

# LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 11-12 Novembre-Dicembre 2011



MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

## THE FINAL CUT

Anno V N° 11-12/2011 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA  
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)  
Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA  
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006

**HDI** riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

**Globale Casa:** per proteggere la casa.

**Conto Bancom:** per accrescere i risparmi.

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

**HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri**

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

www.hdi.it



Per informazioni visita il sito [www.inlinea-hdi.it](http://www.inlinea-hdi.it)  
oppure chiama il numero verde **800.082.082**

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

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**

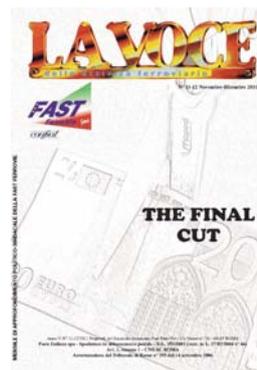
# SOMMARIO

## EDITORIALE

<i>di Pietro Serbassi</i>	pag. 4
<i>di Vincenzo Multari</i>	pag. 6
<b>Treni notte e neoseparatismo</b> <i>di Antonio Scalise</i>	pag. 8
<b>La riforma del trasporto pubblico locale</b> <i>di Marco Peroli</i>	pag. 10
<b>Lavoratori e famiglie viaggiano sull'otto volante</b> <i>di Antonio Chimirri</i>	pag. 12
<b>Prima portata: TPL Mare e "Monti"</b> <i>di Adolfo De Santis</i>	pag. 14
<b>Raggiunto l'accordo tra governo e regioni per il finanziamento al trasporto pubblico locale</b> <i>di Adolfo De Santis</i>	pag. 18
<b>Nel 2012 tagli ai treni in tutte le Regioni La manovra economica nei trasporti è da bocciare</b> <i>di Adolfo De Santis</i>	pag. 20
<b>Decreto "Salva Italia" Le novità in materia di contanti</b> <i>a cura di Francesco Marcelli</i>	pag. 21
<b>Le nozze con i fichi secchi</b> <i>di Sergio della Libera</i>	pag. 23
<b>2012</b> <b>Almeno due motivi per voltare pagina</b> <i>di Adolfo De Santis</i>	pag. 24
<b>Una bella storia</b> a.s.	pag. 25
<b>Cosa (e chi) c'è oltre Salerno?</b> <i>di Antonio Scalise</i>	pag. 26
<b>Dopolavoro Ferroviario di Orte</b> <b>Fast esce dalla maggioranza</b> a cura della segreteria regionale Lazio	pag. 28
<b>Finalmente Fast Autoferro Lazio</b> <i>di Paolo Ventura</i>	pag. 29
<b>Cronaca di un breve viaggio su bus sostitutivo tra Langhe e Monferrato</b> <i>di Filippo Leto</i>	pag. 30
<b>Il Capotreno una figura in via d'estinzione?</b> <i>di Francesco Cundari</i>	pag. 32
<b>Dopo Servirail tocca ai lavoratori TSI?</b> <i>di Federica Gavita</i>	pag. 33
<b>Treni Notte Un accordo da riscrivere</b> <i>di Giuseppe Parise</i>	pag. 33
<b>GIALLOFISSO</b> <b>Una questione di classe</b> <i>di Antonio Scalise</i>	pag. 34
<b>PREVIDENZA</b> <b>Riforma pensionistica</b> <b>Incertezze sul futuro delle pensioni</b> <i>a cura di Agostino Apadula</i>	pag. 37

N° 11/12

2011



### SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

### LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

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

Anno V - N° 11-12/2011

Autorizzazione del Tribunale di Roma  
n° 353 del 14 Settembre 2006

Direttore Responsabile: **Pietro Serbassi**

Direttore: **Luca Vitali**

Responsabile di Redazione: **Antonio Scalise**

Redazione: **Alba Pietrazzi, Aniello Carpenito, Angelo D'Ambrosio, Carlo Nevi, Vincenzo Multari, Vincenzo Notarnicola**

Progetto Grafico: **Antonio Scalise, Luca Vitali e Paolo Piovesan**

Hanno collaborato a questo numero: **Adolfo De Santis, Agostino Apadula, Antonio Chimirri, Francesco Cundari, Francesco Marcelli, Federica Gavita, Filippo Leto, Giuseppe Parise, Marco Peroli, Paolo Ventura.**

Foto: Fototeca FS

Archivio fotografico FastferroVie curato da:

**Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino**

Copia: euro 2.00

Abbonamento euro 18.00

Abbonamento Sostenitore euro 450.00

I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie,

presso ist. San Paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini (Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)

Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)

Chiuso in tipografia: il 12 Luglio 2011

Tiratura: 7000 copie

## Equità non significhi meno tutele per tutti

**Editoriale**

di Pietro Serbassi

**L**l 2011 è un anno che si era prefigurato molto difficile sotto tutti gli aspetti e avevamo preventivato un intenso lavoro. Le previsioni si sono consolidate nei fatti con il passare dei giorni, ma purtroppo dobbiamo ammettere che la grande mole di lavoro fatta dal Sindacato si è dimostrata a oggi inefficace per far fronte alle azioni che stanno sempre più mettendo in crisi il mondo del lavoro.

Bisogna essere intellettualmente onesti quando si analizza un anno di attività durante il quale, è evidente ai più, il sindacato sembra aver girato a vuoto. Con questo non voglio assolutamente dire che non sia stato fatto niente, ma certamente il mondo del lavoro che dovremmo rappresentare ha potuto apprezzare molto poco le nostre azioni.

Detto ciò e partendo proprio da una presa d'atto di quella che indubbiamente è la sensazione più ricorrente nei riguardi del Sindacato vorrei tentare, nell'editoriale di fine anno, di evidenziare che pur tra mille difficoltà e divisioni sindacali più o meno evidenti, il concentrato attacco ai diritti dei lavoratori è stato in qualche modo bloccato. Il luogo comune più gettonato è che esista una parte del mondo del lavoro ipertutelata e un'altra, maggioritaria, esclusa da ogni tutela. E allora?

Semplice il messaggio che ci sembra di leggere: "per fare più equità, niente tutele per nessuno".

Del resto il nuovo Governo tecnico sembra muoversi proprio su questo copione, portando come prova della bontà delle scelte proprio il fatto che scontentano tutti. Ma chi l'ha detto che se tutti sono scontenti le scelte sono quelle giuste?

Senza addentrarci troppo in valutazioni che rischiano di toccare l'aspetto politico/partitico, è sufficiente dare un'occhiata nel nostro settore. In tutta questa bagarre, che fine ha fatto il CCNL della Mobilità? Mentre da una parte il settore che fa riferimento al CCNL delle Attività Ferroviarie vede un negoziato complesso ma attivo, cosa accade nel settore del CCNL degli autotrenoferrotranvieri, dove il contratto è bloccato da anni e le diverse aziende hanno iniziato a disdire gli accordi aziendali? A chi è convenuto che non sia stato possibile fare il CCNL della Mobilità nella primavera del 2011?

Sicuramente non al mondo del lavoro che, con i salari bloccati, ha subito la modifica unilaterale di diverse condizioni lavorative i cui benefici, peraltro, le aziende non sembrano poter apprezzare, vista la grande conflittualità interna che ha nei fatti bloccato anche i confronti aziendali. Potremmo prendere in esame le vicende di Trenord, l'impresa che più di altre ha la necessità di un contratto unico del comparto, avendo la propria popolazione di dipendenti divisa praticamente in due su tutte le materie contrattuali, pur facendo lo stesso lavoro. L'elemento che ci fa pensare a un'inadeguatezza del management sta nella considerazione, forse semplicistica, che a fronte di una serie di problemi da risolvere, dopo la condivisione di un documento tecnico, "influenze esterne" di vario tipo hanno fatto posizionare la dirigenza di Trenord su una pregiudiziale eviden-



temente strumentale: le 38 ore settimanali si o no. Scusatemi, ma riteniamo che sia una posizione per non fare! Altri esempi?

La vertenza dei treni notte che sta gridando vendetta per circa 800 lavoratori che, a fronte di scelte industriali non condivisibili, stanno passando le feste di fine anno senza una prospettiva di lavoro. Anche in questo caso la nostra analisi potrebbe peccare di eccessiva semplificazione, ma sentiamo l'obbligo di dire che la limitazione dei Treni Notte a Roma e a Bologna non ci convince, perché vediamo in questo la volontà di aumentare l'afflusso di clientela sui treni AV che nel 2011, prima ancora che parta la concorrenza NTV, dovrebbe aver visto una flessione della domanda intorno al 5%. Per contraddire la nostra tesi i più informati ci diranno che, comunque, il contratto di servizio sugli allacciamenti dei servizi notte non avrà aumenti di costo. Riteniamo però che, anche se gli "esperti" del settore vendite di Trenitalia riusciranno a dimostrare al Ministero che in quelle relazioni si ottimizza la percorrenza a un costo pressoché identico, chi poi utilizzerà il servizio si renderà conto sulla propria pelle della difficoltà di avere quegli allacciamenti al costo che potremmo definire "politico" imposto dal Contratto di Servizio per il trasporto universale.

In tutto questo, come dicevamo, grava la perdita di posti di lavoro per i dipendenti delle ditte appaltatrici a favore di lavoratori stranieri, perché la parte che si autosostiene economicamente è stata ceduta creando occupazione a personale d'oltralpe. Certo che in un periodo come quello che stiamo attraversando diventa complicato a chiunque trovare logiche condivise, anche perché se mettiamo a confronto i ragionamenti dell'ing. Moretti quando parla di AV e della concorrenza di NTV a Trenitalia AV, è evidente la grossa contraddizione. Infatti, se è vero che gli eventuali utili che il trasporto AV darà a NTV andranno ad appesantire i conti in banca degli azionisti mentre quelli che riesce a produrre l'AV di Trenitalia aiutano il trasporto universale che

Trenitalia è “costretta” a fare per dare mobilità alla Nazione, perché gli utili dei Treni notte internazionali non possono aiutare i treni notte nazionali? Come poi sarebbe corretto iniziare a far sapere all’opinione pubblica che gli aerei low cost non sono poi meno onerosi, perché i diversi aeroporti pagano le compagnie aeree affinché utilizzino il proprio anziché quello limitrofo.

Molte polemiche si possono montare e molte tesi contrapporre in casi come questo; sia le une che le altre troveranno condivisioni diverse, ma a noi interessa che vengano trovate soluzioni concrete che diano garanzie ai lavoratori che, appunto strumentalmente, vengono coinvolti con le loro famiglie in scelte che niente hanno a che vedere con la mancanza di lavoro. Proprio per queste ragioni la nostra vertenza vede come obiettivo la presa di coscienza responsabile di Trenitalia, poiché “chi rompe paga e si tiene anche i cocci!”.

Si è detto che il CCNL settore Attività Ferroviarie, anche se con molte complicazioni, si mantiene vivo anche grazie agli accordi aziendali che, sposando la logica del CCNL della Mobilità condivisa da tutti i sindacati, sono stati firmati in aziende private come NTV per la parte AV, tenendo conto che è un’azienda in fase di start - up, e con RTC per la parte merci che ha fatto la scelta di passare dai contratti individuali plurimi al CCNL delle AF. Altre imprese ferroviarie hanno i negoziati aperti per fare scelte simili, con negoziati veri su problemi industriali e condizioni di lavoro che devono essere omogenee, evitando quel dumping sociale che fino ad oggi ha permesso “l’assalto” alla sola produzione ferroviaria di Trenitalia. Infatti, da quando questa pseudo liberalizzazione del trasporto ferroviario è stata avviata, il presidente dell’Antitrust ci è sembrato più attento a limitare le azioni del Gruppo FSI che a vedere lo sviluppo del trasporto ferroviario, rimasto anzi pressoché costante, aumentando i costi della mobilità allo Stato, riducendo le tutele sul lavoro e iniziando a intaccare, a mio personale parere, anche gli standard di sicurezza ferroviaria. Ma affronteremo questo tema più accuratamente, nel frattempo mantenendo alta la nostra attenzione.

Altra vertenza che ha creato e sta continuando a creare grande contrasto in Trenitalia è quella, ormai nota, denominata “IVU crew manager”. Come sindacato l’abbiamo contestata fin dalla prima ora, spiegandone le ragioni e le possibili soluzioni che a nostro avviso sono state condivise in gran parte nell’accordo del 20 maggio 2011, ma che Trenitalia non ha mai applicato perché non erano rispettate le attese affinché l’enorme spesa sostenuta potesse essere giustificata. La vertenza si è trascinata fino a oggi con continui rinvii formali e assunzioni d’impegno del Gruppo FSI a procedere per step nel rispetto degli accordi, dichiarando che se non sarebbe stato possibile rispettarlo onestamente lo avrebbe disdettato. A oggi, l’accordo del 20 maggio 2011 non

viene rispettato ma, auspicando uno sfinimento del personale che mitighi i contrasti, si lascia trascinare stancamente la vertenza.

Dietro queste vertenze si sente continuamente dire che questi sono gli obiettivi richiesti e condivisi dall’AD del Gruppo FSI, ma se così è a cosa serve l’AD di Trenitalia, visto che non si è mai degnato neanche di confrontarsi con il sindacato?

Da questa considerazione nascono i grandi problemi che attanagliano il Gruppo FSI nel confronto di merito sulle liberalizzazioni che il nuovo Governo sembra voglia affrontare in maniera decisa. Come sindacato siamo convinti che un’azienda integrata quale il Gruppo FSI sia una vera risorsa per tutta la Nazione; siamo certi di essere nel pieno rispetto delle direttive comunitarie, quindi riteniamo che queste posizioni di accentramento gestionale del gruppo nelle sole mani dell’AD convincono sempre più il Professor Catricalà e

tutti i colleghi del Governo a pigiare sullo scorporo del Gestore dell’Infrastruttura dall’Impresa di Trasporto. Posizione a nostro avviso inaccettabile perché non solo si rischia di far perdere all’Italia il know-how e il primato di tecnologie per la sicurezza ferroviaria, ma anche di avere gravi ripercussioni sotto

l’aspetto occupazionale e di tutele sul lavoro. Queste posizioni ci appaiono sempre più di ripicca fra personalità forti con interessi contrapposti che poco trovano giustificazione sotto l’aspetto della concorrenza nel trasporto ferroviario perché, come continuiamo a dire da tempo, per avere una vera concorrenza non serve “smontare” il Gruppo FSI, ma è sufficiente e necessario portare sotto le competenze dell’authority l’assegnazione e la gestione delle tracce. Perché non si fa?

Solo a valle di scelte strutturali e concrete per la costruzione di regole certe, come ad esempio anche il CCNL unico delle Mobilità, è possibile filosofare sugli aggiustamenti più opportuni o su scelte politiche che certamente potranno spostare lobbies d’interessi economici che possono o meno migliorare la qualità, ma sarà garantita la mobilità della Nazione con sicurezza.

Siamo coscienti che anche il prossimo anno non si prefigura certamente di grande prospettiva, visto che da molte parti viene annunciato come un anno di recessione economica, dove le divisioni sindacali sembrano sempre dietro l’angolo - come nel pessimo accordo lombardo sui Treni notte - e dove i sempre pronti più allo scontro che al confronto programmano scioperi su annunci volti proprio a evitare il confronto con le parti sociali.

Chiudo questo editoriale augurando a noi tutti un 2012 che segni invece finalmente il passo per una ripresa economica che dia serenità alle vostre famiglie.

---

*Il luogo comune più gettonato è che esista una parte del mondo del lavoro ipertutelata e un’altra, maggioritaria, esclusa da ogni tutela.*

---

## Chianciano Terme 14-15-16 dicembre 2011 Direttivo Nazionale Fast FerroVie



**Nella relazione del Segretario Nazionale Pietro Serbassi le linee guida del futuro del nostro sindacato e le prospettive della nostra Federazione. Ve ne proponiamo un ampio stralcio.**

**di Alba Pietrazzi**

**N**ei giorni 14-15-16 dicembre 2011 si è tenuto a Chianciano Terme il Direttivo Nazionale titolato a convocare il prossimo Congresso Nazionale.

Nella relazione del Segretario Nazionale Pietro Serbassi sono stati affrontati vari temi e argomenti sulle problematiche che il sindacato e i lavoratori stanno vivendo, partendo proprio dall'analisi di questo momento storico e dalla consapevolezza che l'Italia sta attraversando il peggior periodo politico/economico/sociale dal dopoguerra.

Dal punto di vista politico, il Governo Monti non lascia ben sperare nei riguardi del mondo della Mobilità, intesa come quell'area contrattuale che da anni si cerca di raggruppare sotto un unico Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro.

Infatti, il sottosegretario alla Presidenza del Consiglio dei Ministri, prof. Antonio Catricalà, già Presidente dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato non ha mai lesinato critiche al settore dei trasporti ogni qualvolta il Governo di turno approntava norme che potevano portare alla definizione di una qualche "clausola sociale". Inoltre, il Ministro dello Sviluppo Economico, delle Infrastrutture e Trasporti, dott. Corrado Passera, ha dichiarato attraverso un comunicato stampa, in merito alla vertenza del servizio Notte di Trenitalia, che FS non può farsi carico di gestire gli esuberanti nelle Ferrovie e che per questo tipo di situazioni ci sono i tavoli istituzionali. Come a dire che le grandi aziende non possono essere considerate come risoltrici di problemi sociali.

È evidente che la spinta liberticida rischia di continuare

a fare danni nel trasporto Terreste alla stessa stregua di quelli fatti nel trasporto Aereo e Marittimo. I danni nel comparto dei trasporti si fanno in poco tempo, mentre per la loro riparazione occorrono decenni.

L'idea di liberalizzazione dei servizi dovrebbe passare innanzitutto attraverso poche regole chiare e fatte prima, non facendo "strappi" con le forze sociali; quando il sistema è ormai consolidato, le lobby interferiscono sicuramente con molta più arroganza e prepotenza di quanto le forze sociali riescano a sopportare.

Comunque il Governo non sembra intenzionato ad affrontare il tema della liberalizzazione dei trasporti attraverso il percorso di costruzione di un unico CCNL della Mobilità, con l'eliminazione delle possibilità di dumping sociale oggi esistenti. Non si è avuta l'impressione che ci siano le coperture economiche necessarie per far conciliare il processo di liberalizzazione con le necessità del servizio da erogare, per garantire il diritto costituzionalmente previsto della mobilità di cose e persone.

Chi conosce il mondo del lavoro dei trasporti sa bene che l'equità, una delle parole d'ordine del dott. Monti, non può inten-

dersi limitata ai costi della politica o alle tasse, ma parte dalla parità di regole nel mondo del lavoro. Nel nostro settore non c'è equità tra chi lavora in aziende diverse e sempre più spesso neanche fra coloro che hanno diverse anzianità all'interno della stessa azienda.

È chiaro che proprio in merito alle regole non bisogna abbassare la guardia. Proprio in questo contesto si collocano, infatti, le firme degli accordi aziendali fatti con NTV SpA, malviste dall'AD del Gruppo FS. La polemica messa strumentalmente in atto dal Gruppo FS mira a un abbattimento delle attuali regole, nella ricerca di scaricare più oneri possibili sui lavoratori.

L'AD accusa il sindacato per gli accordi che vengono avanti cercando di recuperare i danni che lui ha contribuito a fare al mondo del lavoro nel trasporto ferroviario.

Ora il problema principale deve essere quello di migliorare

la comunicazione con i lavoratori, che troppo spesso è distratta dai messaggi distorti di chi ha ben altri interessi da tutelare.

Lo scollamento fra azienda e lavoratori nel Gruppo FS è diventato tanto più evidente quanto più questo management ha iniziato a scavalcare il sindacato.

Oggi è praticamente impossibile rapportarsi con il Gruppo FSI e le sue aziende. Dallo scorso mese di giugno continuano a minacciare la disdetta degli accordi e del contratto, ma poi hanno deciso che era più facile non rispettarli nei fatti e non parlare con il sindacato. Quest'atteggiamento sta addirittura rischiando di dare i risultati sperati, perché il sindacato non riesce a dare risposte e subisce gli attacchi sia dalle imprese, sia dalla

*... i danni nel comparto dei trasporti si fanno in poco tempo, mentre per la loro riparazione occorrono decenni ...*

politica che dai lavoratori.

La confusione regnante non aiuta la nascita di un contratto unico del comparto. Un dato che prende concretezza in una relazione della Commissione Trasporti della Camera dove si legge che necessita non solo la separazione fra gestore dell'infrastruttura e impresa ferroviaria, ma addirittura anche fra la proprietà dell'infrastruttura nazionale e chi la gestisce; resta però molto difficile comprendere come su queste linee strategiche si riesca a risparmiare migliorando il servizio offerto.

Seguendo sempre il filo sottile che lega tutte queste vertenze intorno alla necessità del CCNL della Mobilità e passando da una diseconomia a un'altra - che poi sembrano da ascrivere sempre al costo del lavoro - nel TPL, dove le Associazioni Datoriali amano scegliersi gli interlocutori, vorremmo evidenziare il fatto che i costi che maturano rischiano di perdersi nella marea di circa 1200 aziende che molto fanno per tenere alto il conflitto sociale, al fine di costringere il Governo di turno ad aprire i cordoni della borsa, finanziando così più le strutture di apparato che il reale servizio svolto.

Come FAST-Confisal invociamo una semplificazione del settore a poche aziende che seriamente e concretamente possano affrontare le gare che, con sempre maggiore insistenza, stanno venendo avanti.

Pur rimanendo favorevoli a soluzioni di assegnazioni *in house*, siamo coscienti che se si continua a tergiversare senza essere preparati, prima o poi arriverà come una mannaia la necessità imposta di mettere il servizio a gara.

La disamina dell'attuale scenario, sicuramente fatto con estrema sintesi, ci porta ineludibilmente a dover affrontare il problema della riorganizzazione della Federazione FAST.

La nostra federazione dovrà, di fatto, diventare - ed essere riconosciuta come tale da tutti noi - la "cassaforte" dei CCNL che proprio come FAST-Confisal firmeremo. Questo perché solo così, riconoscendoci in una sola sigla possiamo essere ben identificati in tutti i settori del trasporto e far valere la nostra rappresentatività.

Il sistema di relazioni industriali, che sta cambiando in maniera vertiginosa, richiede sempre di più una sinergia forte fra centro e periferia. La riorganizzazione della federazione deve intendersi proprio come una maggiore assistenza a quelle regioni che non sono riuscite a fare ancora quel salto organizzativo necessario per poter svolgere serenamente la propria attività.

Si dovrà definire come misurare la rappresentatività e la maggioranza della rappresentanza sia in azienda che nel comparto contrattuale, stabilendo inoltre quali sono gli strumenti democratici da adottare per la presentazione delle piattaforme e per esprimere l'eventuale dissenso.

La rappresentanza è basata sulla certificazione degli iscritti dall'INPS al CNEL, dalla certificazione delle RSU e in assenza delle RSA il mix fra i due dati deve rientrare nella percentuale minima stabilita.

Il secondo passo importante sta nella possibilità di derogare al contratto nazionale per determinate materie e per modalità definite.

Altro argomento da non sottovalutare resta la riforma del diritto di sciopero, sempre più legato al tema della rappresentanza e della rappresentatività, situazione che stiamo vivendo in diretta nei vari tavoli di confronto con le imprese ferroviarie, dove siamo convocati in base alla reale rappresentatività interna all'azienda stessa e ci troviamo spesso al tavolo con organizzazioni diverse.

Questo nuovo modello di relazioni sindacali non richiede più solo competenze della struttura centrale, ma deve rispondere adeguatamente sul territorio, soprattutto a livello aziendale, dove ci saranno grandi spazi negoziali e si potranno fare anche accordi in deroga che richiederanno una forte coesione con la sede centrale.

È altrettanto evidente che, proprio per questi motivi, acquistano valore determinate le RSA, fino a quando non



dovremo confrontarci con le elezioni delle RSU, perché loro saranno il biglietto da visita della FAST.

Sia il Gruppo FSI che le più grandi aziende del TPL stanno minacciando la disdetta degli accordi in essere o addirittura già l'hanno fatto. Ci troviamo ad affrontare quindi non più i problemi di turni di lavoro o di premi eco-



nomici o ancora di gestire esuberanti con ammortizzatori sociali che vengono visti più come opportunità che come un danno per chi ne usufruisce; d'ora in avanti gli esuberanti saranno dei veri e propri drammi da governare e spesso non dovranno gestirli le segreterie nazionali, ma direttamente i territori.

[a.pietrazzi@fastferrovie.it](mailto:a.pietrazzi@fastferrovie.it)

# Treni notte e neoseparatismo

**La cancellazione dei collegamenti diretti nord – sud e il millantato contributo delle Ferrovie dello Stato Italiane all'unità del Paese**

**di Antonio Scalise**

**Q**uello dell'11 dicembre scorso è stato un cambio orario storico, epocale per Trenitalia.

A conferma di una concezione sempre più nord-centrica dell'idea di trasporto ferroviario, la società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane – di proprietà, è appena il caso di ricordarlo, del Ministero del Tesoro, quindi dei cittadini italiani – ha definitivamente cancellato ogni dubbio sulla propria scarsa intenzione di “unire il Paese”, come pomposamente afferma nelle proprie campagne pubblicitarie.

Da quell'infausta data, infatti, sono stati completamente cancellati i famosi “treni notte” che collegavano senza cambi le grandi città del nord con le regioni del sud Italia.

Nelle settimane precedenti si era assistito a un incessante quanto inutile pellegrinaggio presso le biglietterie di migliaia di persone che, intenzionate a trascorrere le festività natalizie presso parenti o amici in Calabria, Sicilia o Puglia, chiedevano di prenotare i posti a sedere o le cuccette. Già le voci dell'intenzione di dismettere questa tipologia di servizio si rincorrevano da alcune settimane, quindi i potenziali viaggiatori si sono preoccupati in anticipo di scoprire se fosse vero, così da avere il tempo di organizzare eventualmente il viaggio con altri



mezzi; ma il personale di biglietteria e assistenza alla clientela non aveva alcuna comunicazione ufficiale in proposito, quindi poteva soltanto invitare i clienti a ripassare o a prestare attenzione alle notizie che sarebbero - così si sperava - uscite sugli organi di stampa.

---

*... la conferma: i treni notte completamente cassati ...*

---

Il giorno 11 la conferma: i treni notte completamente cassati.

La prima conseguenza – la più drammatica – è stata la perdita del posto di lavoro di circa ottocento dipendenti delle società Servirail, Newrest, RSI che di tutto quanto riguardava questi treni si occupavano. Una situazione e una vertenza dagli esiti drammatici che vede

ancora oggi, a oltre un mese dai fatti, un gruppo di lavoratori arrampicati sulla torre vicina al binario 21 della stazione Centrale di Milano, a tenere desta l'attenzione sugli esiti e sui risvolti della questione. Fast Confasal è stata presente e solidale con i colleghi fin dal primo momento e insieme alla Filt Cgil ha rifiutato di firmare un accordo, presso la Regione Lombardia, che trovava soluzione soltanto per circa 150 delle 800

persone interessate. Ma di questo parliamo diffusamente in altra parte di questo giornale.

In queste righe vogliamo affrontare la questione da un altro punto di vista, che è quello della vocazione di un'azienda di proprietà della collettività che a un certo punto della propria storia decide di cambiare strategia. Incurante delle

## Trenitalia

potenzialità offerte da quel segmento di clientela che chiede poco pagando abbastanza, decide di abbandonarla per dedicare le proprie attenzioni a un altro cliente, quello che ha molto da spendere, che dà lustro. Meglio ancora, parliamo nel secondo caso di quel tipo di cliente che dà lustro secondo i canoni attualmente imperanti, perché pare che trasportare un manager in gessato blu conferisca più prestigio che accogliere sui propri treni un operaio che approfitta delle feste natalizie per andare a trovare l'anziana madre in Puglia o in Calabria, magari ritagliando dal magro stipendio la spesa per un treno economico o un immigrato che deve recarsi a Roma, all'ambasciata del proprio Paese, per rinnovare il permesso di soggiorno. Misteri.

Per tornare alle potenzialità del servizio notte, ricordiamo ai nostri lettori che nello scorso numero di settembre - ottobre de "La Voce" abbiamo dimostrato, con un documentato articolo del nostro Samuel Porcella, come dalle regioni del sud la richiesta di trasporto sia continua e incessante.

Ma da una parte un orario ferroviario che pare ideato da un assassino seriale, che non prevede collegamenti fruibili tra i centri interni e le dorsali principali jonico/adriatica e tirrenica, dall'altro la scarsa affidabilità qualitativa e quantitativa di quel poco che circola costringono i passeggeri a optare per lunghissimi viaggi in autopullman. Chiunque abbia percorso negli ultimi tempi l'Autostrada del Sole si è imbattuto certamente in qualcuno dei pullman Reggio Calabria - Torino, Messina - Milano o Taranto - Roma, solo per fare alcuni esempi.

Ma tant'è, nonostante la metodica disincentivazione gli italiani continuano, inspiegabilmente per qualcuno, a chiedere di recarsi in treno dal nord al sud e viceversa.

Quindi per viaggiare di giorno esiste la combinazione Frecciarossa + Intercity, che da Milano a Reggio Calabria costa circa 140 euro. Per chi comunque si ostina a voler viaggiare di notte Trenitalia si è inventata una nuova forma tariffaria denominata "Notte + AV", stabilendo come punto di scambio la stazione (l'*hub*, lo chiamano, forse in ossequio al detto "parla come mangi") di Bologna per i collegamenti con la Puglia e Roma Termini per quelli con Calabria e Sicilia. In pratica, per esempio, si percorre il tratto Milano - Roma (o Napoli) in Frecciarossa e il successivo fino a Reggio con gli Intercity notte o con gli Espressi, al costo di circa cento euro.

Il problema, spesso, è il viaggio di ritorno. Se il treno dal sud giun-

chiede alla dirigenza aziendale?

Già, la dirigenza aziendale. E' proprio vero che la cancellazione dei treni notte risponda esclusivamente a esigenze di bilancio, ovvero che si tratti di treni che non si ripagano con gli introiti? O non sarà forse più vero che tutta quest'operazione, come ci sussurra qualcuno, sia in realtà funzionale al dirottamento di quanta più clientela possibile verso i Frecciarossa, sui quali nell'ultimo anno ha viaggiato il 4-5% di passeggeri in meno?

E l'Amministratore Delegato, il sempiterno ing. Mauro Moretti, in tutti i mari aduso a navigare da tempo, non crede di aver dato tutto ciò che poteva a quest'azienda? Non ha voglia di cimentarsi in un'altra impresa?

Non dovrebbe essere complicato per chi, assiso sul suo scranno, ha visto passare governi e parlamenti, ministri e sottosegretari che si sono ben guardati

dal metterlo in discussione.

Riusciremo a instillare in lui o in qualcuno che in questo abbia voce *in capitolo* il dubbio che forse, dopo tanti anni, è il caso di passare la mano a qualcuno che riscopra che il ruolo autentico di una grande azienda di trasporto pubblica è anche quello, proprio così, di "unire l'Italia" e non di contribuire alla sua disgregazione, come neanche nelle più sconsiderate pulsioni di certo separatismo analfabetoide?

La nostra voce è flebile, lo sappiamo, ma in fondo non fu la debole voce di un bambino, nella celebre fiaba, a rivelare che "il re è nudo"?

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

---

... *Trenitalia si è inventata una nuova forma tariffaria* ...

---

ge a Roma in ritardo non c'è garanzia di attesa del Frecciarossa. L'ultimo esempio è recente.

Il 6 gennaio scorso l'Intercity 550, il cui arrivo a Napoli era previsto alle 10,55 è giunto alla stazione del capoluogo campano con un'ora di ritardo. Gran parte dei viaggiatori aveva la prenotazione sul Frecciarossa 9532 delle 11,50 per Milano, che però è partito in perfetto orario. Quindi circa trecento viaggiatori si sono trovati senza la possibilità di spostare la prenotazione a un treno successivo, poiché quella era una giornata di grandi rientri da sud verso nord e quindi tutti i treni erano completi in ogni ordine di posti. E' finita che la maggior parte di essi ha preso comunque il Frecciarossa successivo, facendosi il viaggio fino a Milano in piedi.

E' questo, quindi, il *New Deal* delle Ferrovie dello Stato Italiane? E' davvero questo che l'azionista

# La riforma del trasporto pubblico locale

Breve cronistoria dei riferimenti normativi del Trasporto Pubblico Locale.

di Marco Peroli



**P**rima del decreto 422/1997, il cosiddetto “decreto Burlando”, i principali riferimenti normativi per il settore del TPL traevano origine da leggi precedenti la seconda guerra mondiale, fra cui, per limitarsi alle principali, il T.U. n. 1447 del 1912 e il R.D. n. 2578 del 1925, sulle quali erano basate le aziende pubbliche “municipalizzate” che svolgevano servizio nelle città e in molti bacini provinciali (affiancandosi, in quest’ultimo caso, a una miriade di aziende più o meno private e di dimensioni variabili, dall’artigiano che operava con un solo mezzo su un’unica linea a veri colossi di scala nazionale come la SITA, appartenente al gruppo Fiat).

Il primo passo verso la riforma del settore si ebbe con il D.P.R. 5/1972, che trasferì alle Regioni le funzioni amministrative in materia di tranvie e linee automobilistiche d’interesse regionale, in preceden-

za sempre rientranti nella normativa statale. La nascita e lo sviluppo delle Regioni determinò, nella prima parte degli anni settanta, la corsa alla trasformazione delle aziende municipali e provinciali in “consorziali”, vale a dire emanazioni di consorzi formati dalle province, dai comuni capoluogo ed eventualmente da altri comuni appartenenti a quel bacino di traffico. Questo avvenne quasi ovunque, soprattutto nelle Regioni del centro-nord.

Fra le prime attività dei Consorzi vi fu, fra l’altro, l’assorbimento di quasi tutti i servizi extraurbani esercitati fino a quel momento da operatori privati; a parte alcuni imprenditori particolarmente piccoli, rimasero in gestione autonoma soltanto le autolinee sostitutive e integrative gestite da ferrovie concesse oppure in gestione commissariale governativa. Subito dopo iniziarono l’impegnativa

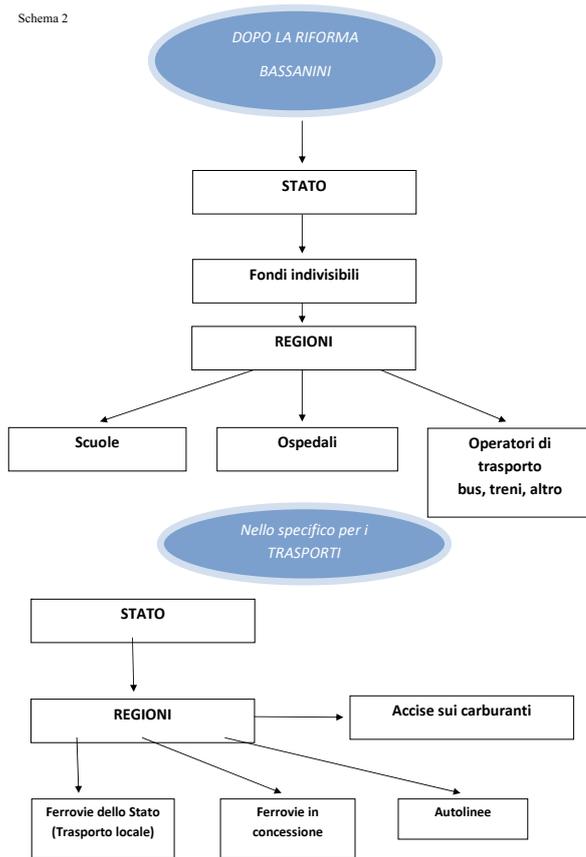
opera di svecchiamento dei parchi mezzi che presentavano veicoli risalenti, in qualche caso, alla fine degli anni quaranta.

Il trasferimento delle competenze amministrative in materia di TPL, nonché di delega di quelle relative alle linee ferroviarie in concessione o in gestione commissariale governativa (restavano cioè escluse le FS) fu poi completato con la legge 382/1975 e con il D.P.R. 616/1977, cui seguì la legge quadro per l’ordinamento, la ristrutturazione e il potenziamento del TPL e per l’istituzione del “Fondo nazionale” per il ripiano dei disavanzi di esercizio e per gli investimenti nel settore (legge 151/1981). Per diversi anni il sistema parve funzionare, i bilanci delle aziende erano abbastanza stabili, il flusso finanziario a supporto dell’esercizio e degli investimenti per il rinnovo del parco autobus e degli impianti fissi assicurato.

In applicazione della legge 59/1997 (legge “Bassanini”), il decreto legislativo 422/1997 conferiva alle Regioni e agli enti locali funzioni e compiti in materia di TPL, su cui poi nel 1999 intervenne con alcune modifiche il decreto n. 400. Il decreto Burlando introduceva molti elementi di novità, primo fra tutti, a cura delle Regioni, la definizione degli indirizzi per la pianificazione del TPL e i piani di bacino, nonché la redazione di piani regionali, con il fine di assicurare una rete di trasporto che privilegiasse le integrazioni fra le varie modalità, favorendo quelle a minore impatto ambientale.

Lo stesso decreto definiva un altro concetto che sarebbe entrato nell’uso comune del settore: quello dei “servizi minimi”, qualitativamente e quantitativamente suffi-

Schema 2



Effettivamente, anche se quasi ovunque in Italia le aziende sono state trasformate in società per azioni, tuttavia le “procedure concorsuali” (prorogate dapprima al 2003, poi fino alla fine del 2007) sono spesso rimaste al palo e quasi nessun ente locale ha ancora rinunciato al controllo della propria azienda (fanno eccezione le “privatizzazioni” operate soprattutto in alcune Regioni del nord, fra cui la principale riguarda la città di Genova).

E’ mutato il quadro che disciplina il trasferimento delle risorse finanziarie da parte dello Stato alle Regioni e, conseguentemente, ai gestori dei servizi pubblici in generale e dei servizi di trasporto in particolare. I due schemi che seguono sottolineano questo cambiamento a seguito dell’attuazione della riforma indicando la situazione dei finanziamenti prima e dopo la riforma Bassanini.

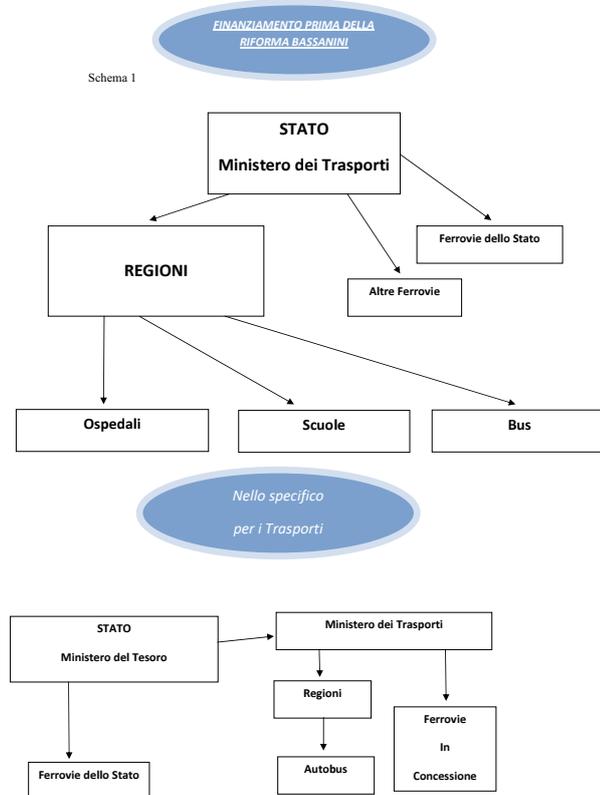
[peroli@fastferrovie.it](mailto:peroli@fastferrovie.it)

cienti a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini e i cui costi, a carico dei bilanci regionali, tenessero conto dell’integrazione tra le reti di trasporto, del pendolarismo scolastico e lavorativo, della fruibilità dei servizi amministrativi, socio-sanitari e culturali e della riduzione della congestione e dell’inquinamento.

Per quanto riguarda l’organizzazione del TPL, il decreto prevedeva il “contratto di servizio” in luogo della vecchia “concessione” e, per incentivare il superamento degli assetti monopolistici e introdurre regole di concorrenzialità nella gestione del TPL, per l’affidamento dei servizi richiedeva che Regioni ed enti locali garantissero il ricorso a procedure concorsuali.

Entro la fine dell’anno 2000, inoltre, era prevista la trasformazione delle aziende in società di capitali, di cui l’ente locale poteva restare socio unico per un periodo non superiore a due anni.

Schema 1





## Lavoratori e famiglie viaggiano sull'otto

Le prospettive di Atm e le proposte di Fast Confsal nel periodo di crisi che lavoratori e azienda stanno vivendo

di Antonio Chimirri

**D**opo le innumerevoli manovre economiche colme di provvedimenti iniqui senza capo né coda che negli ultimi tre anni abbiamo subito dal Governo uscente, dove gli stipendi hanno perso potere d'acquisto, non si può non guardare con apprensione alle azioni che questo Governo sta preparando per fare risorgere l'Italia dalle ceneri come un'Araba Fenice.

Vogliamo osservare questi nuovi attori guardando però nella direzione dell'incidenza che il loro operare avrà sul mondo del trasporto pubblico locale, e conseguentemente, sulla vita di tutti noi.

Il taglio dei trasferimenti agli enti locali di circa 1600 milioni di euro costringerà inesorabilmente le Regioni e i Comuni a rivedere al ribasso i contratti di

servizio e la consistenza in chilometri del servizio stesso, provocando un doppio disastro:

1. Cittadini arrabbiati, con meno trasporto pubblico (che in tempi di crisi è un controsenso) che pagano una tassa maggiorata (biglietto urbano, a Milano di 1,5€), per ottenere poi come contropartita un servizio non certamente in linea con i propositi aziendali, e fin qui si può puntare il dito sulla Politica.

2. Lavoratori del settore succubi delle politiche che le Aziende mettono in atto, giustificandole con i tagli che la politica sta facendo al settore del TPL ma che spesso, molto spesso non c'entrano nulla.

Con uno scenario così disastroso all'orizzonte è veramente facile, poi, con la stipula di accordi di secondo livello ragionati a comparto stagno e senza una visione d'insieme dello scenario stesso verso cui la politi-

ca ci conduce, imprigionare per un tempo sempre maggiore al posto di guida le maestranze, facendo loro pagare il conto; con condizioni di lavoro sempre più difficili, diventa davvero semplice.

"A pensar male si fa peccato, ma quasi sempre ci si azzecca".

Quindi opera un sistema che colpisce e fa pagare il

---

*... il servizio viene offerto con turni di lavoro legalmente discutibili ...*

---



conto solo a chi in questi anni lo ha sempre pagato, continuando ad accanirsi sempre sugli ultimi: i lavoratori dipendenti che guidano i mezzi pubblici (noi) e i lavoratori che i nostri mezzi usano, e che ci fanno chiamare clienti (le nostre famiglie).

Le aziende di trasporto pubblico come l'ATM esaminano la corrispondenza tra obiettivi generali e specifici, azioni di piano e indicatori, elaborano il Piano Industriale individuando strategie per la sua realizzazione, obiettivo degli obiettivi, attività nel bilancio d'esercizio.

Ma in tutto questo, dove si colloca

la "responsabilità sociale dell'Impresa" che nella fattispecie ha sempre viaggiato di pari passo, anzi è sempre stata tutt'uno con la mission aziendale, cioè esercitare il servizio, garantendo la mobilità dei cittadini e fare business?

Si dice questo perché pare che negli ultimi anni la nostra azienda abbia effettuato una dicotomia, ovvero ha trattenuto per sé la Missione d'impresa, quindi tutto quello che ha a che fare con la *governance*, rigettando sulle spalle delle maestranze il problema sociale.

Viviamo in prima persona le difficoltà del servizio svolto in una città sempre più difficile come Milano e la sua Provincia.

Turni di lavoro sempre più massacranti - in alcune realtà del Gruppo senza un vero accordo orari - o dove l'unica regola vigente è *nessuna regola* e il servizio viene offerto, nel silenzio più assordante, con turni di

lavoro legalmente discutibili.

Percorrenze volutamente inadeguate mettono a repentaglio l'incolumità del personale stesso, che deve giustificare i ritardi creati dall'esigenza di aumentare gli introiti di bilancio. Mentre l'Utente-Cliente arriva costantemente in ritardo al lavoro e magari per questo rischia anche il posto. Si contribuisce così ad aumentare la disuguaglianza sociale.

Questo è ciò che si intende per "Mobilità sostenibile"?

Gli accadimenti degli ultimi tempi, con l'aggressione a due Agenti di stazione, che si uniscono a quelle del P.V. delle varie realtà produttive, il degrado in cui versano località come Gessate mm2 sono un chiaro segnale che qualcosa deve essere rivisto tra le priorità Aziendali.

Crediamo che ci sia molto da dire sull'argomento ed invitiamo il nuovo Staff Dirigenziale a rivedere il suo "Piano". Un'analisi di coerenza interna consentirebbe di verificare l'esistenza di eventuali contraddizioni all'interno del piano stesso ed è nell'interesse aziendale favorire i mezzi pubblici per semplificare la vita alle persone, con atti correttamente etici verso il personale.

Alle OO.SS. ricordiamo che in trattativa ci si deve presentare solo se si ha la consapevolezza di avere in mano degli strumenti intelligenti, che con dati certi propongano uno scambio (a questo proposito stiamo preparando alcuni spunti). Solo a queste condizioni, solo con un dare e avere si potranno far digerire ai lavoratori i presupposti sacrifici.

**[a.chimirri@fastferrovie.it](mailto:a.chimirri@fastferrovie.it)**



## Prima portata: Tpl Mare e "Monti".



### Quale futuro per il settore?

L'art. 16 della Costituzione italiana, secondo cui «Ogni cittadino può circolare e soggiornare liberamente in qualsiasi parte del territorio nazionale, salvo le limitazioni che la legge stabilisce in via generale per motivi di sanità e di sicurezza», evidenzia che nessuna restrizione può essere determinata da ragioni politiche. «Ogni cittadino è libero di uscire dal territorio della Repubblica e di rientrarvi (salvi gli obblighi di legge)», così come determinato dalle Costituzioni degli Stati di democrazia liberale. Libertà di circolazione, quindi.

Il nostro Paese, nel corso di questi ultimi anni ha garantito, sia pure con difficoltà, l'esercizio del diritto alla mobilità dei cittadini. Tuttavia, l'attuale assenza di certezza di risorse finanziarie adeguate per il settore dei trasporti e della circolazione rischia di pregiudicare in modo inevitabile l'esercizio di tale diritto, colpendo particolarmente le fasce meno abbienti della popolazione e i pendolari, che saranno costretti a subire tutte le conseguenze di tale situazione. Il 15 settembre 2011 la Conferenza delle Regioni e delle province autonome, all'indomani dell'approvazione definitiva dell'ultima manovra per la «stabilizzazione finanziaria» varata dal Governo Berlusconi, ha

diffuso un documento su «Manovra Economica 2011 e risorse finanziarie per il Trasporto Pubblico Locale».

di Adolfo de Santis \*

*... la mobilità in ambito urbano rappresenta un quinto del consumo energetico globale dell'Italia ...*

Contiene una serie d'interventi di finanza pubblica che, nelle intenzioni, avrebbero dovuto colpire pesantemente le risorse destinate al trasporto pubblico locale pregiudicando, di fatto, non tanto la qualità del servizio ma la sua stessa sopravvivenza. Un taglio complessivo di circa 1.665 milioni di euro, anche se è stimato in 1.700 milioni di euro, l'effettivo fabbisogno per rispondere in modo concreto alle reali esigenze del comparto, per il quale in assenza di adeguati correttivi, avrebbe potuto partorire conseguenze catastrofiche. Dal totale azzeramento dei servizi e degli investimenti per il rinnovo materiale rotabile all'ulteriore e insostenibile aumento delle tariffe; dall'aumento del contenzioso con le aziende ferroviarie e del trasporto pubblico locale (per l'impossibilità di garantire il rispetto dei contratti di servizio sottoscritti nel corso degli anni) al licenziamento di migliaia di dipendenti del comparto.

Non a caso, anche l'agenzia di rating Moody's confermò a suo tempo l'impatto fortemente recessivo per le economie dei territori di detti «provvedimenti». A tal proposito, è di questi giorni la decisione della Fiat di dismettere

l'azienda italiana Irisbus, che produce autobus, per assenza di commesse sufficienti a garantire la sopravvivenza dell'azienda, con inevitabili e gravissime conseguenze sul piano occupazionale per i 700 lavoratori dipendenti dell'impresa irpina e per i 300 lavoratori dell'indotto.

Gli stessi Presidenti delle regioni italiane, essendo venute meno le risorse sulle quali era stato posto legittimo affidamento (compreso tra il 70 e l'80 per cento delle risorse prima disponibili), in

segno di protesta e in attesa di risposte concrete, hanno simbolicamente e provocatoriamente riconsegnato nelle mani del Governo i contratti per il trasporto su ferro e gomma, non essendo in alcun modo possibile, a loro parere, adempiere alle relative obbligazioni.

Da un'approfondita analisi socio-economica sull'assenza di adeguate politiche di trasporto pubblico, si evidenzia sostanzialmente che la mobilità in ambito urbano rappresenta un quinto del consumo energetico globale dell'Italia: un costo economico insostenibile in un Paese che paga l'energia il 40 per cento in più dei Paesi vicini. La congestione urbana costa 10 miliardi di euro l'anno, mentre la congestione nel trasporto merci 56 miliardi; i costi ambientali e sanitari non sono da meno. Difatti, mentre nei 62 capoluoghi di provincia italiani si continuano a superare costantemente, a una media di 54 giorni l'anno, i valori limite d'inquinamento fissati dalla direttiva dell'Unione Europea (pari a 35 giorni l'anno), l'incidentalità in ambito urbano ha determinato 2.200 morti solo nell'ultimo anno. Le spese di trasporto pubblico locale sono prestazioni sociali «essenziali», a norma dell'articolo 117 (secondo comma, lettera m) della Costituzione, come essenziale è il servizio di trasporto pubblico locale. Nel rispetto della Costituzione occorrerebbe, pertanto, garantire la maggiore copertura finanziaria possibile della spesa, anche mediante un'integrazione straordinaria delle risorse finanziarie destinate a tale servizio. La definizione dei confini del servizio rappresenta uno dei principali adempimenti per gli enti locali chiamati a individuarlo ed erogarlo, ma le logiche di contenimento dei costi e di riduzione della spesa pubblica avulsi da qualsiasi riflessione di contenimento selettivo, le gravi inefficienze del settore, l'inadeguatezza e lo stato di usura del materiale rotabile che

rendono disagiata l'utilizzo dei mezzi di trasporto hanno prevaricato i principi fondamentali del diritto comunitario alla mobilità: l'universalità e la continuità del servizio senza interruzioni; la qualità (requisito fondamentale nella regolamentazione dei servizi d'interesse generale); l'accessibilità; la tutela degli utenti. Oggi quei cittadini che, utilizzando il servizio pubblico dei trasporti, effettuano una scelta conveniente per l'intera collettività, lo fanno in condizioni di estrema

difficoltà a causa del sovraffollamento dei mezzi, della carente pulizia, dell'inadeguatezza degli orari, della mancanza di sicurezza delle stazioni, di capillarità del servizio e di competitività per quanto riguarda i tempi di percorrenza.

Dall'anno 2012 il nuovo fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale potrebbe essere ripartito, d'intesa con la Conferenza Stato-Regioni, sulla base di criteri premiali individuati da un'apposita struttura paritetica, che dovrà svolgere compiti di monitoraggio sulle spese e sull'organizzazione del trasporto pubblico locale; il 50% del quale, in particolare, a favore degli enti collocati nella classe dei virtuosi. Tra i criteri di premialità è previsto che l'attribuzione della gestione dei servizi di trasporto avvenga con procedura a evidenza pubblica. I costi di produzione del servizio, più elevati rispetto agli altri Paesi europei, derivano da una serie di elementi legati spesso alle problematiche inerenti alla scarsa capacità delle imprese e delle amministrazioni di contenere i costi di produzione del ser-

*... va valorizzata la procedura di gara a evidenza pubblica per permettere un'effettiva concorrenza ...*





vizio, in particolare nelle aree urbane e metropolitane. In un momento di crisi internazionale e in condizioni di ristrettezze economiche, risulta difficile pensare a nuove espansioni del servizio, visto il contestuale aumento della richiesta.

In questo quadro economico c'è l'esigenza di realizzare un metodo programmatico del settore, determinato dalla necessità di dare all'azione della mano pubblica un'ordinata coerenza con gli obiettivi più generali di sviluppo di un settore che assorbe risorse finanziarie sempre più rilevanti a tutti i livelli di spesa, sia centrali che periferici.

Va valorizzata la procedura di gara a evidenza pubblica per permettere un'effettiva concorrenza tra i soggetti affidatari, in modo da ridurre gli sprechi e i costi di gestione? Sarebbe, quindi, opportuno intervenire normativamente attraverso la privatizzazione delle imprese pubbliche che gestiscono tali servizi, garantendo il superamento degli aspetti monopolistici e introducendo regole di concorrenzialità nell'affidamento dei servizi e incentivando l'incremento della qualità, dell'efficacia, efficienza ed economicità?

E' inoltre opportuno, alla luce della crisi economica e in un quadro di necessaria riconsiderazione delle risorse complessive di cui il settore deve poter disporre per sostenere adeguati livelli qualitativi e quantitativi di offerta dei servizi, imprimere nuovo slancio ai processi di liberalizzazione socialmente sostenibili? Forse sì, ma è necessario assicurare regole chiare e incontrovertibili, oltre che risorse certe, a sostegno di un reale processo di efficienza. Negli ultimi anni il settore del trasporto pubblico locale è

stato il destinatario di un'intensa produzione normativa, con leggi, decreti e regolamenti rivolti più a sconfessarsi l'un l'altro che a disegnare un quadro chiaro e definitivo all'interno del quale rilanciare un settore ormai stabilmente in crisi.

S'impegni, Presidente Monti:

a dare seguito integralmente agli accordi intercorsi con le regioni nel dicembre 2010;

ad assumere le necessarie iniziative per aumentare le risorse destinate al fondo per il finanziamento del trasporto pubblico locale, al fine di continuare a garantire la funzionalità del settore e il mantenimento di adeguati standard qualitativi nella prestazione dei servizi, al fine di dare attuazione a quanto previsto dall'articolo 32, comma 4, del decreto legislativo n. 68 del 2011, che ha disposto la fiscalizzazione, a decorrere dal 2012, di tutti i trasferimenti statali per il trasporto pubblico locale, aventi carattere di generalità e permanenza;

a prevedere, nell'ambito delle proprie competenze, misure di sostegno

al comparto della mobilità e dei trasporti attraverso incentivi destinati a investimenti e volti a garantire un sistema di mobilità sostenibile dal punto di vista ambientale ed economico.

S'impegni, Presidente Monti:

a promuovere, d'intesa con le regioni, politiche volte a rendere più efficiente il settore del trasporto collettivo su gomma in ambito extra-urbano e il trasporto urbano su gomma e su guida vincolata in funzione di:

- a) individuare su scala nazionale le soglie che caratterizzano i livelli legati all'offerta di servizio pubblico;
- b) garantire il ripiano del disavanzo;
- c) favorire l'aggregazione delle aziende regionali preposte alla gestione;
- d) garantire un riassetto generale delle reti secondarie;
- e) programmare interventi in materia di sicurezza dei sistemi di trasporto.

*\*referente Nazionale Autoferro*  
**a.desantis@fastferrovie.it**

Numero Verde  
**800 754445**

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



**SCOPRI  
I NOSTRI  
PRODOTTI**

# Cerchi un Prestito?

FINANZIAMO DIPENDENTI STATALI, PUBBLICI, PRIVATI E PENSIONATI

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

Scansiona con



IL TUO SMARTPHONE

## CESSIONE DEL QUINTO\*

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

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

Es1: 194,00 Euro per 120 mesi: Interessi di finanziamento TAN 6,20% : 9.962,83 - Commissioni Bancarie 698,52 - Oneri di distribuzione 32,59 - Spese istruttoria 295,00 - imposta sostitutiva 43,29 - Premio polizza vita 246,90 - Importo netto erogato 16.000,87 - Importo complessivo restituito dal cliente allo scadere dell'ultima rata 23.280,00.

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

Gli esempi sono riferiti al prodotto Family Credit Network SpA.

IN CONVENZIONE CON



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

**DIREZIONE GENERALE**

Via A. Pacinotti, 73/81 - 00146 ROMA

• Tel. **06 55381111**

**I NOSTRI AGENTI A:**

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



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

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



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

# Raggiunto l'accordo tra Governo e Regioni per i finanziamenti al Trasporto Pubblico Locale.

di Adolfo De Santis



## Se per Tpl e Comuni la coperta è troppo corta, le regioni li coprono con le aziende regionali?

**A**ltri 400 milioni per il 2012 e l'intesa di aprire a gennaio un tavolo per arrivare, entro due mesi, alla razionalizzazione e alla messa in efficienza dell'intero settore. Dopo un lungo quanto inutile testa a testa col Governo Berlusconi, il 20 dicembre scorso le Regioni hanno raggiunto l'accordo con l'Esecutivo dei professori sul trasporto pubblico locale (Tpl) per il prossimo anno, dissolvendo in gran parte i nodi che altrimenti avrebbero messo a rischio un servizio definito «strategico per la vita sociale e lo sviluppo del Paese». Col patto per la razionalizzazione futura si conta di definire le

risorse da fiscalizzare a partire dal 2013.

Prima un vertice in via XX settembre col viceministro Vittorio Grilli e col ministro per gli Affari Regionali Piero Gnudi; poi, finalmente, il disco verde in conferenza Stato-Regioni. I Governatori riescono, così, ad ammorbidire i tagli al Tpl che, con quelli

---

*... misure utili ad affrontare i problemi più gravi del trasporto locale ...*

---

alla spesa sanitaria, temevano di più per l'impatto che avrebbero avuto sui servizi ai cittadini e sull'occupazione. Le Regioni per il 2012 avranno complessivamente a disposizione per il Tpl (gomma e ferro) 1,6 miliardi, contro i 2,055 miliardi del 2011: alla somma già stanziata di 1,2 miliardi si aggiungono, infatti,

## Autoferrotranvieri

altri 314 milioni per il trasporto locale su ferro che saranno disponibili con un decreto legge già entro fine anno. Altri 86 milioni si dovrebbero aggiungere dopo il patto per la razionalizzazione e l'efficientamento del servizio su ferro e su gomma. Gli oltre 400 milioni che mancano ancora riguardano, però, il contratto con Trenitalia che finora è stato sempre pagato dallo Stato.

L'accordo consente di prendere misure utili ad affrontare i problemi più gravi del trasporto locale, per arrivare poi alla fiscalizzazione completa delle risorse a partire dal 2013. È stato fatto un notevole passo in avanti, considerato che si è trattato di un'estenuante trattativa tirata avanti dalla scorsa estate, anche se quello che arriverà è il livello minimo dei finanziamenti che servono per il settore. Sulle barriate, del resto, ci sono anche gli enti locali, esclusi da questa trattativa.

L'impegno del Governo è di affrontare i problemi del trasporto su gomma a partire dal tavolo di gennaio. I governatori di Lombardia, Lazio, Piemonte e Umbria - nell'ordine Roberto Formigoni, Renata Polverini, Roberto Cota e Catuscia Marini

- guidati dal presidente della Conferenza delle Regioni Vasco Errani, tutti partecipanti al tavolo, tirano un bel sospiro di sollievo subito dopo l'intesa, aspettando quello definitivo per la definizione, oltre dell'accordo sul Tpl, anche del nuovo Patto per la Salute e il riparto del Fondo sanitario 2012.

Nell'ambito di un patto complessivo che riguarda anche Comuni e Province, per una riorganizzazione di tutto il sistema dei trasporti locali a cominciare dal servizio su gomma per arrivare al trasporto su ferro è possibile garantire il servizio, i posti di lavoro e razionalizzare contemporaneamente il sistema. «Per fare questo è importante che vi sia il coinvolgimento in prima persona di sindaci e presidenti delle Province» afferma il Governatore del Lazio Renata Polverini. Ma, eventualmente, ci spieghi la Polverini come possono essere coinvolti fattivamente gli altri

attori se poi la provincia di Roma, ad esempio, esce dalla proprietà di un'Azienda come CO.TRA.L. (extra-urbano su gomma, tanto per essere chiari) della quale deteneva una quota pari al 15%, facendoci capire come, oltretutto, a fronte di un bilancio gestionale disastroso, intende pianificare finanziariamente e tecnicamente un affidamento in - house di 5+5 anni in deroga a tutti i criteri di gara. Visti i presupposti di cui sopra e vista soprattutto l'evidente intenzione bipartisan della politica di percorrere le liberalizzazioni dei servizi, si percepisce che gli enti locali "minori" possano restare ai margini della gestione delle Aziende operanti nel settore. «Il Tpl è in panne, ma piano con le fusioni, preferisco le alleanze», questo è il sentimento di Marta Vincenzi (Sindaco di Genova), condiviso con la quasi totalità



dei Primi cittadini italiani. In effetti non si pensi di considerare i privati come la panacea per tutti i mali delle aziende in rosso.

Si ha la netta sensazione che le tanto e da tutti conclamate Aziende Regionali dei Trasporti comincino a prendere forma nella sostanza e nei contenuti.

**a.desantis@fastferrovie.it**

# Nel 2012 tagli ai treni in tutte le Regioni La manovra economica nei trasporti è da bocciare

a cura della Segreteria Regionale Lazio

**N**onostante l'aumento notevole di pendolari/utenti (+ 7,8%) registrato negli ultimi due anni questi sono i numeri riferiti ai tagli dei treni pendolari attuati nel 2011 in alcune Regioni italiane: meno 20% in Veneto, meno 13% nelle Marche, meno 12% in Liguria, meno 10% in Abruzzo e Campania.

La situazione non migliorerà certo nel 2012, anzi sono in programma ulteriori tagli. La manovra economica del Governo Monti ha infatti recuperato una parte del buco ereditato dal Governo Berlusconi nelle risorse per i treni pendolari, ma mancano ancora 400 milioni di euro per chiudere i bilanci 2011 e oltre 200 milioni per il 2012 se si vogliono garantire almeno i treni attualmente in circolazione. Per il 2013 si prevede di intervenire con un contributo sulle accise, che però è ancora tutta da chiarire.

Intanto aumentano i prezzi dei biglietti: le regioni Lombardia, Abruzzo, Liguria - tanto per citarne alcune - hanno attuato aumenti che oscillano tra il 20 e il 23 %.

Bisogna porre fine ai tagli ai treni pendolari, non è più possibile accettare che un servizio utilizzato ogni giorno da milioni di persone sia abbandonato al degrado e all'incuria. Il Governo e le Regioni devono cambiare direzione e guardare finalmente alle città come priorità

per gli investimenti nelle infrastrutture, comprando treni e potenziando il servizio. Investire sui treni pendolari è la migliore risposta che si può dare ai cittadini e alle famiglie in un momento di crisi e alle città italiane oggi strette in una morsa di traffico e inquinamento.

Mentre il trasporto su ferro continua a subire tagli e riduzioni quello su gomma continua a beneficiare di finanziamenti, sconti e detrazioni. Con il governo Monti e il ministro Passera la musica non cambia e si recupera un miliardo di euro all'anno per l'autotrasporto, rimborsando l'accise sui carburanti che sarà comunque pagata da tutti gli automobilisti, compresi i pendolari che usano l'auto per recarsi nelle stazioni ferroviarie, dei pullman o alle fermate delle metropolitane.

Se si analizzano i dati di quanto stanziato dal 2002 al 2011 da parte dei Governi che si sono succeduti ripartito tra strade, ferrovie e metropolitane, possiamo notare che ben il 70% degli investimenti è stato destinato a strade e autostrade, il 15% alle reti metropolitane e solo drammaticamente il 12% degli investimenti totali alle ferrovie. Appare evidente come ci sia stata una chiara strategia della mobilità che ha puntato tutto sul traffico su gomma.

20



Ma anche le Regioni, in questi anni, non sono state da meno nel privilegiare con i propri investimenti le infrastrutture stradali, cui è stato destinato il 61% delle risorse. I nostri treni pendolari sono i più lenti d'Europa con la loro velocità media di 35,5 km/h, contro i 51,4 della Spagna, i 48 della Germania, i 46,6 della Francia e i 40 del Regno Unito. Per recuperare velocità non servono nuovi grandi investimenti ma il miglioramento delle

linee esistenti e magari la possibilità di utilizzare, ove possibile, le nuove linee ad Alta Velocità anche per alcuni convogli pendolari. Secondo parametri europei i treni di prima categoria - o serie A che dir si voglia -

dovrebbero avere una cadenza sotto i 15 minuti nelle ore di punta, composti da materiale rotabile in grado di assolvere a una domanda rilevante, quindi con convogli a due livelli e un sistema tariffario integrato con gli altri mezzi di trasporto. L'unica linea che ha queste caratteristiche in Italia è la FR1 (Fiumicino Aeroporto - Orte) di Roma, ma il servizio effettuato è spesso in ritardo e la linea soffre l'eccessivo affollamento; strutturata infatti per assolvere a una capienza giornaliera di 50 mila persone oggi ne trasporta 65 mila e sono numeri destinati ad aumentare. Il disagio è inoltre aggravato anche dalla scarsa attenzione ai servizi e alla pulizia sia dei treni sia delle stazioni.

Occorrono pertanto nuovi treni, più moderni e più capienti. Governo e Regioni devono dare priorità assoluta al trasporto ferroviario pendolare, aumentare le risorse a disposizione e alzare il livello d'attenzione ai problemi delle linee e delle stazioni, per apportare miglioramenti che possano aumentare sia la velocità media dei percorsi che la qualità del servizio.

lazio@fastferrovie.it

---

*... con il governo Monti si recupera un miliardo di euro all'anno per l'autotrasporto ...*

---



## Decreto “Salva Italia” Le novità in materia di contanti

a cura di Francesco Marcelli\*

Il decreto “Salva Italia” ha previsto nuove disposizioni in materia di uso di contante con un ulteriore abbassamento della soglia relativa all'utilizzo dello stesso. Ai sensi dell'art. 12 del D.L. n. 201/2011 è vietato, a decorrere dal 6/12/2011, il trasferimento di denaro contante o di libretti di deposito bancari/postali al portatore o di titoli al portatore in euro o in valuta estera, effettuato a qualsiasi titolo tra soggetti diversi, quando il valore oggetto di trasferimento è complessivamente pari o superiore a € 1.000. E', inoltre, previsto che non costituiscono infrazione le violazioni commesse nel periodo compreso tra il 6/12/2011 e il 31/01/2012. Anche i libretti di deposito bancari o postali al portatore, con saldo pari o superiore a € 1.000, dovranno essere estinti o vedere il loro saldo ridotto al suddetto importo entro il 31/03/2012. E' previsto, infine, un inasprimento delle sanzioni in caso di inosservanza delle disposizioni in analisi.

Le nuove regole concernenti i limiti ai trasferimenti tra soggetti diversi di denaro contante, nonché all'utilizzo di assegni “liberi” e libretti al portatore, introdotti

## Decreto Salva Italia

te dal D.L. n. 201/2011, hanno ridotto il limite di utilizzo legale dei contanti, come mezzo di pagamento, portandolo a € 1.000. Dall'entrata in vigore del decreto (6/12/2011), infatti, non è più possibile effettuare pagamenti in contanti tra soggetti diversi (anche se privati) di importo pari o superiore a detta somma e sono parimenti vietati i trasferimenti di importo inferiore alla citata soglia quando sono artificialmente frazionati allo scopo di eludere la legge (cd. operazioni frazionate). E' stata in tal modo nuovamente abbassata la precedente soglia di € 2.500, con l'evidente finalità non solo di prevenire il fenomeno del riciclaggio, ma anche di contrastare l'evasione fiscale. Analogo divieto riguarda il trasferimento, a qualsiasi titolo, di libretti di risparmio bancari o postali al portatore o altro titolo al portatore di importo pari o superiore a € 1.000. L'evoluzione normativa in materia di uso del contante e la regolamentazione contro il riciclaggio di denaro hanno previsto che non possano essere effettuati trasferimenti di denaro contante e di titoli al portatore (assegni liberi, libretti di risparmio, certificati di deposito) tra soggetti diversi - privati, persone fisiche o società - al di sopra di una soglia limite, nel tempo modificata verso il basso come di seguito indicato.

1. dal 1991 al 29/4/2008 € 12.500 (Legge 197/1991);
2. dal 30/4 al 24/6/2008 € 5.000 (D.L. 223/2006);
3. dal 25/6/2008 al 30/5/2010 € 12.500 (D.L. 112/2008);
4. dal 31/5/2010 al 12/8/2011 € 5.000 (D.L. 78/2010);
5. dal 13/8/2011 al 5/12/2011 € 2.500 (D.L. 138/2011);
6. dal 6/12/2011 1.000 (D.L. 201/2011).

Il divieto in parola trova applicazione, altresì, per i trasferimenti a titolo gratuito, con l'effetto che anche una donazione, un lascito ereditario, un'offerta, un prestito tra amici e parenti dovrà seguire la regola del contante.

Riguardo al frazionamento “strumentale” dei pagamenti, per effetto del d.lgs. 151/2009 (cd. “correttivo antiriciclaggio”), il divieto si riferisce al valore oggetto di trasferimento considerato nel suo complessivo ammontare ed è vietato anche quando è effettuato con più pagamenti inferiori alla soglia che appaiono artificialmente frazionati. Tramite tali modifiche, però, è stata riconosciuta l'ammissibilità del trasferimento in più soluzioni, tra soggetti privati, di importi anche complessivamente pari o superiori alla soglia consentita, sempre che il frazionamento in più importi inferiori alla soglia suddetta sia previsto da prassi commerciali, ovvero conseguenza della libertà contrattuale (ad esempio, vendite a rate) e non, invece, artificialmente realizzato per dissimulare il passaggio di somme ingenti in contanti.



La violazione dei limiti in esame implica una sanzione amministrativo-pecuniaria – ai sensi dell’art. 58 del d.lgs. n. 231/2007 – dall’1% al 40% dell’importo trasferito (fatta salva l’efficacia degli atti inter partes), con potenziale coinvolgimento anche di colui che riceve il denaro contante. La sanzione è dal 5% al 40% dell’importo trasferito, ove questo sia superiore a € 50.000.

Riguardo al saldo dei libretti di deposito bancari o postali al portatore superiori a € 1.000 è prevista una sanzione dal 20% al 40% del saldo. Si applica, invece, una sanzione dal 10% al 20% del saldo del libretto al portatore nei casi previsti dall’art. 49, commi 12 e 13, del d.lgs. n. 231/2007, ovvero: libretti di deposito bancari o postali al portatore con saldo pari o superiore a euro mille esistenti alla data di entrata in vigore del decreto; trasferimento di libretti di deposito bancari o postali al portatore senza comunicazione del cedente.

Secondo quanto previsto originariamente dall’art. 58, comma 7 bis, del d.lgs. n. 231/2007, viene prevista una sanzione minima non inferiore a € 3.000. In relazione, infatti, alle violazioni di importo inferiore alla suddetta somma si rischiava l’applicazione di una sanzione superiore all’importo trasferito o al valore depositato. Sul punto va, tuttavia, rilevato che con il D.L. n. 201/2011 viene razionalizzata tale sanzione in quanto, secondo le previsioni del nuovo comma 7 bis, per le violazioni di importo complessivamente superiore a € 3.000 euro relative a un libretto di deposito (sia in caso di saldo superiore alla soglia consentita sia in caso di trasferimento) la sanzione è pari al saldo del libretto stesso. Viene, così, limitata in maniera rilevante l’applicazione del minimo edittale disposto dal comma in parola in relativo ai libretti di deposito.

Per effetto delle nuove disposizioni, quindi, qualora un soggetto detenga oltre il prossimo 31/03/2012 un libretto con saldo pari a € 1.100 pagherà una sanzione pari all’intero importo del libretto. In assenza della nuova disposizione il proprietario del libretto avrebbe dovuto pagare una somma di € 3.000, ben al di sopra dell’importo del libretto stesso.

La sanzione prevista dall’art. 58 in relazione ai trasferimenti è maggiormente gravosa, aumentata cioè di cinque volte nel caso in cui gli importi trasferiti siano elevati e, in particolare, nel caso di violazione dei limiti di trasferimento del denaro contante (nonché di libretti di deposito al portatore e di titoli al portatore) superiori a

€ 50.000.

Secondo quanto previsto dal comma 1 dell’art. 12 del D.L. n. 201/2011, comunque, alcune infrazioni commesse dal 06/12/2011 al 31/01/2012 non vengono considerate violazioni della disciplina antiriciclaggio.

In particolare, si tratta delle seguenti ipotesi previste dall’art. 49 del d.lgs. n. 231/2007:

**a.** trasferimento di denaro contante o di libretti di deposito bancari o postali al portatore o di titoli al portatore in euro o in valuta estera, effettuato a qualsiasi titolo tra soggetti diversi, quando il valore oggetto di trasferimento è complessivamente pari o superiore a euro mille;

**b.** assegni bancari e postali emessi per importi pari o superiori a euro mille senza l’indicazione del nome o della ragione sociale del beneficiario e la clausola di non trasferibilità;

**c.** rilascio di assegni circolari, vaglia postali e cambiali di importo inferiore a euro mille senza richiesta, per iscritto, dal cliente;

**d.** saldo dei libretti di deposito bancari o postali al portatore pari o superiore a euro mille;

**e.** libretti di deposito bancari o postali al portatore con saldo pari o superiore a euro mille, alla data del 31.03.2011 (se istituiti antecedentemente all’entrata in vigore del decreto “Salva Italia”).

Il Ministero dell’economia, la Banca d’Italia, l’ABI, le Poste italiane e le associazioni dei prestatori di servizi di pagamento definiscono con apposita convenzione, da stipulare entro tre mesi dalla data di entrata in vigore della legge di conversione del decreto, le caratteristiche di un conto corrente o di un conto di pagamento di base.

In caso di mancata stipula della convenzione entro la scadenza del citato termine, le caratteristiche di un conto corrente o di un conto di pagamento di base vengono fissate con decreto del Ministero dell’Economia, sentita la Banca d’Italia. Con la medesima convenzione è stabilito l’ammontare degli importi delle commissioni da applicare sui prelievi effettuati con carta autorizzata tramite la rete degli sportelli automatici presso una banca diversa da quella del titolare della carta. La convenzione individua le caratteristiche del conto avendo riguardo ai seguenti criteri:

**1.** inclusione nell’offerta di un numero adeguato di servizi e operazioni, compresa la disponibilità di una carta di debito gratuita;

**2.** struttura dei costi semplice, trasparente e facilmente comparabile;

**3.** livello dei costi coerente con finalità di inclusione finanziari e conforme a quanto stabilito dalla sezione IV della Raccomandazione della Commissione europea del 18/7/2011 sull’accesso al conto corrente di base;

**4.** le fasce socialmente svantaggiate di clientela alle quali il conto corrente è offerto senza spese (ad es. i pensionati).

**\*l’autore è Consulente del Lavoro**

# Le nozze con i fichi secchi



**Il taglio governativo dei finanziamenti al Trasporto Pubblico Locale è spesso un alibi per le Amministrazioni Regionali. E se non basta, giustificano le proprie politiche sbagliate accusando Trenitalia e i ferrovieri.**

**di Sergio Della Libera**

Quello richiamato nel titolo è un proverbio che fa riferimento a chi si rende ridicolo volendo realizzare qualcosa con eccessiva economia, oppure senza disporre dei mezzi necessari.

I fichi secchi, dalle nostre parti, sono considerati da sempre un alimento povero, specialmente a Natale, quindi non adatto a celebrare un evento importante come le nozze.

Come si sarà intuito, il parallelo con quest'antico adagio popolare è il contratto di servizio per il trasporto pubblico locale ferroviario stipulato fra Trenitalia e Regione Veneto.

Fin dall'inizio questo matrimonio si è rivelato molto difficile da gestire, poiché Trenitalia ha sottoscritto il contratto assumendo impegni importanti relativamente ai treni da effettuare, ai mezzi e materiali rotabili da utilizzare, ai livelli di puntualità, pulizia e informazione che se non mantenuti prevedono il pagamento di rilevanti penali.

Gli accordi prevedono anche un importante piano d'investimento comune destinato all'acquisto di 20 treni, (TAF, Vivalto e Minuetto TD/TE) con i quali garantire un notevole ammodernamento del parco rotabile e un migliore servizio per i cittadini della regione. Per molti anni Trenitalia non ha garantito gli standards previsti dal contratto, per questa ragione l'assessore regionale ai trasporti l'ha richiamata all'ordine ottenendo il pagamento delle penali previste.

Tutto ciò ha avuto notevole rilevanza sugli organi di stampa locali, anche perché tali penali hanno contribuito alla riduzione del costo degli abbonamenti dei pendolari.

Ma la Regione Veneto e il suo Assessore ai Trasporti possono scaricare ogni responsabilità solo su Trenitalia e sui ferrovieri?

In una recente audizione in Commissione Trasporti il nuovo ministro Passera ha rifinanziato con 800 milioni di euro il TPL sostenendo,

come aveva affermato anche il Presidente della Regione Piemonte Cota, che i tagli erano insostenibili un po' per l'entità ma, soprattutto, perché non c'era il tempo materiale per riassorbirli cercando risorse alternative nel bilancio della regione stessa.

Ciò ha comportato che la regione Veneto non è stata in grado di mantenere fede agli impegni sottoscritti con Trenitalia, relativamente all'acquisto del materiale rotabile previsto.

Tutto ciò è una palese ammissione dell'incapacità della politica regionale di razionalizzare le spese sostenute a beneficio del Tpl per mantenere le clientele con gli sprechi.

Aspettano passivamente la mannaia dei tagli per poi lamentarsi e scaricare le responsabilità dei disservizi nel trasporto ferroviario su Trenitalia e sui ferrovieri, senza mai fare autocritica.

---

*... gli accordi prevedono un importante piano d'investimento comune ...*

---



Lettera  
 “a cuore aperto”  
 al Presidente della  
 Repubblica dopo il  
 discorso di fine anno

di Adolfo De Santis \*

2012

## Almeno due motivi per voltare pagina

**P**er molti di noi, purtroppo non per tutti, l'arrivo del 2012 rappresenta un momento di riflessione non solo perché banalmente il vecchio va a sostituire il nuovo (come ogni anno che si avvicenda), ma piuttosto perché l'ultimo arrivato nasce da un monito diverso, in controtendenza rispetto al passato.

Da sempre si comincia un anno nuovo con buoni propositi, ovvero nella speranza che si tratti di qualcosa di migliore rispetto al passato. Stavolta non si direbbe e gli auspici hanno lasciato il passo a qualcosa di estremamente reale, di tangibile nella sua durezza quanto nella sua difficoltà oggettiva. I proclami del passato, incentrati sul “raggiungeremo”, sul “faremo”, oggi sono sostituiti da una consapevolezza diversa, incentrata sul “sopravviveremo”, figlia della crisi economica e delle sintetiche e al tempo stesso fin troppo tenebrose declaratorie del nuovo (anche lui) Governo Italiano. Deficit, spread bancari, speculazioni finanziarie, aumento del costo della vita ecc. fanno pensare che “l'annus horribilis”, l'anno dei Maya sia proprio arrivato.

Il Capo dello Stato, nel suo canonico discorso di fine anno, ci ha indicato la via del sacrificio, quella che stranamente non cambia mai, che sicuramente non aiuterà i nostri figli, ma forse servirà per i nostri nipoti. E' difficile essere ottimista, Presidente Napolitano, quando dietro l'angolo del 1 gennaio, come da previsioni, hai trovato la stangata sul premio dell'RC auto; rincari su gas (2,7%) e luce (4,9%); aumenti dei pedaggi autostradali che sfiorano anche il 15%; aggravii sui costi di gestione del tuo conto corrente e sui tuoi risparmi. Per non parlare dei carburanti: deteniamo il poco invidiabile record dei più cari d'Europa. Evidentemente pregiati i nostri carburanti, come di conseguenza lo diverranno tutte le merci di largo consumo, trasportate consumando il prezioso combustibile.

24

Pregiato il nostro carburante, tanto quanto lo è il lavoro dei nostri Deputati, anche loro – altro primato – i più cari d'Europa.

E' difficile essere ottimista, Presidente Napolitano, quando la legge non è uguale per tutti e chi dovrebbe rappresentarci non dà il buon esempio. Spettacoli di fine anno, concerti e fuochi d'artificio, calciomercato di riparazione: in mancanza di “panem” almeno distribuiamo “circenses”.

A ogni cambio di anno, tradizione (incivile) vuole che si gettino via, dalla finestra, le cose vecchie per propiziare l'avvento delle nuove, ma quando non si può gettare il peggio o quello che vorresti e dalla finestra si gettano via solo i tuoi soldi è difficile essere ottimista, caro Presidente.



Tuttavia, la "macchina Italia" è sempre più determinata a portare a termine la sua tabella di marcia. Più lenta nei movimenti, più segnata dalle rughe e un po' meno attiva (come il suo popolo) ma guarda avanti. Come per forza di cose e d'inerzia fa la classe '52 (come tutte quelle a seguire): guardano avanti, ma molto avanti, le cercare di scorgerle le proprie pensioni.

Va avanti la "macchina Italia" nonostante la stangata sull'Rc auto. Non importa che la motrice sia elettrica, a gas o diesel, tira in avanti come un treno, l'Esecutivo italiano, incurante dei rincari su gas, luce e gasolio che serviranno ad alimentarla (la motrice). Dà una caccia spietata agli evasori fiscali, il Governo e li incalza "stoppando" pagamenti in contanti oltre i mille euro, anche quelli che l'INPS emetterà ai pensionati che rientrano in quella "casta". Per non parlare della lotta senza tregua, con tanto di spada e scudo (fiscale), che il Presidente Monti ha ingaggiato nei confronti di chi negli anni - e ancora oggi - "trasloca" i propri beni all'estero (tralasciando il rincaro per i permessi di soggiorno). A quanti dei "soliti noti" converrà più fare su e giù dalla Svizzera per depositare i propri capitali o beni rifugio (oro), con l'aumento dei carburanti e dei pedaggi autostradali? Intanto, però, per allentare la tensione e rallegrare le nostre giornate, continuiamo a dissetarci le menti e le coscienze con ottimi reality "culturali" e con tanta buona informazione mediatica (a pagamento naturalmente), ubriacandoci di sano e leggero gossip. In questo momento è proprio difficile essere ottimisti, Presidente Napolitano, ma dopo ampia riflessione e in controtendenza comincio il mio 2012 con due motivi per voltare pagina e migliorare il mio Paese: faccio un figlio e continuo ad amare il mio lavoro.

\*Referente Nazionale Autoferro  
a.desantis@fastferrovie.it

## Una bella storia

Il 14 novembre scorso il capotreno Pier Paolo De Ninno è in servizio sul treno 10717 diretto da Novara a Pioltello. Dopo la fermata per il servizio viaggiatori a Milano Porta Garibaldi, nota salire sul treno un ragazzino, in tutta evidenza minorenni. Privo di bagaglio, abbigliato in maniera piuttosto malconca, è però in possesso di un regolare biglietto per Lodi.

De Ninno s'insospettisce e lo interroga per cercare di capire qualcosa di più e nel frattempo gli comunica che a quell'ora gli sarà impossibile raggiungere Lodi.

Quando il ragazzino dichiara di avere smarrito lo zaino e quindi di non essere in possesso di documenti d'identità, il capotreno si mette in contatto con la Polizia Ferroviaria di Pioltello. Gli agenti però sono impegnati in un altro intervento in un luogo piuttosto distante dalla stazione, quindi a De Ninno non rimangono che due soluzioni: abbandonare il ragazzino a Pioltello o proporgli di seguirlo sul successivo treno che deve scortare, diretto a Novara. Sceglie, ovviamente, la seconda ipotesi e conduce il ragazzino con sé.

Giunto infine a Novara lo affida agli agenti della Pol.Fer. che lo rifocillano e gli danno un tetto per la notte, nel frattempo cercando di scoprire la sua identità e i motivi per i quali è in giro da solo a quell'ora. Il resto il capotreno lo scopre il giorno successivo dalla lettura dei giornali. Il ragazzino, dell'età di quattordici anni, si è allontanato due giorni prima da Massa Lombarda, in provincia di Ravenna. I genitori allarmati si sono rivolti anche, la sera prima, alla trasmissione "Chi l'ha visto" di Raitre. Rintracciati dalla Polizia Ferroviaria, si precipitano a Novara.

Riportiamo questa notizia per rimarcare lo spirito di servizio e la prontezza di Pier Paolo De Ninno, che con il suo operato ha sicuramente evitato dei rischi per il ragazzo e portato sollievo ai genitori, che hanno potuto riabbracciarlo incolume.

Il fatto che Pier Paolo sia iscritto a Fast FerroVie è, per noi, una piccola soddisfazione in più. (a.s.)

# Scappa di casa, era in treno

## Ragazzino pakistano ritrovato da un ferroviere sul Milano-Torino

ROBERTO LODIGIANI  
NOVARA

Un capotreno attento osservatore dei passeggeri. Si deve infatti a lui se sul Milano-Torino delle 24,15 di lunedì notte è stato rintracciato il quattordicenne di origini pakistane Zain Shafi, scomparso da casa. E' stato identificato e riconsegnato ai cari. Si allontanato da Massa Lombarda (Ravenna) il 12 novembre. Un appello era stato rilanciato anche dal sito internet della trasmissione televisiva «Chi l'ha visto?» di Rai3. Considerata

l'ora molto tarda e il ridotto numero di passeggeri, il capotreno ha notato che Zain Shafi era solo e senza biglietto. Si è avvicinato al ragazzo ma non ha ottenuto risposta.

Giunto alla stazione di Novara, l'uomo ha avvertito la polizia ferroviaria. Le ripetute richieste rivolte al quattordicenne, per fargli declinare le generalità, non hanno sortito l'effetto sperato.

L'unica speranza per tentare di identificare quello che aveva tutta l'aria di essere un adolescente in fuga, con la verifica del bagaglio: «Abbiamo

rinvenuto una chiavetta usb - dicono dalla polizia ferroviaria della stazione di Novara -. E' stata collegata a un computer e nel consultare alcuni dati siamo arrivati alla conclusione che il ragazzo fosse proprio Zain Shafi. Con la seguente verifica alla caserma dei carabinieri di Massa Lombarda, è emerso che su di lui c'era denuncia di scomparsa».

Contatti i genitori, è stato possibile ricostruirne le sue intenzioni: «Era diretto a Turbigo, per raggiungere l'abitazione dello zio - dicono dalla polizia ferroviaria -. Pensava che a



Zain Shafi, 15 anni

Novara ci fosse in partenza un convoglio delle Nord. Ma a quell'ora della notte, avrebbe dovuto attendere fino alla mattina successiva. Il giovane è stato affidato allo zio in attesa che i genitori lo raggiungano per fare ritorno a Massa Lombarda». Il giorno della scomparsa, i genitori avevano ricevuto una telefonata inquietante: un anonimo ne annunciava la morte in un incidente stradale. Grazie al capotreno, invece, a Massa Lombarda ieri notte è arrivata un'altra chiamata che ha scritto il lieto fine alla movimentata «fuitina».

# Cosa (e chi) c'è oltre Salerno?

La carenza infrastrutturale delle regioni del sud porta a sfiorare disastri, com'è accaduto tra Catanzaro e Lamezia Terme. Ve lo documentiamo in quest'articolo.

di Antonio Scalise



Il crollo del ponte Fs fra le stazioni di Feroletto e Marcellinara, avvenuto lo scorso novembre, mette in luce la drammatica situazione in cui versa oggi l'infrastruttura ferroviaria calabrese.

Basta dare un'occhiata alla deliberazione del CIPE del 3 agosto 2011 intitolata "Individuazione ed assegnazione di risorse ad interventi di rilievo nazionale ed interregionale e di rilevanza strategica regionale per l'attuazione del piano nazionale per il Sud" per comprendere come il Governo abbia nei fatti sospeso ogni investimento volto ad ammodernare la rete ferroviaria di questa regione.

La linea che oggi collega il capoluogo regionale al resto d'Italia, la Catanzaro Lido - Lamezia Terme Centrale, è ancora a semplice binario non elettrificato ed è stata realizzata nel corso dell'ultimo ventennio del 1800. A quell'epoca le tecniche realizzative di tipo tradizionale non consentivano l'esecuzione di opere (scavi, ponti, rilevati) della portata di quelle che oggi possiamo ammirare nelle nuove tratte. Le linee seguivano le curve

di livello e le rive delle valli scavate dai fiumi, di conseguenza erano tortuose e lontane dai centri abitati, situati sulle colline. Inoltre, spesso attraversavano zone a elevato rischio idrogeologico. Questo è il quadro di riferimento per comprendere appieno lo stato attuale della linea ferroviaria Lamezia -

Catanzaro, cui si aggiungono frequenti malfunzionamenti degli apparati di segnalamento, più volte riscontrati dal personale di bordo dei treni.

Ma vediamo di sintetizzare brevemente le vicissitudini che hanno interessato la linea negli ultimi anni.

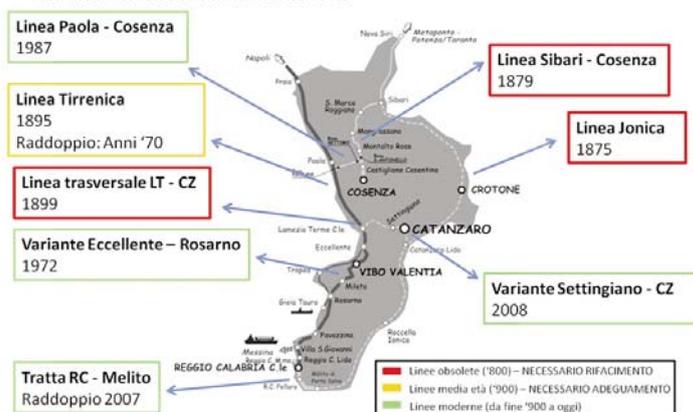
Negli anni '80 era stato finalmente appaltato un progetto di raddoppio e di elettrificazione ma in seguito le Fs, per ragioni rimaste per sempre ignote, scelsero di abortire sul nascere i lavori appena appaltati. Ciò comportò il pagamento di pesanti penali alla ditta che si era aggiudicata l'opera. In definitiva, si spesero svariati miliardi di lire non per fare l'opera, ma per non farla.

Nel 2008 è stata inaugurata la variante di tracciato fra Settingiano e Catanzaro Lido, già dopo alcuni mesi oggetto d'indagini a causa dell'utilizzo - accertato dai periti - di cemento depotenziato, che degrada pesantemente le capacità prestazionali dell'opera, e quindi

## Una rete ferroviaria datata



Le date di realizzazione delle linee calabresi



Su 850 km totali, soltanto 110 km sono costituiti da linee moderne (circa il 12,9%).

## Dal Territorio

fatta oggetto di rallentamenti e limitazioni al transito dei convogli.

Nel 2011 il crollo del ponte fra Marcellinara e Feroletto. Un ponte la cui precarietà era stata già segnalata, l'anno precedente, dall'Amministrazione Provinciale di Catanzaro a RFI. Ma nessun provvedimento urgente era stato preso.

Per capire meglio cosa è successo leggiamo uno stralcio dell'Interpellanza Parlamentare presentata dall'onorevole Mario Tassone, alla Camera dei Deputati, il 14 dicembre scorso.

*“Che cosa è successo il 21 novembre? Lo descrivo con molta puntualità nell'interpellanza urgente: c'è stata una grande pioggia, i soliti smottamenti, una realtà fatta di fumare che straripano, una situazione idrogeologica certamente decadente, la storia di una vicenda che ha riguardato un ponte attraversato dalle Ferrovie dello Stato crollato immediatamente dopo essere stato attraversato da un treno; il treno poi si è piegato verso la roccia con ventuno persone dentro, e meno male che non è andato verso la scarpata: in questo caso, ci troviamo di fronte ad un miracolo”.*

A bordo c'erano 21 passeggeri e almeno 4 ferrovieri in servizio. Sarebbero tutti morti, per la caduta dal ponte o per annegamento (quella sera imperversava un temporale fortissimo, e il torrente sottostante era in piena). Paradossalmente si può considerare una fortuna che il treno poi sia deragliato: se ciò non fosse avvenuto, nessuno avrebbe notato il crollo del ponte (i cavi Fs sono rimasti sospesi nel vuoto, e il blocco è conta assi). Di conseguenza, il treno successivo sarebbe precipitato.

Per tali ragioni la Fast, come vedete nella lettera pubblicata in queste pagine, sta pressando fortemente in questi mesi tutte le istituzioni locali affinché si adoperino per far inserire rapidamente la linea nel corridoio ferroviario alta velocità n.1 Berlino - Palermo, facendola oggetto di rettifica e ammodernamento, con grande beneficio per le province di Catanzaro e Crotone, oltre che per la costa jonica della provincia di Reggio

Calabria.

Occorre integrare le regioni del Meridione con il resto della penisola, favorendo lo scambio di merci e persone, d'idee ed esperienze, così contribuendo al rafforzamento del concetto stesso di Nazione. Isolando, di fatto, la parte più povera della già povera Calabria (la costa Jonica) e la Sicilia, non solo s'impedisce ai loro abitanti di raggiungere agevolmente il resto del Paese, ma si provoca un ulteriore danno socio-economico, a causa

della riduzione dei posti di lavoro nel settore ferroviario e nel suo indotto.

La Fast chiede con forza che il Governo prosegua il corridoio Alta Velocità, a oggi arrestato inespugnabilmente all'altezza di Salerno, come se oltre Salerno finisse l'Italia.

*\*Si ringraziano la Segreteria Regionale Calabria e la Segreteria Provinciale Catanzaro Fast Confasal*



Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti  
Segreteria Regionale Calabria  
Via Pacinotti, 58 Reggio Calabria  
Tel. e Fax 0965-56658

Alla c.a. Ill.mo On. Aurelio Misiti  
Vice Ministro dei Trasporti  
con delega alle Infrastrutture ferroviarie nel Mezzogiorno

Dott. Giuseppe Scopelliti  
Presidente Regione Calabria

Dott. Francesco Talarico  
Presidente Consiglio Regionale Regione Calabria

Dott.ssa Wanda Ferro  
Presidente Provincia di Catanzaro

On. Michele Traversa  
Sindaco di Catanzaro

Dott. Giovanni Speranza  
Sindaco di Lamezia Terme

Dott. Giuseppe Raffa  
Presidente Provincia di Reggio Calabria

e p.c. Pietro Serbassi  
Segretario Nazionale Sindacato Fast-Confasal

Trasmessa a mezzo fax

**OGGETTO: Richiesta di audizione - proposta progettuale di inserimento tratta ferroviaria Catanzaro Lido - Lamezia Terme in ambito Corridoio Europeo n.1 per l'Alta Velocità ferroviaria.**

La scrivente Organizzazione Sindacale, in qualità di Parte Sociale operante da decenni nel territorio calabrese, tra le cui finalità rientra lo studio e la promozione di politiche integrate e sostenibili per i trasporti in Calabria,

TENUTO CONTO dell'adozione in data 19/10/2011 del pacchetto UE che comprende i nuovi orientamenti di finanziamento per le Reti transeuropee di trasporto (TEN-T) per il periodo 2014-2020 e la decisione sulla creazione di un nuovo strumento finanziario, denominato "Connecting Europe Facility", che sostiene progetti chiave nel campo dei trasporti, dell'energia e delle telecomunicazioni;

# Dopolavoro Ferroviario di Orte: Fast esce dalla maggioranza

**Dal Territorio**

**Gli riaffiorare di antichi vizi ci impedisce di portare avanti il lavoro intrapreso due anni fa**

**F**inisce male, dopo due anni dalle elezioni che avevano visto la FAST - insieme alla FILT - vincere con il risultato quasi tennistico di 5 a 2 le elezioni per il rinnovo del Consiglio Direttivo del DLF di Orte, con l'elezione nel consiglio di due donne, prima volta in assoluto nella sua storia.

Il consigliere al turismo Lorena Belli, con una lettera inviata al Presidente e a tutti i consiglieri, ha rimesso nelle mani del Presidente la sua delega.

Come si ricorderà, fu notevole il contributo della FAST nell'affermazione della "Lista del cuore", con oltre 70 voti di preferenza ricevuti dal candidato consigliere Lorena Belli (seconda solo al Presidente Rallini) e l'ottimo risultato conseguito dall'altro candidato Giorgio Suadoni, primo dei non eletti per un solo voto di preferenza; così come sono stati buoni i risultati conseguiti dagli altri nostri candidati.

Cominciava bene quindi l'avventura e buoni erano gli auspici, si respirava voglia di fare, di innovare e migliorare e la presenza di due donne dava ancora più certezze.

Ma, come a volte accade, passata l'euforia iniziale i buoni propositi vengono meno, gli impegni sono disattesi e riaffiorano i vecchi vizi e i soliti mali (scarsa o quasi assente propensione al lavoro di team, manie di

**a cura della Segreteria Regionale Lazio**

assoluto protagonismo, forte accentramento decisionale, vecchi e consolidati contatti) che, di fatto, hanno allontanato fino alla sparizione (fatte salve le presenze obbligatorie nei consigli) i consiglieri eletti.

Nel frattempo è sotto gli occhi tutti il degrado e l'abrutimento del DLF di Orte: avanza inesorabile come inesorabile è l'abbandono da parte dei Soci, degli ex Soci e dei frequentatori che si riversano ormai da tempo su altri locali.

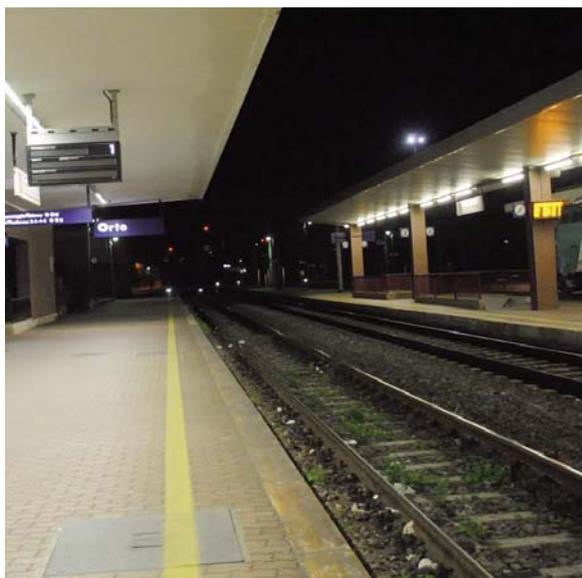
Ebbene, il nostro consigliere Lorena Belli, che aveva avuto la delega al turismo, ha retto fin quanto ha potuto cercando in questi anni, come ha sottolineato rimettendo il proprio mandato, "di costruire un rapporto di fattiva collaborazione, ma l'unico risultato ottenuto è stata solo una lenta, costante e sistematica emarginazione dal ruolo di mia competenza sino all'esclusione totale" e ancora "non ho mai inciso sull'attività del settore Turismo di cui avevo la delega, poiché le iniziative e le decisioni venivano e vengono tuttora prese dal Presidente; prendevo semplicemente atto di quanto deciso a cose fatte e a volte, anzi spesso, ne venivo a conoscenza per interposte persone o dai partecipanti".

Non vogliamo entrare nel merito dei problemi sorti all'interno del consiglio - che comunque giudichiamo gravi - e rispettiamo le decisioni prese in merito dal nostro Consigliere, ma è certo che da parte dell'attuale maggioranza e principalmente da parte del Presidente ci saremmo aspettati anche un formale tentativo di respingere le dimissioni, accompagnato magari da un tentativo di ricomposizione.

Prendiamo atto che tutto ciò non è avvenuto, anzi ci è stato detto che egli ha abbandonato il Consiglio prima del termine lasciando la Presidenza al Vice; si tratta di una leggera mancanza di stile o di una forte presunzione?

Non lo sappiamo, e a questo punto non ci interessa. Certo è che il nostro consigliere continuerà (ovviamente con altro spirito e altro ruolo) a svolgere il suo compito e porterà a termine il suo mandato per la serietà e la responsabilità che la contraddistinguono e per il rispetto che ha nei confronti dei tanti Soci che hanno riposto in lei e nella FAST la loro fiducia e che con il loro voto e la loro preferenza le hanno consentito di essere eletta.

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



## Finalmente Fast Autoferro Lazio.

La serietà, l'impegno e la passione di Fast Confsal stanno dando grandi risultati di fiducia.

di Paolo Ventura

**C**olgo l'occasione di poter utilizzare uno spazio in questo numero del giornale di fine anno per fare un bilancio dei mesi intercorsi tra Aprile e Dicembre di quest'anno.

Dall'8 Aprile infatti la FAST Confsal ha firmato il Protocollo delle Relazioni Industriali con ATAC S.p.A., l'Azienda di trasporto pubblico locale di Roma che conta ben 12.600 dipendenti.

E' stato un percorso non privo di ostacoli, un cammino tutto in salita durato quasi due anni che ci ha visti impegnati duramente per il riconoscimento del nostro sindacato in Azienda; ma il risultato è arrivato, grazie soprattutto alla nostra caparbità e alla bontà della nostra azione sindacale.

Siamo entrati in Azienda forse nel periodo più cupo di tutta la sua storia, sia per gli avvenimenti interni sia per la spaventosa crisi che sta travolgendo il nostro Paese e che inevitabilmente cambierà le regole del mercato del lavoro e della contrattazione.

Negli ultimi mesi del 2010, infatti, la Corte dei Conti e la Procura di Roma hanno aperto due inchieste, ancora in corso, per indagare sulle modalità di assunzione del personale per chiamata diretta in Azienda dal 2004 in poi, che hanno visto coinvolti in prima persona esponenti politici, dirigenti aziendali e, cosa ancora più grave, molti esponenti sindacali.

Lo "scandalo parentopoli" ha fatto perdere completamente la fiducia dei lavoratori nei confronti dei sindacati; lavoratori che si sono visti tradire proprio da coloro che dovrebbero tutelarli.

E' per questo che il risultato di ben 600 iscritti raggiun-

to dalla FAST Confsal in pochi mesi ci riempie di orgoglio e ci carica di responsabilità nei confronti di chi, riconoscendoci quale valida alternativa, ha nello stesso tempo ridato fiducia all'idea stessa di sindacato.

Ora è il momento di dimostrare a tutti coloro che confidano nel nostro operato la stoffa della quale siamo fatti.

La crisi del Paese, infatti, si è ineluttabilmente ripercossa anche sulla nostra azienda che, già provata da anni di politiche scellerate e con un deficit che sfiora i 120 milioni di euro, ha iniziato a intraprendere "strategie" che possono in qualche modo scongiurare il fallimento.

Com'era prevedibile le misure adottate hanno riguardato in prima battuta i settori

più deboli dal punto di vista del potere contrattuale: l'amministrativo e il manutentivo. Nello scorso mese di ottobre, con una lettera alle Segreterie Regionali di tutte le OO.SS., l'Amministratore Delegato informava che dal 1° Dicembre l'Azienda avrebbe receduto i contratti collettivi aziendali.

E' iniziato così un lungo periodo di proteste spontanee dei lavoratori che la FAST Confsal ha sempre supportato e di azioni sindacali che hanno scongiurato l'applicazione del provvedimento, a fronte della ripresa degli incontri sul Piano Industriale.

Sono stati mesi di contrattazioni serrate che hanno portato alla firma dell'accordo il 30 novembre scorso. Una serie di provvedimenti che permetteranno un risanamento economico - finanziario in grado di assicurare la continuità aziendale e scongiurare le ricadute occupazionali.

E' prevista una forte riduzione delle spese per le attività in appalto, saranno reinternalizzate le manutenzioni, si avvierà un processo riorganizzativo al fine di contrastare l'elusione e l'evasione e saranno intrapresi interventi di razionalizzazione e contenimento dei costi del management (revoca dell'orario fiduciario, azzeramento dei trattamenti economici individuali non derivanti da contrattazione collettiva) nonché l'acquisto di quindici nuovi treni e 400 nuovi bus entro il 2015.

Per quanto riguarda invece la parte viva dell'Azienda, cioè i macchinisti e gli autisti, seguiranno nel mese di gennaio incontri tecnici per mettere a punto, nello specifico, come arrivare agli obiettivi di razionalizzazione del servizio offerto e ottimizzazione della produttività richiesti dall'azienda.

Saranno per il sindacato provvedimenti da attenzionare per garantire la tutela del lavoratore, che comunque già vede salire da 36 a 37 ore il proprio orario settimanale.

Quello che ci aspetta è tutt'altro che semplice, ma del resto chi fa questo lavoro sa che le sfide sono la sua vera essenza. E non ci tireremo indietro.

[p.ventura@fastferrovie.it](mailto:p.ventura@fastferrovie.it)

29



# Cronaca di un breve viaggio su bus sostitutivo tra Langhe e Monferrato



**Dalle 8 alle 11 e mezza per neanche sessanta chilometri, visitando tre stazioni. Scambio di auguri, consegna delle agende e la soddisfazione di godersi un viaggio distante dai ritmi frenetici della metropoli. Che da qui è molto distante.**

**di Filippo Leto**

**L**a prima cosa che mi colpisce è la distanza tra il servizio offerto dalle porpore Freccia e quello in cui mi sono appena immerso: un servizio minimale, in linea con una domanda di trasporto irrisoria, tra questi incantevoli paesaggi del Monferrato.

A pensarci bene è come la storia dell'uovo e della gallina, dove è

difficile dire o capire chi è nato prima: servizio pessimo per una domanda scarsa, o viceversa? Senza poter dire o capire qual è la causa e quale l'effetto.

Un'ipotesi l'avrei: quella di chiudere i negozi per risparmiare sui costi dei commessi è una politica che non procaccia clienti, anzi, li dirotta altrove. Così come la "razionalizzazione" del servizio, non legata a una sua politica di rilancio, dirotta la clientela dal treno (o meglio, dal bus sostitutivo) verso altre soluzioni che, il più delle volte, sono le automobili private. Sì, perché di automobili ne girano, a tutte le ore, sulle strade congestionate che corrono parallele ai binari deserti, ultimo ricordo di un servizio che mi ostino a definire ecologico ma che, in realtà, da molti è considerato costoso e obso-

leto.

Pochi viaggiatori, dunque, in bus stretti, dove lo spazio vitale è sacrificato alla necessità di farci stare 54/55 posti. Per chi, come me, affronta il viaggio con due borse e 40 Kg di troppo addosso, lo spazio diventa davvero angusto, al limite della costrizione.

La cosa che più colpisce, però, è lo stato di assoluto abbandono del viaggiatore.

Alla stazione d'origine mi viene indicata la piazza del Movicentro, da cui il bus "dovrebbe partire" dallo stallo 16 o 17.

Il bus, invece, non parte da nessuno stallo, bensì dallo stradone che costeggia il Movicentro e lo vedo dopo aver girovagato un bel po' e chiesto due o tre informazioni.

La prima tappa è una stazione chiusa nel periodo delle Festività.

---

*... quando sopprimere un treno e sostituirlo con un bus era fenomeno eccezionale ...*

---

## Dal Territorio

Umberto, capostazione in pensione, è il “guardiano tuttotfare” di questo fabbricato che per oltre un secolo ha onestamente servito un trivio e che adesso non serve più.

Umberto ricorda il suo passato e gli occhi gli brillano quando i ricordi riaffiorano e si sovrappongono alla realtà: quando si stava peggio ma tutto funzionava; quando in un quarto d’ora si tirava in stazione un treno che aveva chiesto riserva; quando sopprimere un treno e sostituirlo con un bus era fenomeno eccezionale e doveva essere autorizzato da più di un superiore.

La tristezza riaffiora quando l’occhio vede ciò che i “distratti” non vedono: impianto chiuso, sala d’attesa scaldata ma chiusa, viaggiatori che aspettano a -5°, che vorrebbero acquistare il biglietto e che vedono la macchinetta starse ne inoperosa e scaldata in un atrio il cui accesso è loro inibito; un bus che arriva percorrendo la stretta stradina incastonata tra due file di basse case; un altro bus che non può arrivare perché ostacolato dal primo; il cancellone dell’ex scalo merci chiuso, che impedisce le necessarie manovre. Scene surreali, di un servizio approssimativo, che mal si addicono a un Paese civile e industrializzato come il nostro, che in tema di trasporti orgogliosamente scandisce lo slogan “da sempre uniamo il Paese”.

Per fortuna Umberto vede, capisce e agisce, rimediando alla grande inefficienza con il piccolo gesto di chi ama fare e non chiacchierare: spalanca il cannellone, dirige le manovre dei due grossi bus, non fa patire ritardo e disagio a chi è già costretto a subire questo tipo di viaggio. Ha già aggiustato serrature, inchiodato porte, raddrizzato infissi, fatto mille lavoretti d’iniziativa per mantenere bella e accogliente la “sua” stazioncina e trasmettere ai suoi giovani colleghi il rispetto e l’amore per le cose e verso coloro che le utilizzano.

Il bus riparte e un’altra riflessione affiora: un autista che guida un grosso mezzo con esseri umani a bordo e che, contemporaneamente, offre assistenza a un viaggiatore che mastica appena l’italiano, che gli emette un biglietto e ne incassa il corrispettivo, che per fare questi due lavori contemporanei distoglie più volte e per più secondi lo sguardo dalla strada svolge il suo lavoro (o i suoi due lavori) bene e in sicurezza?

Ascolto mille campagne a favore della sicurezza sul lavoro. Condivido e mi faccio portavoce dei mille appelli che vengono fatti affinché chi esce da casa per lavorare vi rientri integro e non dentro una bara. So che sentiamo tutti il problema e che ne siamo sensibili, dal Presidente della Repubblica a me, ultimo cittadino, passando per quanti hanno in mano le leve della Politica e dell’Economia di questo Paese e per quanti sono preposti alla tutela fisica di ogni lavoratore.

Ma forse solo a parole.

Nei fatti il 2011 ha superato, in termini di morti e feriti sul lavoro, i record crescenti registrati negli anni 2008, 2009 e 2010 e ci affacciamo al 2012 ancora con questa cultura del lavoro che ritiene necessario che ci sia colui che guida un bus e colui che faccia i biglietti e dia assistenza ai viaggiatori, ma che assoggetta tali esigenze alle regole di un mercato che impone la fusione dei due ruoli, per non esserne “fuori”.

Il resto del viaggio non ha storia. Scendere dal bus per salire su una stanca, sporca e graffitata Ale 724 è la fine di un’odissea che mi fa persino vedere bello e ospitale quel vecchio treno che ha, oltretutto, la fortuna di avere a bordo un Capotreno che può dedicarsi alle persone senza doverlo guidare.

Perché questa breve cronaca?

Per lanciare un paio di spunti di riflessione, per incamminarci in questo nuovo anno con un paio di obiettivi da raggiungere nello svolgimento del nostro lavoro quotidiano: il miglioramento del servizio e la sicurezza sul lavoro. Ognuno di noi può dare il proprio contributo, nel modo in cui lo sa fare, per raggiungere dei piccoli

risultati e godere la grande soddisfazione di essere stato parte attiva e non passiva di un proces-

so. Per vedere ciò che i distratti non vedono e agire dove le logiche del profitto creano dannose carenze.

L’anno appena iniziato vedrà questi due temi quale principio ispiratore del nostro agire sindacale.

L’augurio che mi sento di fare è che sia un anno ricco di soddisfazioni e sicuramente migliore di quello che stiamo per archiviare. Volgiamo nel frattempo lo sguardo a quanti stanno pagando, con la perdita del proprio posto di lavoro, il prezzo di una politica dei trasporti troppo legata alle logiche di mercato e completamente avulsa dalle logiche umane che hanno un’idea diversa del servizio ferroviario.

Ai licenziati Servirail, Newrest, RSI e ai lavoratori delle ditte di pulizie treni in appalto che stanno vivendo il dramma del preavviso di licenziamento vanno dunque i nostri più sinceri auguri dell’immediata e positiva fine di un incubo.

... scene surreali che mal si addicono a un Paese civile e industrializzato come il nostro ...



## Il Capo treno è una figura in via d'estinzione?

**Il Capotreno oggi è diventato una sorta di bigliettaio, deviatore, verificatore, capostazione e per finire pure macchinista.**

**di Francesco Cundari**

**A**lla luce delle innovazioni tecnologiche che avanzano, questa figura che era divenuta il front-line tra la società e il cliente-viaggiatore di Trenitalia in tutte le sue divisioni oggi tende a sparire. Anzi, appare alcune volte nel momento di estrema necessità come il salvatore, il buon samaritano che porge la mano al disperato, per cercare di salvarlo. Sta insomma perdendo il ruolo primario per cui era nata, rischiando di essere gradualmente e completamente annullata, sotto gli occhi dei viaggiatori, al termine di una lunga e penosa metamorfosi. Con i continui cambiamenti nell'organizzazione del lavoro, quello del capotreno è ormai diventato un lavoro promiscuo a tutti gli effetti.

Ma andiamo ad analizzare la quantità di mansioni e professionalità che ormai costantemente gli sono richieste.

Per iniziare, il bigliettaio.

A causa della chiusura di moltissime biglietterie - ogni anno sempre di più - il Capotreno è costretto a sobbarcarsi altro carico di lavoro, iniziando già qui la sua mutazione. Oltre al controllo, quindi, che è stato fino a poco tempo fa chiamato a svolgere, oggi effettua funzioni di biglietteria ambulante, con i gravissimi rischi che ne derivano, come risulta dagli ultimi dati aziendali sulle aggressioni al personale di bordo, in costante aumento. Voglio tacere sull'evasione, a ciò strettamente collegata: se la società ha deciso di non eseguire ricambi occupazionali nella gestione della rete di vendita è consapevole, credo, anche delle perdite in termini di incassi. La controlleria a terra, magari effettuata con personale inidoneo, potrebbe essere d'aiuto al personale del treno, riducendo i rischi.

Continuando l'elenco delle tante nuove incombenze che complicano il lavoro ci sono le continue variazioni del servizio programmato: molte volte si parte da Capotreno, si diventa CST, per finire molto spesso addirittura macchinista. Queste situazioni minano fortemente il livello di gratificazione e la stessa qualità professionale del capotreno, che anziché svolgere le pro-

prie mansioni si vede costretto a un ruolo secondario come quando, abdicando al proprio primario, deve fungere da secondo agente in cabina di guida perché il sistema SCMT o/e CAR-KIT non è funzionante.

Inoltre, prima di partire o durante il servizio, per anomalie al materiale come pure agli apparati della circolazione si diventa a volte deviatore, verificatore o capostazione. Specialmente in certe aree del nostro paese, dove in poco meno di cento chilometri il regime di circolazione cambia due, tre volte, il Capotreno è il responsabile principale della circolazione, dovendo interfacciarsi con il DCO, DC, DM di competenza. In tutti i casi deve trovare la sua professionalità a ogni inconveniente che gli si presenti.

E' quindi pressoché impossibile rispondere alle tante domande dei viaggiatori svolgendo nello stesso tempo tutti questi ruoli.

Ciò è reso ancora più complicato, solo per fare un altro esempio, dall'intempestiva consegna dell'orario ufficiale di servizio, spesso molto tempo dopo la sua entrata in vigore. In questi casi le anomalie sono molto, troppo frequenti come i provvedimenti disciplinari in cui il capotreno incorre.

Nella programmazione dei turni di servizio, poi, abbiamo più volte riscontrato (ormai sono anni che la società non li consegna in tempo) delle notevoli discrepanze. Ebbene, nonostante siano costantemente segnalate negli incontri con l'azienda, esse non trovano mai soluzione.

Il senso delle responsabilità a cui è chiamato il Capotreno per quelle che sono le sue conoscenze professionali lo sottopone a un continuo stress lavorativo. Egli espleta quotidianamente le mansioni che fino a poco tempo fa erano svolte da altri dipendenti, che facevano solo quello. Si eliminano profili professionali e se ne demanda la competenza e la responsabilità al capotreno. Tanto, si sa, "lei è abilitato!".

Nessun'altro dipendente nelle società di trasporto oggi svolge contemporaneamente ruoli così diversi. Solo il Capotreno.

**Ultim'ora**

## Dopo Servirail tocca ai lavoratori TSI?

**Dall'azienda che svolge per Trenitalia il servizio di ristorazione a bordo arrivano preoccupanti segnali.**

**di Federica Gavita**

**A**ppena prima di mandare in stampa questo numero de "La Voce" siamo stati informati che la Tsi ha comunicato ai propri dipendenti l'intenzione di versare in ritardo gli stipendi di questo mese.

Come se non bastasse, l'azienda ha richiesto di mettere in cassa integrazione verticale il 40% del personale viaggiante e in mobilità coloro che sono vicini alla maturazione dei requisiti per il pensionamento.

Tutto ciò perché, almeno da quanto dicono, il bilancio aziendale registra perdite di circa un milione di euro al mese.

---

*... il bilancio aziendale registra perdite di circa un milione di euro al mese ...*

---

La domanda è: perché, se noi andiamo a lavorare tutti i giorni e portiamo gli incassi, che quasi mai sono modesti e se i nostri treni, a differenza dei treni notte, viaggiano regolarmente e sono in continuo aumento, non ci sono i soldi con cui retribuirci? Dov'è l'errore?

Può dipendere anche dalla mancanza delle sovvenzioni su cui Tsi ha fatto conto finora?

Non lo sappiamo, ma sappiamo che i lavoratori Tsi, come la stragrande maggioranza di coloro che vivono di stipendio, fanno quotidianamente i conti con tutte le incombenze del vivere: scadenze, mutui, scuola dei figli e quella fastidiosissima abitudine di mangiare. Il direttore della banca che ci ha concesso il mutuo, tanto per essere chiari, si accontenterà della fotocopia di un foglio, a firma Tsi, su cui c'è scritto che il pagamento degli stipendi sarà fatto slittare di un certo numero di giorni per non pretendere ciò che ciascuno di noi gli deve? Noi crediamo di no.

E inoltre, oggi si tratta di pochi giorni, ma il prossimo mese? E quelli successivi?

E Trenitalia è al corrente di tutto questo?

## Treni Notte Un accordo da riscrivere

**La soluzione alla vertenza non può che riguardare complessivamente gli ottocento lavoratori.**

**Fast Confisal è contraria all'idea di occuparsi solo di una parte di essi.**

**di Giuseppe Parise**

**I**l giorno 30 dicembre 2012, presso la sede della Regione Lombardia e alla presenza degli Assessori Raffaele Cattaneo e Giovanni



Rossoni – rispettivamente con delega alle Infrastrutture e Mobilità e Istruzione, Formazione e

---

*... la trattativa deve avere necessariamente un ampio respiro Nazionale e Ministeriale ...*

---

Lavoro si è svolta una trattativa fra le società FS SpA, Trenord, alcune tra le società già operanti nel settore ferroviario degli appalti e le OO.SS. regionali e di

settore col fine di raggiungere un accordo che soddisfacesse le condizioni di disagio createsi a seguito dell'interruzione, dall'11 dicembre 2011, del servizio di collegamento dei treni notte tra il sud e il nord Italia.

L'accordo proposto al tavolo della trattativa, nonostante sia di carattere del tutto straordinario, considerando il numero elevato di disoccupazione prodotta dal taglio dei treni che non corrisponde solo ai lavoratori lombardi, bensì a 800 persone spalmate sul territorio nazionale, prevede la ricollocazione esclusivamente per gli ex dipendenti operanti in regione. Una ricollocazione che sarebbe assorbita dalle suddette società, ma che non garantirebbe un'opportunità occupazionale oggettiva, essendo del tutto mancante di un riferimento contrattuale.

La Segreteria Regionale FAST Ferrovie ritiene assolutamente iniquo il sistema che si cercherebbe di introdurre in Lombardia, accomodando solamente alcuni lavoratori a discapito di altri.

La trattativa deve avere necessariamente un ampio respiro Nazionale e Ministeriale in maniera tale da assicurare la tutela di tutti i lavoratori brutalmente licenziati. In merito al contratto e alle modalità d'integrazione, a nostro avviso sarà necessario applicare come riferimento il CCNL delle Attività Ferroviarie.

Le società chiamate in causa e già operanti nel settore utilizzano diversi istituti per la gestione e regolamentazione del loro personale. Alcune di esse hanno, con le società appaltanti, i contratti di servizio al termine del mandato, causando così un'ulteriore precoc-

cupazione in vista di tale scadenza. Altre manifestazioni gravi difficoltà nell'elargire i salari ai propri dipendenti, in alcuni casi anche con ritardi di mesi, generando inquietudine tra gli attuali occupati. Figuriamoci se dovessero sobbarcarsi altra forza lavoro.

I criteri d'inserimento risultano a noi poco chiari. S'introduce il principio di selezione senza aver prima stabilito le regole oggettive. Sorge spontanea la pre-

occupazione della nostra O.S. di come vengano introdotti i lavoratori nelle aziende presenti al tavolo di confronto, e in caso non rispecchiassero le loro esigenze qualitative, vorremmo sapere a quale sorte sarebbero destinati gli eventuali esclusi.

La nostra Segreteria, oltre a contestare i tagli ai treni notte attuati da Trenitalia – e in questo numero del giornale affrontiamo la questione anche dal punto di vista della clientela – considera l'accordo proposto nella sede della Regione

Lombardia assolutamente vuoto e fumoso.

Oltre a manifestare la nostra più assoluta solidarietà a tutti i lavoratori sopra e sotto la torre, faremo il possibile per garantire la massima trasparenza, attenzione e tutela nella vertenza.

[g.parise@fastferrovie.it](mailto:g.parise@fastferrovie.it)



## FRANCESCO

di Antonio Scalise

### Una questione di classe

“La prima classe costa mille lire, la seconda cento, la terza dolore e spavento” cantava Francesco De Gregori nella sua Titanic, bella canzone di qualche anno fa.

Ma quella del cantautore romano è solo una delle tante opere che negli ultimi decenni ci hanno raccontato di tre generazioni di viaggiatori, delle loro diverse ambizioni e aspirazioni, quindi dello status sociale a queste strettamente collegato che trovava esaltazione proprio nella scelta della classe di viaggio.

Sui grandi transatlantici che solcavano l’Atlantico nei primi decenni del ventesimo secolo essa era molto marcata, evidente. In prima classe viaggiavano, in lussuose cabine, nobili e borghesi in crociera mentre nelle anguste cuccette della terza gli emigranti, coloro che lasciavano la povertà per avventurarsi nella ricerca di migliori condizioni di vita; di riscatto sociale, in un certo senso. Talvolta riuscendoci, poiché molte eccellenze dell’arte, della politica, dello sport sono dirette discendenti della fatiscenza di quelle anguste cabine.

La letteratura e il cinema hanno fatto molto per dare dignità ai viaggiatori di terza classe. Ci viene in mente, tra tutti, “Novecento” di Alessandro Baricco, da cui Giuseppe Tornatore ha tratto successivamente il film “La leggenda del pianista sull’Oceano”.

Lo scrittore immagina che Danny Boodman T.D. Lemon Novecento, pianista a bordo del Virginian, suona magistralmente il pianoforte nella “Atlantic Jazz Band” per i facoltosi viaggiatori di prima classe ma chiede e ottiene un pianoforte verticale anche in terza, dove di pomeriggio o di notte tardi va a suonare la musica veramente *sua*, quella in cui non è obbligato a suonare le note *normali*. In un certo senso Baricco lenisce la disperazione dei viaggiatori dell’ultima classe con il privilegio di ascoltare “il più grande pianista che abbia mai suonato sull’oceano” e la sua musica più autentica.

La terza classe sui treni italiani fu abolita nel 1956 e francamente nessuno finora ne sentiva la mancanza. Quasi nessuno.

Perché a qualcuno mancava talmente che ha immaginato di suddividere i nuovi Frecciarossa non più in due, neanche in tre ma *siove e siori* in quattro, dicansi quattro classi: Executive, Business, Premium e Standard. Molto si è scritto e detto in proposito nelle scorse settimane e anche noi vorremmo dare ai nostri lettori la nostra interpretazione.

Tra le caratteristiche delle prime due classi ve ne sono due che ci colpiscono: la notevole distanza tra le poltrone - circa un metro e mezzo in Executive - e la possibilità di scegliere l’Area del Silenzio. Non vorremmo sembrare banali o qualunquisti, ma considerato che questi due livelli di prezzo saranno scelti, si presume, da viaggiatori facoltosi, è un po’ come dire che secondo Trenitalia il viaggio ideale di un ricco è lontano da tutti e zitto. Contenti loro.

Un altro paio di cose ci colpiscono, e qui la voglia di scherzare cala molto. La prima è l’impossibilità dei viaggiatori del livello Standard di accedere alla vettura ristorante. Qui poco male, i viaggiatori potranno tornare al caro vecchio pane e frittata preparato a casa, (e anche qui un riferimento cinefilo vogliamo darlo: si veda l’elogio del pane e frittata del film *Basilicata coast to coast* di Rocco Papaleo) e peggio per chi dovrà accontentarsi dei panini plastificati che si trovano sui treni. Ma la cosa veramente intollerabile è l’impossibilità dei viaggiatori del livello standard di accedere alle vetture delle altre tre classi. Non si può, proprio fisicamente: le porte vengono sbarrate.

Ci chiediamo il motivo di ciò da settimane ma non riusciamo a darci una risposta. Poi abbiamo visto la pubblicità dei nuovi servizi Frecciarossa e abbiamo capito. Nella prima immagine, riferita al livello Executive si nota il manager, abito di buon taglio, che illustra qualcosa al monitor - da 32” - dell’aula riunioni; nell’ultima, che si riferisce alla tariffa Standard si vedono invece mamma, papà e bambino.

Sono di pelle scura e sorridono felici, probabilmente perché mai avrebbero sperato che l’uomo bianco avrebbe concesso loro di viaggiare in Frecciarossa.

Signori, si scende. Dalla civiltà.



# confisal servizi Card



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

**Con TornaQUI! Sconti  
risparmi davvero!**



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

ALIMENTARI E SUPERMERCATI fino al 5%

RISTORAZIONE fino al 20%

VIAGGI DIVERTIMENTO TEMPO LIBERO fino al 25%  
e ancora abbigliamento, accessori, librerie...

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

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

## + SICUREZZA

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

## + LIBERTÀ

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

## + PRIVILEGI

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

## RICHIEDILA SUBITO!

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



## PREVIDENZA

Definiti i tagli, il Ministro Fornero non piange più; adesso le lacrime le versano gli Italiani a eccezione di Parlamentari e altre caste simili. Incertezze sulle date di accesso e sul valore delle pensioni delle nuove generazioni.

a cura di Agostino Apadula

# Riforma pensionistica Incertezze sul futuro delle pensioni

Dopo innumerevoli riforme pensionistiche - susseguitesi a partire dalla riforma Amato del 1992 - che avevano già determinato cambiamenti involutivi sulle regole d'accesso e di determinazione degli assegni pensionistici il governo Monti, con il decreto salva - Italia, in meno di dieci giorni e senza alcun congruo confronto né con le organizzazioni sindacali né in Parlamento, ha mutato completamente il volto al sistema pensionistico italiano.

Nella manovra Monti, in tema previdenziale, ci sono infatti effetti immediati e pesantissimi a carico dei lavoratori, ma anche mutamenti profondi sulle regole di lungo periodo, tali da far pensare/sperare che dopo quasi venti anni di riforme, spesso definite epocali, il cantiere delle riforme previdenziali potrebbe davvero essere chiuso.

Queste in breve le modifiche più rilevanti apportate:

- ▶ soppressione della pensione di anzianità e previsione in sua sostituzione di una più restrittiva quanto provvisoria pensione anticipata;
- ▶ età del pensionamento di vecchiaia repentinamente innalzata per le lavoratrici private;
- ▶ calcolo con il sistema contributivo, il cosiddetto pro rata, a partire dal 2012 anche per le lavoratrici/lavoratori che avevano maturato diciotto anni di contributi al 31/12/1995;
- ▶ pensionamento flessibile per i lavoratori più giovani;
- ▶ incentivi a lavorare, dopo la maturazione del diritto a pensione, fino ai 70 anni e oltre;
- ▶ nessuna previsione di adeguamento all'inflazione, la cosiddetta perequazione, degli assegni da 1.440 euro mensili lordi a salire.

Esaminiamo adesso le novità più nel dettaglio

- ▶ Abolizione delle finestre d'uscita. E' un primo cambiamento di natura tecnica, la cui tempistica ovviamente condiziona le altre novità: il governo ha deciso di cancellare questo meccanismo per cui, dopo la matura-

zione del diritto a pensione, l'accesso effettivo agli assegni pensionistici avveniva un anno dopo (un anno e mezzo per i lavoratori autonomi) il raggiungimento dei relativi requisiti di anzianità/vecchiaia.

Per le pensioni maturate dopo il 2011 le finestre quindi non saranno più previste, ma ovviamente la loro durata temporale sarà assorbita dentro i nuovi requisiti per l'accesso al diritto a pensione e la liquidazione degli assegni pensionistici seguirà immediatamente il conseguimento dei requisiti stessi.

▶ Addio alle pensioni d'anzianità. Il metodo ordinario per l'accesso alla pensione diventa solo il trattamento della pensione di vecchiaia. Il pensionamento di anzianità viene quindi cancellato e in via provvisoria viene sostituito dalla "pensione anticipata", alla quale sarà possibile accedere solo con 41 anni e 1 mese di anzianità per le donne e 42 e 1 mese per gli uomini.

Queste misure non saranno però stabili per il futuro, ma in analogia a come avverrà con i requisiti dell'età saranno incrementati ogni due anni, prevedibilmente di uno/due mesi per volta, per uniformarsi all'aumento della speranza di vita, per come sarà certificato dall'ISTAT. L'accesso alla pensione anticipata è condizionato al possesso dei 62 anni di età, in caso contrario si potrà accedere al trattamento pensionistico, ma la quota di pensione calcolata con il sistema retributivo subirà una decurtazione dell'1 per cento per ogni anno di distanza fino a 60 anni, del 2 per cento per gli anni ulteriori.

▶ Lavoratrici del privato impiego. Per le donne che lavorano nelle aziende private il percorso di parificazione con i requisiti di vecchiaia previsti per gli uomini sarà molto più accelerato di quanto previsto finora; già dal prossimo anno ci sarà una prima variazione con la previsione dei 62 anni di età per le dipendenti e di 63 e mezzo per le lavoratrici autonome. Il processo concluderà nel 2018 quando a 66 anni e 7 mesi diventerà il limite del pensionamento di vecchiaia indipendente-

mente dal genere.

È fatta un'eccezione per le lavoratrici che nel 2012 avrebbero conseguito la pensione di vecchiaia a 60 anni e per i lavoratori che conseguivano la vecchia quota 96 dell'anzianità. Per attutire l'effetto negativo delle novità della riforma su lavoratori e lavoratrici che si sarebbero visti spostare in avanti il traguardo anche di 5-6 anni, il Governo ha previsto per essi la possibilità di uscire dal lavoro al compimento dei 64 anni di età.

► **Metodo di calcolo contributivo.** A partire dal primo gennaio del prossimo anno l'importo di tutte le nuove pensioni sarà calcolato anche con il metodo contributivo, anche per coloro che avevano già maturato al 31/12/1995 i canonici diciotto anni di contributi previdenziali. La novità si applicherà ovviamente solo ai versamenti post 2011, mentre la quota precedente di pensione continuerà a essere calcolata con il metodo retributivo.

In linea di massima si può affermare che il sistema di calcolo contributivo è meno vantaggioso per il pensionando, quindi l'applicazione in toto di tale sistema diventerà un implicito incentivo a lavorare più anni. Ovviamente bisogna puntualizzare che il mutamento del sistema di calcolo comporterà effetti negativi, in modo molto graduale, sulla misura del trattamento pensionistico man mano che, con il passare degli anni, aumenterà l'incidenza percentuale della quota di pensione calcolata con il metodo contributivo.

► **Pensionamento flessibile.** Per coloro che invece hanno iniziato l'attività lavorativa dal 1° gennaio 1996 a seguire, che quindi ricadono nel sistema contributivo intero, ci sarà la possibilità di lasciare il lavoro in una fascia di età compresa tra i 63 e i 70 anni, valori però anch'essi destinati a crescere in rapporto con gli andamenti demografici, o per meglio dire con l'aumento delle aspettative di vita.

► **70 anni e oltre per la quiescenza.** Come sopra detto sarà incentivata la prosecuzione dell'attività lavorativa oltre i limiti della vecchiaia, fino a 70 anni e oltre, con la prospettiva che gli anni lavorati in questa fase incidano positivamente sul valore dell'assegno pensionistico.

► **Perequazione annua dei trattamenti previdenziali.** E' la normativa che nell'immediato comporterà più risparmi agli istituti previdenziali, poiché si è stabilito che per gli anni 2012/2013 le pensioni adeguate all'inflazione saranno solo quelle comprese entro il limite di tre volte il valore del trattamento minimo Inps. Detta soglia corrisponde a poco più di 1400 euro lorde al mese. Questa regola si applicherà per gli anni 2012/2013, mentre presumibilmente dall'anno successivo dovrebbe tornare l'adeguamento per tutti.

► **Contributi di solidarietà.** Sono previsti anche contributi a carico dei lavoratori iscritti ai fondi speciali che, sul piano teorico, in passato hanno goduto di un trattamento più favorevole, mentre per tutti i pensiona-

ti la cui misura di pensione è al di sopra dei 200.000 euro sarà applicata una decurtazione del 15 per cento.

#### **Nuove regole pensionistiche e Fondo Bilaterale**

Anche i lavoratori in mobilità che maturano i requisiti per l'accesso a pensione entro il periodo della fruizione della mobilità e coloro che sono coinvolti in piani di esubero, come i Ferrovieri interessati dalle prestazioni straordinarie del Fondo Bilaterale e degli altri fondi di solidarietà di settore di cui all'art. 2 della legge 662/96, conservano le previdenti norme previdenziali, sia pure, chiosa il Decreto Monti, nel numero massimo di 50.000 unità, limite che in fase di definizione della norma è stato innalzato a 65.000 unità, prevedendo il limite di applicazione alle immissioni nei fondi concordati antecedentemente al 5 dicembre 2011.

#### **Armonizzazione delle regole previdenziali dei Fondi Speciali**

Il decreto cosiddetto salva Italia interviene anche sui regimi pensionistici e sulle gestioni pensionistiche che prevedono requisiti di accesso alla pensione diversi da quanto previsto dall'AGO (Assicurazione Generale Obbligatoria) per stabilire che "sono adottate le relative misure di armonizzazione dei requisiti al sistema pensionistico", specificando anche che tali disposizioni si applicano anche ai lavoratori iscritti al Fondo Speciale dei Ferrovieri istituito presso l'INPS con l'art. 43 della legge 488/99.



### Conseguenze e ricadute sul sistema pensionistico

Rispetto all'aspetto statistico, nel 2012 non si dovrebbe registrare il calo dei pensionamenti certificato dall'Inps per l'anno 2011 che è riconducibile all'introduzione della finestra personalizzata decisa dal precedente Governo. Anzi, secondo le previsioni d'uscita, i pensionamenti per il nuovo anno dovrebbero risultare più numerosi, proprio per effetto degli accessi alla quiescenza di quei lavoratori bloccati dalla nuova finestra nel 2011 e non interessati dalla riforma Fornero, poiché avevano già maturato nel corso del 2011 il diritto alla pensione di vecchiaia/anzianità.

Ovviamente, con il passare del tempo sarà invece sempre più folto il numero dei lavoratori che subiranno gli effetti negativi delle nuove regole previdenziali che, oltre a provocare mesi e anni di ritardo del pensionamento rispetto alle previsioni fatte dagli interessati con le regole precedenti, comporterà anche una riduzione di valore sugli assegni pensionistici. Ciò determinerà una progressione di minori esborsi per le casse previdenziali, che diventerà sempre più elevata fino a toccare il picco massimo, tra circa una decina d'anni, con risparmi complessivi pari a 15-16 miliardi di euro, solo per effetto del cambiamento delle regole d'accesso alla pensione, mentre ammonteranno a oltre 20 miliardi di euro le risorse risparmiate dallo Stato per il complesso degli interventi decisi sulla previdenza, risparmi che ovvia-

mente, giacché sottratte dalle tasche dei futuri pensionati, comporteranno conseguentemente un sensibile impoverimento dei trattamenti pensionistici che saranno liquidati in futuro.

Questo effetto è determinato anche per l'estensione del sistema di calcolo contributivo su tutti i trattamenti pensionistici, che si applicherà quindi anche a coloro che avevano almeno 18 anni di contribuzione al 31/12/1995.

Per effetto di tale norma che entrerà in vigore già a partire dal 2012, gli assegni pensionistici di tutti coloro che andranno in pensione successivamente al prossimo gennaio subiranno delle riduzioni di valore, anche se l'effetto iniziale sarà molto limitato, per la prevalenza della percentuale di pensione maturata fino a dicembre 2011, che continuerà com'è ovvio ad essere calcolata con il sistema retributivo.

Le prime conseguenze sensibilmente negative sull'entità degli assegni pensionistici si determineranno a partire dal 2013 quando sulle pensioni, secondo una stima fatta dalla Ragioneria Generale dello Stato, si avrà una decurtazione media dell'assegno dello 0,8 per cento, percentuale destinata a crescere fino al 4 per cento nel 2018.

Le norme sulla previdenza contenute nel decreto salva - Italia, oltre ad essere inique e lasciare insoddisfatti/irritati i lavoratori più pesantemente coinvolti, pongono anche una serie di problemi che non possono essere sottaciuti:

- ▶ la capacità delle imprese di trattenere nei loro cicli produttivi lavoratori sempre più anziani e la difficoltà di avviamento al lavoro per le nuove generazioni;
- ▶ la sostenibilità degli accordi sulle crisi aziendali, l'applicazione delle prestazioni straordinarie/ordinarie dei Fondi bilaterali;
- ▶ l'inadeguatezza delle future pensioni che saranno liquidate agli attuali giovani lavoratori, considerate anche le ridotte adesioni, soprattutto tra le giovani generazioni, che si registrano a oggi sul sistema pensionistico complementare che, per decollare e assicurare livelli di copertura tali da compensare le riduzioni dei trattamenti previdenziali pubblici, deve sicuramente prevedere normative fiscali più vantaggiose e contribuzioni più appropriate.

**apadula@fastferrovie.it**



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

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

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**