anzianità maturata al 31 dicembre 1992, per quanto riguarda la quota (limitatamente ai 37 anni nel caso il requisito sia stato già raggiunto a quella data) e l'anzianità maturata dal 1° gennaio 1993 fino al raggiungimento dei 37 anni per ciò che riguarda la quota B.

Con il secondo tipo di calcolo, invece, viene determinato l'importo di pensione considerando - ai fini della quota B - tutta l'anzianità maturata dal 1° gennaio 1993 fino alla cessazione del servizio e, rispetto alla quota A (cioè per il periodo fino a tutto il 1992), soltanto gli anni mancanti al raggiungimento dei 37 di contribuzione.

Naturalmente l'importo della pensione in pagamento sarà quello più favorevole all'interessato.

### **Messaggio 25063 del 16 ottobre 2007.**

Per ulteriori informazioni su questo nuovo istituto e per richiedere eventualmente la



revisione dei trattamenti pensionistici già liquidati è opportuno rivolgersi agli Enti previdenziali o alle sedi di FAST Ferrovie/FAST Pensionati

### **Assegno di nucleo familiare**

Si tratta di una prestazione a sostegno delle famiglie con redditi inferiori a determinati limiti, stabiliti ogni anno dalla legge.

Possono richiederlo tutti i lavoratori dipendenti, i disoccupati, i lavoratori in mobilità, i cassintegrati, i soci di cooperative, i pensionati.

Compete altresì ai lavoratori parasubordinati, a coloro cioè che sono iscritti alla gestione separata.

Viene determinato in ragione dei componenti del nucleo familiare così determinato:

- il richiedente dell'assegno;
- il coniuge non legalmente

separato;

- i figli (legittimi, legittimati, adottivi, affiliati, naturali, legalmente riconosciuti o giuridicamente dichiarati, nati da precedente matrimonio dell'altro coniuge, affidati a norma di legge) aventi un'età inferiore ai 18 anni;
- i figli maggiorenni inabili che si trovano, per difetto fisico o mentale, nella assoluta e permanente impossibilità di dedicarsi ad un lavoro;
- i nipoti, di età inferiore ai 18 anni, a carico di un ascendente diretto (nonno o nonna) che siano in stato di bisogno e siano mantenuti da uno dei nonni.

Possono far parte del nucleo familiare anche i fratelli, le sorelle ed i nipoti collaterali del richiedente a certe condizioni regolate dalla legge.

### **Determinazione del reddito**

Il reddito del nucleo familiare deve derivare, per almeno il 70%, da lavoro dipendente o da prestazione derivante da lavoro dipendente (pensione, indennità di disoccupazione, indennità di maternità, indennità di malattia ecc.).

### **Presentazione della domanda**

La domanda di pagamento dell'assegno per il nucleo familiare può essere presentata:

- al proprio datore di lavoro dalla generalità dei lavoratori dipendenti;
- direttamente alla sede Inps competente per residenza dai pensionati;
- direttamente alla sede Inps dai lavoratori dipendenti in distacco sindacale o di aziende fallite o cessate;

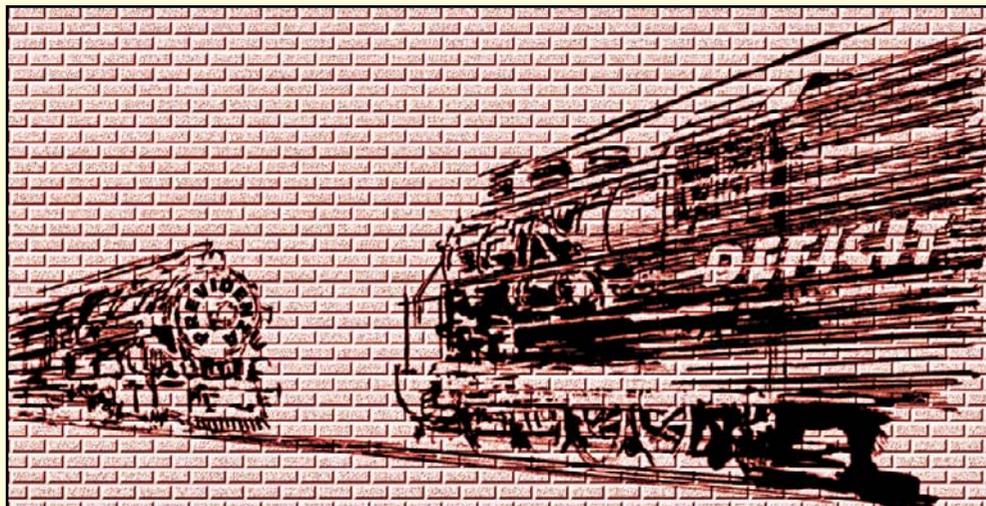
### **Pagamento dell'assegno**

Il pagamento viene fatto dall'Inps a conguaglio (tramite il datore di lavoro) oppure direttamente all'interessato con assegno circolare, con bonifico bancario o postale oppure allo sportello di un qualsiasi ufficio postale del territorio nazionale.

Il pagamento degli arretrati spettanti è comunque nei limiti della prescrizione di 5 anni dalla data di presentazione della domanda.

### **Pagamento dell'assegno al coniuge**

A partire dal 1° gennaio 2005 il pagamento dell'assegno può essere effettuato direttamente al coniuge del lavoratore che ne ha diritto. Il coniuge, che non deve essere titolare di un autonomo diritto all'assegno, deve fare domanda al datore di lavoro o all'Inps attraverso i moduli utilizzati dall'altro coniuge. Qualora i moduli non siano già stati presentati, il coniuge può



presentare una autonoma domanda al datore di lavoro o all'Inps.

### **La maternità ed i congedi parentali**

Nel nostro Ordinamento Giuridico è presente una legislazione specifica che tutela la donna durante la maternità e garantisce il diritto del bambino ad un'adeguata assistenza.

### **Astensione obbligatoria e indennità di maternità**

La lavoratrice madre ha diritto ad un periodo di astensione obbligatoria nei due mesi prima del parto e nei tre mesi successivi, durante il quale è previsto il pagamento di un'indennità sostitutiva della retribuzione ordinaria. Le lavoratrici dipendenti, previa presentazione di certificazione medica, possono ritardare di un mese l'assenza dal lavoro antecedente la nascita del bambino per prolungare così a quattro mesi il periodo di congedo successivo al parto.

Sono interessati:

- le lavoratrici dipendenti;
- le lavoratrici autonome (coltivatrici dirette, mezzadre e colone, imprenditrici agricole a titolo principale, artigiane e commercianti), le libere professioniste e le lavoratrici iscritte alla Gestione separata;
- il padre lavoratore, in alternativa alla madre lavoratrice in casi particolari (decesso o

grave malattia della madre, abbandono ecc.).

### **Indennità sostitutiva**

Questa prestazione economica è pagata dall'Inps, fermo restando che per le lavoratrici dipendenti è anticipata dal datore di lavoro ed è pari all'80% della retribuzione media giornaliera o della retribuzione "convenzionale", nei casi di lavoro autonomo e di libera professione.

Nei CCNL possono prevedersi maggiori tutele, a totale carico dei datori di lavoro.

### **Casi di adozione e di affidamento**

In queste fattispecie l'indennità di maternità spetta per i tre mesi successivi all'ingresso del bambino in famiglia, a condizione che non abbia superato i 6 anni di età (18 anni per le adozioni o gli affidamenti preadottivi internazionali).

### **Astensione facoltativa**

Nei primi otto anni di vita del bambino il padre e la madre, se ambedue lavoratori dipendenti, possono assentarsi dal lavoro anche contemporaneamente, per un periodo complessivo non superiore agli undici mesi. Questa facoltà è prevista ovviamente anche nei casi di adozione/affidamento.

Il lavoratore/padre può usufruire del congedo anche nel periodo di astensione obbligatoria o dei congedi per allattamento della

madre.

Anche le lavoratrici autonome possono usufruire del congedo parentale, ma solo per tre mesi entro il primo anno di età del bambino e con l'obbligo di astensione dal lavoro.

A partire dal 1° gennaio 2007, anche per le lavoratrici parasubordinate che non siano titolari di pensione e non iscritte ad altre forme previdenziali obbligatorie, è prevista la possibilità di usufruire di congedi parentali di 3 mesi entro il primo anno di vita del bambino.

#### Indennità sostitutiva

E' di norma anticipata dal datore di lavoro ed è pari al 30% dello stipendio o della retribuzione "convenzionale". Spetta per un periodo massimo di sei mesi, complessivo tra i genitori, entro il terzo anno di età del bambino (in caso di adozione o affidamento, entro tre anni dall'ingresso in famiglia).

Riposi giornalieri (Artt.39,40 e 41 D.Lgs. 151/2001)

#### Riposi giornalieri della madre

Il datore di lavoro deve concedere alle lavoratrici madri, durante il primo anno di vita del bambino/a, due periodi di riposo che vengono accordati in rapporto all'effettivo orario giornaliero di lavoro reso:

- due ore se l'orario di lavoro è pari o superiore alle 6 ore giornaliere. I due periodi di riposo sono cumulabili;
- una ora se l'orario di lavoro giornaliero è inferiore alle 6 ore.

Resta inteso che qualora il datore di lavoro metta a disposizione presso l'azienda una struttura idonea per l'allattamento o un asilo nido, i permessi di lavoro giornalieri si riducono della metà. Pertanto in caso di orario di lavoro pari o superiore alle 6 ore il permesso è di un'ora, mentre si riduce a mezz'ora in caso

di orario di lavoro inferiore alle 6 ore.

La distribuzione delle ore di riposo durante la giornata deve essere concordata tra la madre ed il datore di lavoro, tenendo anche conto delle esigenze di servizio.

Non è consentito prevedere alcun trattamento economico sostitutivo.

Nel caso in cui in una giornata lavorativa la lavoratrice registri assenze anche parziali per qualunque motivo (es. visita medica, scioperi, etc.), i periodi di riposo vengono ridotti rapportandoli all'effettiva prestazione lavorativa resa.

#### Riposi giornalieri del padre

Le nuove disposizioni di legge estendono al padre lavoratore dipendente, in alternativa alla madre, i riposi giornalieri riconosciuti durante il 1° anno di vita del bambino/a nei seguenti casi:

- che la madre lavoratrice dipendente non se ne avvalga;
- che la madre non sia lavoratrice dipendente;

- che i figli siano affidati solo al padre;
- nei casi di morte o grave infermità della madre.

Tale diritto non è riconosciuto al padre se la madre è in congedo di maternità o in congedo parentale.

E' da ritenere escluso il diritto del padre ai riposi orari quando la madre non svolge attività lavorativa (casalinga o disoccupata), fatta salva l'ipotesi di grave infermità della stessa. Il padre deve presentare un certificato che attesti la condizione della madre.

In merito al numero di ore di riposo spettanti al padre, si precisa che lo stesso ne può fruire in base al proprio orario giornaliero di lavoro.

In caso di parto plurimo le ore di permesso sono raddoppiate, a prescindere dal numero di gemelli e le ore aggiuntive rispetto a quelle attuali possono essere utilizzate dal padre anche congiuntamente alla madre.

N.d.r. - dati rilevati in parte da pubblicazioni specifiche e dai siti degli istituti previdenziali.

#### Fac-simile di domanda

Spett.le Società

**Oggetto:** richiesta di riposi giornalieri ai sensi dell'art. 39 del D.Lgs 151/2001 - T.U. sulla maternità e paternità

La sottoscritta \_\_\_\_\_ madre di \_\_\_\_\_

nato/a \_\_\_\_\_ il \_\_\_\_\_, dipendente da codesta rispettabile Società in indirizzo

comunica che intende beneficiare dei riposi giornalieri previsti dall'art. 39 del D.lgs 151/2001.

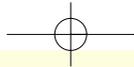
Dichiara che è sua intenzione fruire dei suddetti permessi:

dalle ore \_\_\_\_\_ alle ore \_\_\_\_\_

Distinti saluti

Data \_\_\_\_\_

Firma \_\_\_\_\_



# Subprime e Derivati: quali rischi per i fondi pensione

di Luca Vitali

La crisi del mercato americano dei mutui residenziali ipotecari ad alto rischio "subprime" è cronaca recente.

Tutti noi siamo stati colpiti ed in qualche modo ci siamo preoccupati provando per la prima volta una sensazione di impotenza nei confronti di una crisi finanziaria che proprio per la recente destinazione del tfr ai fondi pensione va a ledere l'interesse del capitale destinato al nobile compito di salvaguardia del nostro tenore di vita quando .... andremo in pensione.

Ormai chi non si è salvato neanche con gli "scalini" dovrà fare i conti con negatte certezze sull'ammontare del trattamento previdenziale.

Le variabili che determinano il rendimento dei fondi pensione in un'economia globale, infarcita da strumenti finanziari complessi solo per non essere compresi, sfuggono anche al legislatore che si è impegnato per far sì che la non certezza generi speranza.

Oltre alla complessità di tali strumenti un altro problema ancor più degno di nota è l'enorme crescita delle attività finanziarie e derivati in tutto il mondo.

Alla fine del 2005 le attività finanziarie totali si attestavano al livello sorprendente di 3,7 volte il PIL mondiale.

L'ammontare di tutti i derivati era doppio del volume di tutte le attività finanziarie, che significa 11 volte il PIL globale.

Ricordiamo che i derivati finanziari non esistevano fino a trent'anni fa.

Dopo averli citati cerchiamo di comprendere cosa sono i Derivati.

I derivati non sono altro che contratti il cui rendimento dipende da quello di un altro bene, che può essere uno strumento finanziario (un'azione, un'obbligazione, un titolo di stato e così via) o un altro bene reale (qualsiasi materia prima come il petrolio ad esempio, oppure beni come il caffè, la soia etc..).

Dunque le quotazioni dell'oggetto sul quale il derivato è costruito e che per questo prende il nome di bene sottostante (o underlying asset) vanno ad influire sul guadagno o sulla perdita del derivato.

I derivati amplificando l'esposizione in caso di movimenti del

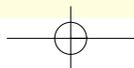
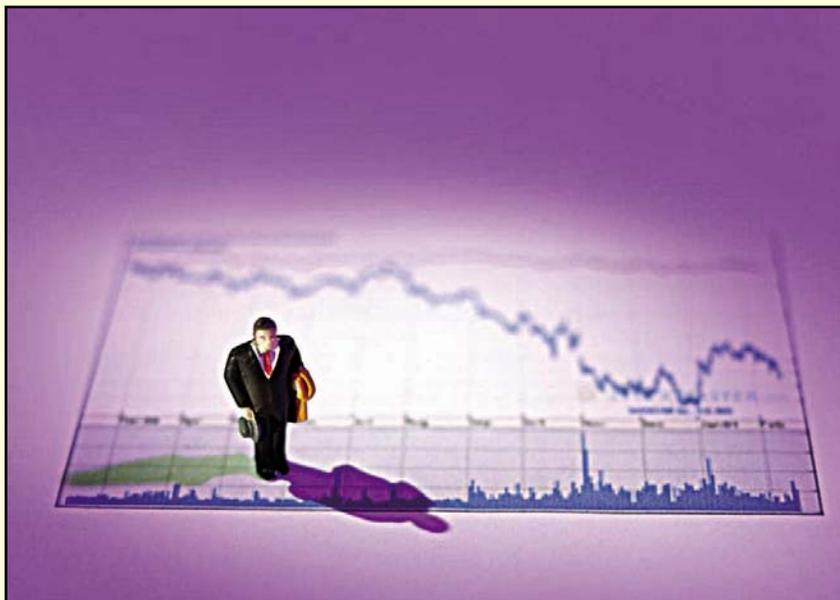


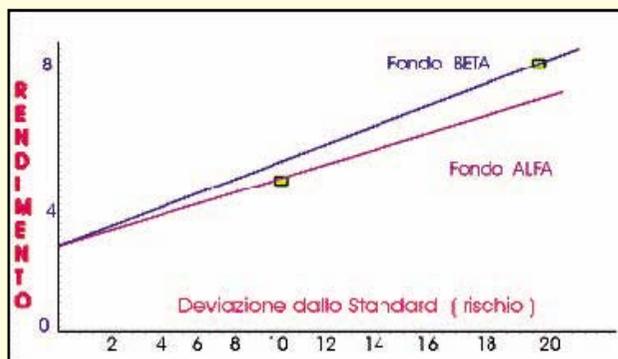
sottostante fuori da distribuzioni statistiche regolari, danno il colpo di grazia e determinando i crack, ma in genere (ed è così anche in questo caso), la crisi è stata generata da una improvvida distribuzione/percezione del rischio da parte di qualche attore (i compratori dei prodotti impacchettati e piazzati sul mercato utilizzando i flussi generati dai mutui ad alto rischio).

In sintesi, le banche erogavano mutui a soggetti che davano poche garanzie, li cartolarizzavano cedendo i crediti (distribuzione improvvida del rischio) a società-veicolo (SPV, società cessionaria abilitata ad emettere i titoli in cui sono incorporati i crediti ceduti) che ne versano al cedente il corrispettivo economico ottenuto attraverso l'emissione ed il collocamento di titoli obbligazionari.

Le obbligazioni emesse divise in classi a seconda del rating BBB nel caso dei subprime, venivano piazzate sul mercato.

La miccia che ha innescato la crisi è stata la valutazione del rischio del credito (rating) su supposizioni troppo ottimistiche, usando dati non sempre statisticamente significativi, ed ignorando sistematicamente la possibilità di distribuzioni statistiche irre-





golari in corrispondenza di eventi estremi.

Le banche non dovrebbero disfarsi dei rischi così facilmente, una porzione del rischio dovrebbe rimanere nei bilanci delle banche.

Adesso cerchiamo di capire come la crisi ha influenzato e potrà influenzare la performance dei fondi pensione e quindi anche di Eurofer.

Le indagini svolte dalla Covip consentono di escludere che vi sia una esposizione rilevante dei fondi pensione italiani nei confronti dei titoli obbligazionari emessi nel mercato statunitense su operazioni di cartolarizzazione dei mutui concessi a soggetti con scarso merito di credito subprime, nonché di strumenti a essi variamente collegati.

Si può prevedere, dunque, che la caduta dei corsi di tali titoli non avrà un impatto diretto significativo sui rendimenti medi che i portafogli delle forme previdenziali registreranno a fine anno.

Bisogna comunque osservare che gli effetti generati dalla crisi potranno invece farsi sentire e colpire anche i nostri fondi pensione, se i mercati finanziari continueranno a registrare andamenti negativi nei prossimi mesi, ipotesi molto probabile considerate le possibili ulteriori strette creditizie.

Le domande che seguono sorgono spontanee.

Pericolo scampato? Sistema efficiente?

Purtroppo, la prima, il DECRETO del 21 novembre 1996, n. 703

(scaricabile dal nostro sito internet [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)), che norma criteri e limiti di investimento delle risorse dei fondi pensione e regola in materia di conflitto di interesse, ammette l'acquisto di strumenti collegati ai mutui subprime (direttamente o per il tramite di Oicr armonizzati), anche per quote rilevanti del loro patrimonio, solo per caso i fondi nostrani non se li hanno acquistati.

Per quanto il Legislatore si impegni a realizzare norme che vincolino i fondi in materia di investimenti, gli attuali mostruosi strumenti finanziari mandano l'attuale sistema di Rating in tilt, la difficile valutazione del rischio dei prodotti che offre la finanza è quasi sempre alla base di tutte le crisi.

Ogni volta che in un particolare settore salta qualche pedina, le società di rating si affrettano a posteriori ad abbassare i rating di tutti i prodotti correlati.

Riporto di seguito un passaggio della Relazione della Banca per i Regolamenti Internazionali del giugno 2007 (p. 167):

“ Posto che le grandi banche

siano riuscite a distribuire in modo più diffuso i rischi insiti nei prestiti da loro concessi, chi sono i soggetti che attualmente detengono tali rischi, e quali sono le loro capacità di gestirli? La verità è che non lo sappiamo”.

Ammissione onesta, ma sicuramente preoccupante.

E' difficile per le agenzie di Rating classificare quando i detentori del rischio sono poco noti, nel dubbio si tengono alti, per poi frettolosamente correggere a miccia innescata.

C'è comunque da notare che il legislatore non può imbrigliare più di tanto l'azione dei fondi, l'unica aurea regola che in questo mondo regna sovrana è **la correlazione positiva fra il rischio di un'attività finanziaria e il rendimento che la stessa può fornire nel lungo periodo**, quindi garanzie su garanzie, le uniche certezze che si otterranno, saranno rendite da secondo pilastro insufficienti.

Avevamo già visto in un precedente articolo quanto, piccole differenze di performance su lunghi periodi, (per i più giovani) portano a sostanziali differenze nel montante finale.

Il rischio è il sale del sistema, purtroppo il suo dosaggio è solo apparentemente in mano nostra.



# Gli albori della FAST

di Giorgio Baltieri

La gioventù è sinonimo di voglia di vivere, di irruenza, di eccessiva fiducia nelle proprie forze, ma anche di inesperienza e cocciutaggine che portano spesso a delle prese di posizione eccessive se non dannose.

Due giovani neo-macchinisti si apprestavano a fare, tante estati fa, un treno espresso estivo Pescara - Monaco.

A loro competeva la tratta Verona-Brennero e naturalmente il corrispondente di ritorno.

Arrivarono puntuali in deposito, anzi in anticipo, e dopo quattro chiacchiere e convenevoli d'obbligo con i colleghi di passaggio si avviarono dal C.D. al piazzale.

Locomotiva 645-036, un discreto gioiello dell'epoca.

Meticolosi come possono essere due nuovi macchinisti, non si azzardavano neanche lontanamente a salire sul mezzo senza prima aver effettuato, ancora con la borsa in spalla, un primo giro di ispezione intorno alla macchina.

In seguito ne avrebbero effettuato un altro, più accurato e preciso, ma al momento bastava quello.

La prima cosa che balzò all'occhio di tutti e due furono i ganci di trazione di ambedue le testate, entrambi a penzoloni.

La macchina sembrava un cane che avesse appena finito di correre e che, vista la stagione, con la lingua di fuori cercasse acqua disperatamente.

Evidentemente il personale del Deposito aveva usato il mezzo per delle manovre e poi aveva lasciato il tutto come stava e soprattutto come usava.

In ferrovia nel sacro rispetto dei ruoli, mai nessun macchinista si sarebbe sognato di prendere in mano un gancio; forse in emergen-

za in linea, giammai in Deposito dove c'era il personale preposto e pagato per tale compito.

Figuriamoci due neo-macchinisti desiderosi di far valere tutto il loro sapere e il loro nuovo grado.

Nonostante ciò uno dei due scorse in lontananza il capo manovra, lo chiamò e abbastanza gentilmente gli chiese: "Per cortesia prestami i tuoi guanti da lavoro perché devo tirare su i ganci della macchina che voi avete lasciato a penzoloni!"

Il manovratore, anziano, piccato per l'osservazione avuta da un novellino rispose secco: "I guanti sono miei e non li presto a nessuno, per i tuoi ganci arrangiati!"

E guerra fu!

Dopo molti M.40, fonogrammi, capi Deposito infuriati, discussioni sulle altrui origini, ricerche sulla professione delle rispettive mamme e tanto altro, trascorse un'ora.

Intanto il treno aspettava in stazione.

Alla fine arrivò un manovratore che era di riposo ma che per fortuna abitava poco lontano dal Deposito; si presentò in pantaloncini corti, maglietta bianca e ciabatte infradito.

Con due tovaglioli di carta uso guanti, sistemò i ganci e la macchina poté uscire.

Il treno partì con 70 minuti di ritardo. Potenza dei ganci di trazione.

Il capotreno, messo al corrente di quanto accaduto, in un impeto di buonismo disse: "Va bene, per non



La E 645 036 con il gancio a penzoloni

sollevare ulteriore polverone io scrivo sul foglio di corsa "accudienza locomotiva" così il tutto diventa più facile da giustificare.

Era nata la Fast!

Arrivati al Brennero dopo aver recuperato quasi tutto il ritardo, cambiata la locomotiva, i due si apprestavano a fare il treno di ritorno con un "Caimano" nuovo di zecca: talmente nuovo che l'odore di vernice dava fastidio.

Stessi macchinisti, stesso capotreno. Tutti già pregustavano un ritorno veloce e una sana dormita nel proprio letto ad un'ora decente.

Ma il destino era in agguato.

A 40 chilometri da Verona c'era un rallentamento a 10 km/h su una tratta di linea con un dosso e proprio su quel dosso il rallentamento.

Tutto bene fino lì, ma dopo la frenata, ci fu la necessità di trazionare e la macchina non andò più.

Fermi proprio nel bel mezzo del rallentamento!

I due fecero prove su prove, esclu-

sero terne, motori, riprovarono...ma niente da fare, la locomotiva non voleva saperne di ripartire.

Prolungandosi la sosta, il capotreno pensò bene di scendere dal treno per andare a sentire in macchina come era la situazione.

Non sapendo come fosse il rallentamento lui camminava nel binario a fianco. L'ora era tarda, il tratto era buio nonostante la strada vicina e lui non si era avveduto che sotto le traversine c'era il vuoto.

Mise il piede proprio in una delle cavità, cadde e incominciò ad urlare dal dolore.

I macchinisti si affacciarono e si resero immediatamente conto di quanto fosse successo, così si diedero da fare velocemente per togliere il capotreno da quella scomoda posizione anche perché stava arrivando un treno nel senso opposto.

Tra urla, pianti e lamenti adagiarono il malcapitato di lato alla linea, vicino alla strada.

Uno dei due macchinisti si improvvisò ortopedico e fece una steccatura di emergenza al capotreno; l'altro partì armato di bilux in cerca di un telefono per chiedere l'intervento dell'ambulanza e di una locomotiva di riserva.

La Fast si stava consolidando!

Il treno giunse a Verona con tre ore di ritardo e addio bella dormita; il capotreno ne ebbe per due mesi e addio ferie.

In particolare i due macchinisti si ripromisero che non avrebbero più sfidato il destino e risvegliato "il can che dorme".

Le cose finché vanno bisogna lasciarle andare: spesso voler remare contro corrente è inutilmente



Cantiere ferroviario

faticoso e soprattutto non porta da nessuna parte.

## Fermate

"Scusi, ferma a Verbania-Pallanza?"

Una coltellata gli avrebbe fatto meno male.

Marco, vent'anni, cresciuto in un paese del sud, macchinista-in-prova a Milano.

Assunto a febbraio, due mesi di corso e via, a fare esperienza da 2° agente prima di riprendere la formazione in aula.

Primo giorno di servizio, quel giorno, e primo treno: un Espresso Milano-Domodossola.

La notte precedente non era riuscito a chiudere occhio. Tesissimo, si era presentato in stazione Centrale con due ore di anticipo.

Chissà perché, ma era sicuro che il macchinista lo avrebbe interrogato sui segnali e sul freno.

Gli avevano spiegato che il locomotore era "traghetto in partenza", quindi avrebbe dovuto presentarsi direttamente al treno, mezz'ora prima della partenza.

A proposito, ma è sicuro che parte alle 15.25? Ah, sì, eccolo sul tabello

ne:15.25.

Si avviò verso la testa del treno, allora. Giunto al locomotore, stava protendendo verso i corrimano per salire sulla scaletta, quando sentì una voce: "Scusi, ferma a Verbania-Pallanza?"

Così, a bruciapelo.

Era una signora di quelle (come avrebbe scoperto in seguito) che conoscono benissimo l'orario e le fermate del treno che devono prendere ma, prima di salirvi, non possono fare a meno di chiederne conferma a qualsiasi divisa si pari loro davanti, dal venditore di panini che spinge il suo carrello all'ammiraglio che accompagna la moglie in partenza per le vacanze.

"Scusi, ferma a Verbania - Pallanza?"

E che ne so? Avrebbe voluto risponderle Marco, ma convenne con sé stesso che non ci avrebbe fatto una gran figura: un macchinista che non sa dove deve fermarsi!

E poi, dove sarà mai 'sta Verbania-Pallanza?

Stava tentando di biasciare qualcosa quando un angelo del cielo, materia-

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

lizzatosi dal nulla in una divisa da capotreno, intervenne: "Sì, signora. Prego, salga pure".

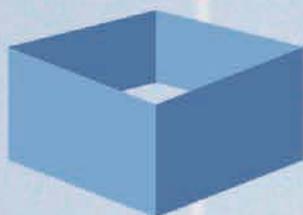
Sospirone di sollievo di Marco, sorriso comprensivo dell'angelo/capotreno, soddisfazione evidente della signora viaggiatrice: il treno fermava proprio a Verbania-Pallanza.

Sono passati molti anni da quel giorno ma ancora oggi, quando passa dalla stazione di Verbania (Pallanza, of course...) Marco, ripensando a quei momenti di ingenuo terrore, non riesce a fare a meno di sorridere.



Transito a Verbania - Pallanza

COME FERVA VAMMO



# Fondo FUTURO

HDI conferma nel 2007  
il trend positivo  
di Fondo Futuro  
del 4,86%

4,86%

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

[www.inlinea-hdi.it](http://www.inlinea-hdi.it)

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

N° Verde **800 082082**

I nostri consulenti saranno sempre a  
disposizione per qualsiasi informazione.

Prima della adesione leggere il prospetto informativo



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



**HDI**

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.