

LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 5-6 Maggio-Giugno 2010



IVU: l'ultima trovata è il turno ad personam

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

Anno IV N° 5-6/2010 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.

pubblicità - studio @ Roma



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

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

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

SOMMARIO

EDITORIALE

E' tutto a Soqqadro, ma non siamo rassegnati
di *Pietro Serbassi*

pag. 4

Il progetto IVU: qualcosa non quadra.
di *Vincenzo Notarnicola*

pag. 6

Ingegnosità infeconde
di *Vincenzo Multari*

pag. 8

Ferservizi il giorno della vergogna
di *Paracelso*

pag. 10

C'era una volta
a cura dell'ing. *Natale Italiano*

pag. 13

**I Tecnici di Manovra e Condotta Traghettonari:
un ibrido a metà strada tra il macchinista e
il manovratore**
di *Enrico Gramuglia*

pag. 14

**Il sistema ferroviario in Spagna: il lungo cammino
verso lo sviluppo della rete ferroviaria**
di *Graziano Badolato*

pag. 15

**Le associazioni datoriali del TPL:
che confusione**
di *Armando Serrini*

pag. 18

Il posto del Capotreno: avevamo ragione noi

pag. 19

L'ALE e le sfide del trasporto ferroviario continentale
di *Matteo Cocuzza*

pag. 20

Macchinisti in Campania
di *Gennaro Di Somma*

pag. 24

Noi.. e la commedia all'italiana
Fast FerroVie Campania-Molise

pag. 28

**13 Aprile2010: Manifestazione nazionale
"Al Paese serve il treno"**
di *Carlo Nevi*

pag. 28

Illusioni etiche e malcostume nel Gruppo FS
di *Clemente Setaro*

pag. 30

PREVIDENZA

**Finestre scorrevoli,
assegno pensionistico più lontano**
di *Agostino Apadula*

pag. 32

Un locale di sosta a Palermo
di *Giorgio Tessitore*

pag. 35

**Vertenza trasporti Calabria
continua il braccio di ferro**
di *Vincenzo Rogolino*

pag. 37

GLI INCONTRI
di *Carlo Nevi*

pag. 38

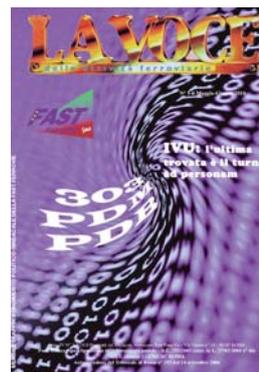
GIALLOFISSO

Miracolo a Milano
di *Antonio Scalise*

pag. 39

N° 5/6

2010



SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

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

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

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

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

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

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

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

NAPOLI 081-5672317 Fabbriato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

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

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

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

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

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

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

LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

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

Anno V - N° 5-6/2010
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n° 353 del 14 Settembre 2006

Direttore Responsabile: **Pietro Serbassi**
Direttore: **Luca Vitali**
Responsabile di Redazione: **Antonio Scalise**
Redazione: **Aniello Carpenito, Angelo D'Ambrosio, Carlo Nevi, Vincenzo Notarnicola, Vincenzo Multari**
Progetto Grafico: **Antonio Scalise e Luca Vitali**

Hanno collaborato a questo numero: **Agostino Apadula, Armando Serrini, Clemente Setaro, Enrico Gramuglia, Gennaro Di Somma, Giorgio Tessitore, Graziano Badolato, Matteo Cocuzza, Natale Italiano, Paracelso, Vincenzo Rogolino**

Foto: Fototeca FS
Archivio fotografico FastferroVie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino
Copia: euro 2.00
Abbonamento euro 18.00
Abbonamento Sostenitore euro 450.00
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie,
presso ist. San paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini
(Indicare nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)
Chiuso in tipografia: il 10 Giugno 2010
Tiratura: 7000 copie

E' tutto a Soquadro, ma non siamo rassegnati Editoriale

di Pietro Serbassi

È necessario uscire dagli schemi nei quali in questi ultimi anni il sindacato è stato relegato.

L'infinita fase negoziale e il tentativo di tenere le categorie degli Autoferrotranvieri e dei Ferrovieri in costante tensione, pronti all'azione di lotta a sostegno della vertenza, sta ottenendo l'unico risultato evidente di allontanare ulteriormente il Sindacato dalla propria base associata. È chiaro che lo stato di crisi non è indifferente agli eventi negativi che stanno sempre più attanagliando il mondo del lavoro, ma nello stesso tempo non può essere un alibi per nessuno.

Personalmente ritengo che lo stallo negoziale per il nuovo CCNL della Mobilità sia da ascrivere completamente agli atteggiamenti di ASSTRA e di ANAV (le associazioni datoriali oggi presenti nel mondo del TPL tradizionale), però non può chiamarsi fuori da responsabilità il Governo. È vero e va dato atto che sia i responsabili del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, sia quelli del Ministero del Lavoro hanno fatto il possibile e lo stanno ancora facendo per ricercare soluzioni mediate ed onorevoli per le parti, cercando di isolare le posizioni evidentemente strumentali e di rilancio delle Associazioni Datoriali, che pretendono il monopolio del mondo del TPL.

Tutti questi sforzi rischiano, però, di cadere nel vuoto se il Ministro del Lavoro in primis non si assume la responsabilità politica di stabilire che le regole di liberalizzazione del trasporto ferroviario passano per la costruzione del settore della mobilità, iniziando con il CCNL unico della Mobilità. In poche parole è giunto il momento che la Politica dica se vuole o non vuole la costruzione di regole chiare per togliere quelle sacche di privilegi che l'attuale sistema ha creato e che niente hanno a che fare con il trasporto pubblico locale che serve alla nazione.

Non può sfuggire a nessuno che la vertenza economica sta montando nella categoria; essa dovrà essere affrontata comunque vada il CCNL della Mobilità, ma se si riesce a creare un sistema di regole omogeneo sarà possibile strutturare gli interventi, altrimenti si avranno solo le solite soluzioni tampone che tenteranno di tappearle falle che ASSTRA e ANAV cercheranno di creare "stimolando" la protesta degli autoferrotranvieri contro il Governo tiranno.

Basti pensare alle dichiarazioni del professor Panettoni, quando rimbrotta al taglio previsto sul TPL nella manovra finanziaria in via di definizione, dicendo che lo strumento a disposizione delle Aziende è una norma del 1931 che prevede i "licenziamenti collettivi".

Caspita! Ma quando difendeva il CCNL dell'Autotreno, il suo cavallo di battaglia non era "i lavoratori del settore sono protetti da possibilità di licenziamenti oggi previsti con la legge 223 del 1991"?



È facile trovare spot accattivanti ma più approfondiamo i vari temi e più diventa evidente che l'unica cosa legittima che ASSTRA sta cercando di difendere è il proprio ruolo, e sinceramente ci riesce molto bene, visto che sta tenendo tutto il settore sotto scacco a dispetto del buon senso che la situazione attuale richiede.

Lasciatemi passare lo sfogo, ma veramente non se ne può più delle capziosità che ogni volta vengono fuori nella ricerca dei problemi anziché delle loro soluzioni.

È insopportabile, infantile e incomprensibile la pretesa di voler selezionare le controparti con cui intrattenere relazioni industriali, soprattutto in un periodo come quello che stiamo vivendo

nel quale, come abbiamo detto, forti sono le tensioni e i rischi di ridimensionamento del lavoro e dei diritti. Ciò consiglierebbe la ricerca di strade e soluzioni condivise, ma ad ASSTRA e ANAV questo pare non interessare, come non gli interessa prendere atto della fiducia e del consenso che Fast FerroVie sta riscuotendo sul campo in Piemonte, in Lombardia, in Puglia, in Sicilia, in Sardegna, in Campania e ultimamente nel Lazio, dove stiamo registrando notevoli adesioni sia nelle imprese pubbliche che private.

La possibilità che il contratto della mobilità possa nascere prima dalle aziende che dalle associazioni datoriali si è palesata con l'accordo fatto in TLN, nonostante gli isterismi e le incoerenti pregiudiziali che il presidente di ASSTRA metteva e toglieva dal tavolo del CCNL della Mobilità. Un po' come dire che un'Organizzazione Sindacale blocca un tavolo negozia-

... più approfondiamo i vari temi e più diventa evidente che l'unica cosa legittima che ASSTRA sta cercando di difendere è il proprio ruolo ...

le perché un lavoratore manifesta la volontà di farsi rappresentare da un altro sindacato. Come al solito le regole liberali vanno bene fin quando colpiscono il mondo del lavoro e vanno in crisi nel momento in cui sono le lobbies a subirne gli effetti.

Tornando alle problematiche del CCNL della Mobilità, siamo stati costretti ancora una volta a rinviare l'azione di lotta; riteniamo che la categoria riesca a capire sempre meno questi rimandi, ma è importante ricercare l'accordo fino in fondo e isolare la vertenza del CCNL unico della Mobilità dalle altre, quindi giocoforza, per le ragioni che le Organizzazioni Sindacali unitariamente e senza retrospensieri hanno dichiarato, si è ritenuto utile riprogrammare l'azione di lotta nel prossimo mese di luglio, con il reale auspicio di giungere prima alla chiusura di un accordo sui quattro punti, anche grazie a un forte apporto del Governo.

È evidente che lo stallo del negoziato del CCNL della Mobilità sia complice anche del tatticismo del Gruppo FS riguardo alle problematiche interne. È inutile nascondere che problematiche come i Premi di Risultato degli anni passati, il blocco di fatto delle assunzioni seppur necessarie, il blocco dei passaggi di livello a chi da tempo espleta funzioni superiori stanno in un estremo tatticismo che secondo i conti dell'Ing. Mauro Moretti devono trovare equilibrio con le procedure di avvio del Fondo bilaterale di sostegno al reddito e nel modo di come si chiuderà il tavolo del CCNL della Mobilità. Ciò non si discosta molto dalla idea

imprenditoriale dell'Amministratore Delegato, che dall'inizio del suo mandato ad oggi ha ridotto i lavoratori in ferrovia a circa 76.000, favorendo una deregulation sempre maggiore e vantandosi di riuscire a risanare con una "cura francescana", ma in realtà approssimandosi a chiudere intere realtà produttive come la Direzione Cargo, ormai rimasta all'osso, (se con più chiarezza l'avesse chiusa già nel 2007, oggi avrebbe fatto meno perdite e avrebbe umiliato meno persone).

Apprendo che, a coronamento di tutto questo, il 2 giugno scorso l'ing. Moretti è stato nominato Cavaliere del Lavoro. Ne approfitto per fargli le congratulazioni, nostre e di tutti coloro che avranno più difficoltà a trovare lavoro, ringraziando anche chi con cura e attenzione assegna queste onoreficenze.

Comunque, come dicevo, il Gruppo FS persegue nel frattempo il suo processo di riorganizzazione "a vista", con un piano industriale da work in progress con l'obiettivo sempre più malcelato di dismettere le attività soprattutto di Trenitalia. Del resto più volte abbiamo avuto modo di sollevare le nostre critiche sull'organizzazione di tutte le divisioni, non tanto per gli obiettivi asseriti ma per lo scollamento che si nota fra le linee dichiarate dalla dirigenza locale e i puntigliosi atteggiamenti di quella periferica. Un atteggiamento che lascia intravedere una sostanziale impotenza della dirigenza, come se ogni sua decisione, dalle grandi strategie fino alla più banale scelta del colore del gessetto per le lavagne, necessiti dell'imprimatur del vertice massimo.

Comunicato Stampa ASSTRA

Roma, 10 giugno 2010

MANOVRA ECONOMICA, SCURE SUI TRASPORTI LOCALI A RISCHIO SERVIZI ESSENZIALI E POSTI DI LAVORO LICENZIAMENTI IN VISTA PER I 116000 LAVORATORI DI BUS TRAM E TRENI

"I tagli previsti dalla manovra per il settore dei trasporti pubblici locali se verranno confermati nell'ampiezza e portata prospettata sono la condanna a morte certa del sistema dei trasporti pubblici locali come lo conosciamo oggi in Italia".

A parlare è Marcello Panettoni, il Presidente di ASSTRA, l'associazione che riunisce oltre 215 imprese, pubbliche e private, di trasporto pubblico urbano e locale e tutte le ferrovie regionali ad esclusione di Trenitalia.

"La manovra picchia duro su un settore che non ha per definizione margini di recupero in grado di assorbire i tagli enormi ipotizzati. I 15 milioni di italiani che salgono e scendono dai nostri bus, tram e treni ogni giorno dovranno prepararsi a un'offerta di servizi devastata. E se si riducono i servizi, si riduce anche la forza lavoro necessaria a produrli. Oggi gli autoferrotranvieri sono oltre 116000 in tutta Italia, non so quanti ne resteranno".

A proposito delle conseguenze sociali dei tagli al trasporto pubblico locale Panettoni aggiunge: "Le nostre imprese, anche quelle a proprietà pubblica, sono tutte società soggette al codice civile, il bilancio in rosso significa per le aziende chiudere i battenti. Per questo ci vedremo costretti a fare ricorso per i licenziamenti collettivi a una norma del 1931 ancora vigente mai utilizzata e che mai avremmo pensato di dover utilizzare".

Il progetto IVU: qualcosa non quadra.

Trenitalia sta per introdurre un programma per la gestione dei servizi del Personale di Macchina e di Bordo. Un miglioramento tecnologico che vorrebbe far gravare sulle spalle dei lavoratori.

di Vincenzo Notarnicola

Quello che da tanto tempo si vociferava in categoria, sempre più insistentemente, è ormai diventato triste realtà: Trenitalia è intenzionata, in tempi brevi, ad adottare un nuovo software per la gestione del personale di macchina e di scorta denominato IVU, dal nome dell'azienda tedesca che lo ha progettato.

Questo è un sistema già adoperato da moltissime aziende di trasporto in Italia e in Europa, da società di trasporto ferroviario ma anche aereo piuttosto che autoferrottrario, che elabora in automatico sia gli allacciamenti programmati, sia la ripartizione di tutti i servizi, ordinari e straordinari, in maniera tale che non si avranno più turnazioni d'impianto, ma ogni singolo agente avrà il proprio turno personalizzato.

Il software raggiunge questo obiettivo attraverso l'elaborazione degli orari dei treni e dei turni dei mezzi di trazione ma anche tenendo conto delle richieste trasmesse al sistema da ogni lavoratore in ordine a ferie, permessi o preferenze a prestare la propria opera in una determinata parte della giornata oltre che, ovviamente, a qualsiasi altra variabile utile allo scopo e inserita nel sistema.

Nelle intenzioni di Trenitalia questo turno personalizzato dovrebbe avere una cadenza mensile ed essere comunicato ad ogni agente il 20 di ogni mese, inoltre svilupperebbe i servizi e le assenze inerenti ai giorni che intercorrono dal primo del mese seguente fino alla prima settimana del mese successivo; un turno di 30/31 giornate o colonne che dir si voglia, che cambia ogni mese e che, inoltre, comunica in anticipo quella che sarà la prima settimana del turno successivo.

Un'altra importante caratteristica del progetto è certamente quella che prevede un sistema di comunicazione, tra agenti e responsabili della produzione, che intende avvalersi unicamente di una piattaforma web, con la quale i lavoratori si interfacceranno attraverso l'utilizzazione di hardware che verranno loro all'uopo distribuiti.

L'impresa ha dichiarato di non essere ancora certa di quale possa essere l'apparecchiatura della quale intende avvalersi per garantire tale trasmissione dati né, tantomeno, se questa sarà, almeno per il personale di condotta e scorta, una sola; comunque è giusto dire che quella che appare più probabile oggi è il palmare già in dotazione al PdB.

Ciò che invece è certo, è il fatto che l'adozione di questo nuovo sistema non contemplerà più nessun contatto personale tra i lavoratori e i quadri addetti alla gestione

della produzione, almeno nello svolgimento del lavoro così come verrà giornalmente programmato; infatti, anche la presentazione in servizio, si prevede che venga rilevata attraverso apposite chiavette elettroniche da inserire a bordo treno.

L'obiettivo societario, che appare oltremodo evidente, è quello di un ulteriore recupero di produttività nel macchinista e nel bordo ma anche, e con entità certamente più significative, tra i quadri oggi addetti alla distribuzione del personale e nella gestione della produzione.

Un segmento lavorativo che, non dimentichiamo, risulta già falciato sia dall'attuazione di quei progetti aziendali di unificazione dei due uffici distinti del macchinista e del bordo, che tanti problemi sta creando nella gestione del quotidiano, sia dalla nuova geografia degli impianti, che appare sempre più votata all'accorpamento più spinto.

L'attuazione del progetto IVU, oltre a rappresentare la negazione di qualsiasi possibilità di sviluppo verticale della carriera dei profili del macchinista e del bordo, che di per sé già rappresenta una ricaduta estremamente negativa e preoccupante sotto diversi punti di vista, per tutto l'organico dei Professional della trazione e del bordo, rischia concretamente di generare anche un'importante quanto

improvvisa e preoccupante contrazione degli organici, generando un'inquietante sacca di esubero di personale, relativamente giovane, altamente qualificato e difficilmente riutilizzabile in maniera diversa.

... la proposta di un recupero di questa entità è, a dir poco, sconvolgente ...

Uno scenario contro l'attuazione del quale il sindacato ha il dovere di approfondire il suo massimo impegno, per la tutela e la garanzia del lavoro, della stabilità acquisita e delle ricadute sociali che esso comporta.

Tornando ad occuparci del software, dedichiamoci ora a quelle che sono le ricadute negative che esso comporterà nell'applicazione al lavoro del PdM e del PdB, grazie anche alle perverse ed esasperate storture che l'impresa vuole o potrebbe compiere grazie al supporto informatico in questione:

1) La saturazione delle 36 ore settimanali, con una "forchetta" di più o meno 6, prevista a contratto per una programmazione a cadenza annuale o, al massimo, semestrale, consente, ad un elaboratore elettronico che lavori su base mensile, un'elasticità tale da vessare significativamente il personale. Un esempio per tutti, in caso di una o più assenze, queste non avranno più una contabilizzazione pari alla giornata di turno prevista, perché non esisterà più; pertanto, sempre che, essendo già programmate come

assenza, riuscissimo a ottenerne un valore, questo sarà tutto da definire.

2) Trenitalia ha già dichiarato l'intenzione di procedere allo spacchettamento dei moduli formativi, affinché la saturazione delle 36 ore medie settimanali di lavoro e/o la prestazione massima giornaliera possano venir saturate attraverso l'impegno di ore di aggiornamento professionale, addivenendo in tal modo al rispetto degli obblighi contrattuali esistenti in materia ma senza alcuna attenzione alla qualità della formazione. Un'iniziativa che, comunque, non trova nessun riscontro contrattuale e che rappresenta una modifica unilaterale dell'impianto formativo, tra l'altro non suffragato da alcun consenso, né da parte sociale né da parte degli organi di vigilanza e/o controllo; pertanto, almeno questa perversa utilizzazione del progetto, ci appare di difficile concretizzazione.

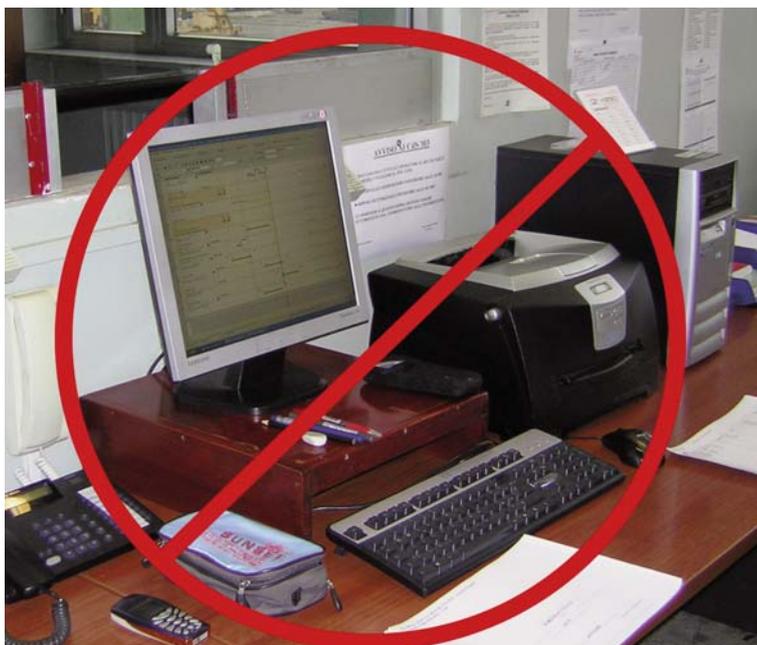
3) Le giornate d'assenza, ferie, permessi e quant'altro dovranno essere richieste prima dell'elaborazione del turno, ciò per far sì che il sistema possa inserirvele nella maniera più produttiva possibile. Non è dato sapere quale sarà il titolo di preferenza adottato dal sistema, laddove insistano su una data giornata un numero di richieste maggiore della disponibilità alla concessione dell'assenza, né in che misura e in che maniera il sistema provvederà, in automatico, allo smaltimento delle ferie arretrate non ancora godute dal dipendente. Una cosa però è certa, con questo nuovo sistema verranno eliminate tutte le norme e le circolari inerenti i conteggi per le giornate di ferie afferenti il riposo settimanale e, con loro, la possibilità di usufruire delle mezze giornate di ferie per il riallacciamento al turno.

Infatti, se i giorni di ferie prenotati cadono vicino ad un riposo settimanale, al programma basterà spostarlo, anticipandolo o posticipandolo nei limiti contrattuali, e il gioco sarà fatto. Dulcis in fundo in nessun caso, per tutti i macchinisti e i capotreni, ci sarà la certezza del godimento delle ferie richieste, fino alla comunicazione mensile del turno.

4) Così come avviene per la determinazione del lavoro settimanale, anche il riposo settimanale con la sua quantificazione annua, cambiando radicalmente la programmazione da una cadenza annua o semestrale a una cadenza mensile, viene stravolto nei principi sui quali trovò stesura al momento della stipula contrattuale.

Lo dimostra il fatto che non è più prevista nessuna certezza sulla sua cadenza, per cui, solo alla consegna del turno mensile personalizzato e solo per la sua durata, secondo Trenitalia il personale di condotta e di scorta potrà sapere quando potrà essere libero dal servizio, quando lavorerà di notte, quando la mattina o il pomeriggio e quando sarà fuori casa per le tante ore del Riposo Fuori Residenza; insomma fino a quindici giorni prima, macchinisti e capotreni non avranno nessuna possibilità di programmare un qualsiasi impegno sociale, famigliare, medico, sportivo o semplicemente ludico o riposante.

Inoltre la programmazione dell'entità del riposo settimanale, che oggi aveva una media di 58 ore per ogni



turno, verrà totalmente stravolta, in quanto avremo riposi che si accorceranno, tendendo verso il limite di 48 ore nei periodi di maggior produzione, mentre quando questa sarà meno intensa, si allungheranno per garantire, ma solo a fine anno, l'adeguamento al limite contrattuale.

5) Tutto il PdM, nessun macchinista escluso, avrà anche la novità di vedersi graficare giornate di disponibilità in turno, non T.I.B. ma, in considerazione del fatto che non sarà più previsto personale disponibile, giornate di disponibilità pura.

6) Gli esempi appena portati dimostrano che gran parte dei limiti normativi relativi al programmato, e non sono pochi, con una modifica così radicale della programmazione stessa, perdono di fatto o cambiano radicalmente significato. Tutto l'articolato contrattuale inerente la ripartizione dei servizi e la tematica inerente i turni, in buona sostanza tutto ciò che concerne le relazioni industriali previste a contratto sulla programmazione della produzione relativa al macchinista e al bordo, diventa in questo modo carta straccia. Difficilmente Trenitalia può essere intenzionata a riscrivere da sola il contratto, pertanto l'applicazione di una tale modifica organizzativa dovrà passare attraverso le forche caudine del confronto sindacale, anche perché con l'organizzazione presentataci, qualsiasi verifica sul rispetto dei limiti normativi, almeno di quelli previsti in programmazione, se non viene negata viene resa veramente ardua, mentre sono un diritto inalienabile del lavoratore e delle parti sociali.

La proposta di un recupero di questa entità è, a dir poco, sconvolgente; se poi viene avanzata da un'impresa da troppo tempo abituata a pretendere dai lavoratori tutto ciò che concorda con i sindacati senza, però, rispettare nulla di quanto si impegna a dare in cambio, diviene decisamente intollerabile.

Anche perché questa impresa di trasporto ferroviario continua a chiedere recuperi esasperati di produttività ad un settore già così provato, per poi sperperare buona parte di quanto guadagnato, se non tutto, con sciagurati progetti riorganizzativi come quello delle frecce colorate.

notarnicola@fastferrovie.it

Ingegnosità infeconde



Ci sono giornate un po' così, fra pioggia, vento e i troppi pensieri che, tra le tante difficoltà, affliggono il personale di bordo che esercita con professionalità e senso di responsabilità il proprio operato a bordo treno.

Poi, un giorno che sembra come tanti, leggendo i documenti di viaggio prima di controfirmarli, affiora un modulo mai visto con intestazione *Trenitalia Gruppo Ferrovie dello Stato, Divisione Passeggeri Regionale Direzione Regionale Lazio*, con oggetto *Rilevazione Frequentazione Fermata di Salone, sulla Linea Roma Tiburtina - Avezzano*.

E fin qui tutto rientra nei compiti istituzionali del personale di bordo. Poi un particolare asterisco che recita così: "Nella sezione destra della casella indicare eventuali viaggiatori di etnia ROM" con nessuna spiegazione come prosieguo, accendendo tragicomiche interpretazioni da parte del personale, con grossi interrogativi e forti perplessità.

La Segreteria Nazionale Fast FerroVie, ritenendo che tutto ciò non possa essere tollerato e per sollecitare un intervento che riportas-

se la questione al suo alveo naturale, ha inviato una lettera al ministro per le Pari Opportunità, al Direttore Centrale Risorse Umane e all'Amministratore Delegato di Trenitalia, denunciando l'iniziativa sterile, dal sapore amaro e dagli obbiettivi poco chiari; iniziative vane come questa non portano giovamento alcuno alle condizioni di lavoro del PdB di Trenitalia. Non è con l'accumulo di inutili dati statistici che si dimostra attenzione verso le problematiche di chi lavora quotidianamente sui treni della maggiore impresa di trasporto nazionale, ma colpendo comportamenti individuali che prescindono da qualsiasi valutazione di genere. Altro sarebbe stato, infatti richiedere un censimento di chi sia in possesso o no di un regolare titolo di viaggio.

... nella sezione destra della casella indicare eventuali viaggiatori di etnia ROM ...

Abbiamo richiesto l'immediato ritiro del modulo, con la naturale amarezza derivante dall'idea che un'azienda pubblica possa anche

Trenitalia dirama una prescrizione in cui chiede ai Capitreno il "conteggio" dei Rom nella stazione di Salone. Fast FerroVie ne denuncia l'inopportunità.

di Vincenzo Multari

solo pensare a tali iniziative.

In risposta alla nostra lettera, il Ministro delle Pari Opportunità Mara Carfagna ci ha comunicato di aver aperto una istruttoria per verificare se ci sono stati comportamenti non in linea con le normative vigenti e a conclusione della stessa sarà sua cura comunicarcene gli esiti.

Con la considerazione che la sicurezza dei cittadini, anche su tratte difficili come quelle di cui stiamo parlando, debba essere una priorità e che, per poterla garantire, è necessario mettere in campo tutte le risorse possibili, riteniamo che la questione che abbiamo sollevato, che ha avuto ampio eco tra l'opinione pubblica e sui mezzi di comunicazione, è il sintomo più evidente di una problematica più vasta e difficile che è quella della sicurezza di chi viaggia e lavora sui treni ed intorno ad essi.

La prescrizione di Trenitalia a cui facciamo riferimento è inaccettabile nella forma ed incomprensibile nella sua utilità pratica; non comprendiamo a cosa possa servire il conteggio delle persone di "etnia ROM" che viaggia sui treni.

Non possiamo ignorare però che ciò è diretta conseguenza di una serie lunghissima di episodi di microcriminalità di cui i ferrovieri e i viaggiatori - e i treni in genere - sono quotidianamente vittima, a Salone come altrove.

Di questo, noi crediamo, la società e le istituzioni devono necessariamente farsi carico, per evitare di

trascurare uno stato di cose che oltre a sfociare talvolta, come narcano purtroppo le cronache, in episodi più gravi di delitti contro la persona, instilla nei cittadini e nei lavoratori una sgradevole sensazione di insicurezza e di abbandono.

Per rimanere nello specifico del caso in questione, ci risulta che in prossimità della stazione di Salone esista un sito della Polizia di Stato, costruito e mai utilizzato; è superfluo dire quanto sarebbe utile la presenza delle forze dell'ordine a generare quel senso di attenzione e di tutela che i cittadini e i lavoratori sempre chiedono e a cui le istituzioni - spesso latitanti - non rispondono.

Chi sale su un treno con un titolo di viaggio, noi crediamo, deve sentirsi al sicuro allo stesso modo sia da aggressioni e molestie che da intollerabili discriminazioni.

Qualche giorno dopo Trenitalia ha reso noto che a seguito dell'indebito utilizzo del modulo per la segnalazione di passeggeri di

etnia ROM sui treni della linea FR2, la commissione interna d'inchiesta ha rilevato che tale modulo

... ciò è diretta conseguenza di una serie lunghissima di episodi di micro-criminalità ...

è stato utilizzato dal 12 al 21 aprile. La sua predisposizione e il monitoraggio sono state intraprese in assenza di disposizioni da parte della dirigenza e all'insaputa di essa, quindi l'iniziativa, che Ferrovie dello Stato condanna e stigmatizza, è stata assunta senza alcuna specifica indicazione da parte della dirigenza. Sono stati individuati i responsabili, nei cui confronti sono stati avviati i procedimenti disciplinari del caso.

Sembra che un'azione individuale abbia turbato e tradito quello che è il pensiero della dirigenza Aziendale.

Ci domandiamo e chiediamo con forza come possano accadere episodi così aberranti, che non trova-

no difese, in una grande azienda come la nostra la cui storia va esattamente nella direzione opposta.

Un caro collega ci ha raccontato un episodio accaduto tanto tempo fa, nel 1943 quando, dopo l'8 settembre, un Tenente di Livorno riuscì a fuggire da Roma grazie proprio all'aiuto dei macchinisti e del personale viaggiante, che gli permisero di salire su una tradotta militare diretta a Pescara per prendere le truppe tedesche. Pur non avendo fermate intermedie, quando il treno arrivò nella stazione di Anversa Villalago Scanno, rallentarono dando la possibilità a quel giovane tenente che si era unito in viaggio ed un altro giovane militare di Scanno di saltare giù dal convoglio.

Quel giovane Tenente si chiamava Carlo Azeglio Ciampi.

Questa è la ferrovia che ci piacerebbe ricordare e non quella di iniziative aride e infelice che non ci appartengono.

multari.vincenzo@fastferrovie.it



Ferservizi, il giorno della vergogna

Ferrovie dello Stato chiude il Centro Formazione di Foligno: una scelta irrazionale e incomprensibile.

di Paracelso

Se ne sono andati a testa bassa, con la coda tra le gambe e senza nemmeno salutare dimostrando, oltretutto, di essere maleducati. Ma forse no, il mancato saluto è dipeso, si spera, dalla vergogna che forse hanno provato per lo scempio, ai limiti del ridicolo, che poco prima avevano consumato. Parliamo dell' 11 Maggio scorso e dei cirenei mandati da Ferservizi alla trattativa sindacale presso il Centro di Formazione di Foligno, ormai chiuso, sul destino dei lavoratori dell'impianto.

In barba al contratto, alle relazioni industriali e soprattutto al buon senso, tutti e cinque i lavoratori sono stati sbattuti ad Ancona, senza tanti complimenti.

A nulla sono valse le ragionevoli argomentazioni sindacali, che con precisione e puntualità avevano indicato più di una possibile soluzione per la ricollocazione del personale nel territorio, senza sradicare gente con più di 50 anni

dalla propria condizione sociale e familiare, condannandoli a una pendolarità giornaliera di quasi cinque ore.

... la chiusura della struttura è, prima di ogni altra cosa, un grave errore industriale e imprenditoriale ...

Ciò brevemente premesso, è forse di una qualche utilità provare a dare una "lettura" della vicenda, sotto i diversi aspetti che essa manifesta.

La chiusura della struttura è, prima di ogni altra cosa, un grave errore industriale e

imprenditoriale: errore che è paradigmatico di una politica industriale sbagliata e rinunciataria.

Sembra infatti che la motivazione che ne è alla base, riposi sull'insostenibilità del conto economico dell'impianto. Ora, ammesso e non concesso che, sotto questo profilo, le cose stessero veramente così e ancor meno concesso che il management di Ferservizi sverti per competenza in contabilità industriale, si tratta di vedere se la soluzione adottata non solo fosse l'unica possibile, ma anche e soprattutto la più conveniente per l'impresa.

Non lo era affatto, come si tenterà di dimostrare e, ovviamente, sulla base di quel che è dato sapere.

Prima di sopprimere un'attività, quale essa sia, un imprenditore vero e un management serio si domanda normalmente due cose: se esistono spazi di efficientamento per tonificare e portare il conto economico almeno in pareggio nel breve e se il rimedio individuato, la chiusura, non si rivelerà, a breve, un male maggiore.

Quanto al conto economico, non trovandoci di fronte ad un caso tipo Parmalat, è verosimile ritenere che con qualche aggiustamento organizzativo e la riduzione di qualche unità, da effettuarsi con gli strumenti a disposizione delle parti, adottandoli si poteva almeno provare a verificarne l'impatto. E ove la situazione fosse comunque rimasta inalterata, procedere ugualmente ma a ragion veduta, alla dismissione.

A tale riguardo si tenga ben presente che l'attività non soffriva di calo della domanda, anzi risulta l'esatto contrario e cioè che vi era una domanda crescente di utilizzazione della struttura. Pare che il 31 Marzo, ultimo giorno di attività, lo stabilimento fosse saturo addirittura oltre le proprie capacità tecniche. Ora, nei manuali di economia, anche in quelli



formato bignami per le giovani marmotte, c'è scritto che la domanda, quando c'è (non ne parliamo quando è crescente) si intercetta, non si respinge. Non sembra vi sia traccia di un ragionamento di questo tipo, cioè di un normale atteggiamento imprenditoriale, che per solito distingue il manager dal ragioniere contabile, con tutto il rispetto per questa categoria meritoria, che però si occupa di conti e non d'impresе. La domanda è: perché?

Si è detto del rimedio peggiore del male: ed anche qui, forse, si può trarre un interessante spunto di riflessione paradigmatica.

E' vero che, in tempi di crisi, il malvezzo tutto italiano porta ad annoverare la formazione tra i primi costi da tagliare: l'esatto contrario di quel che fanno i cugini europei e di quel che solennemente si proclama nelle più svariate occasioni. Soprattutto l'esatto contrario di quel che servirebbe.

Nonostante ciò, sarebbe scorretto affermare che Ferrovie abbia in animo di non fare o ridurre la formazione: anzi, proprio la fine del monopolio naturale e tutti gli annessi e connessi di quanto in generale viene avanti, il salto generazionale che demograficamente si avvicina anche in FS, dovrebbero indurre a intensificare lo sforzo formativo.

Si dirà che la formazione, logicamente parlando, si può fare ovunque e a costi inferiori: non vi è dunque bisogno di strutture dedicate.

E' un assunto generico e in quanto tale sbagliato, che presuppone una robusta ignoranza dei meccanismi e delle tecniche della formazione e che riduce la logistica a una variabile indipendente rispetto al buon esito finale dell'intero processo formativo.

Che tutta la formazione non debba esser fatta in strutture dedicate è un'ovvietà che si commenta da sola. Il problema è che non esiste la formazione, esistono "le formazioni". Intanto e a mo' d'esempio, c'è la formazione a distanza, che non necessita di alcuna sede dedicata. Di tali strutture non abbisognano nemmeno percorsi formativi "leggeri", detti a modulo singolo e per lo più di "richiamo". Per altro, per molto altro, occorrono invece sedi dedicate e qui entra in campo la logistica della formazione. La si può dire in breve e direttamente: per mille motivi, che analisti, manager, psicologi del lavoro e quanti hanno scientificamente individuato, il "contesto logistico" in cui si somministra la formazione è importante quasi quanto la formazione stessa. Più il contesto logistico è unitariamente strutturato, più il corsista sarà a suo agio, avrà meno disagi e apprenderà meglio.

Orbene, posto che per loro stessa ammissione, le ferrovie continueranno a fare formazione di un certo tipo, finiranno col farla in sedi che non avranno le stesse caratteristiche dei centri di formazione residenziali. Vale a dire che il corsista starà in aula, poi dovrà uscire con il suo ricco ticket per mangiare da qualche parte, poi dovrà rientrare e a sera disperdersi in anonimi alberghi.

Detto per inciso, si sappia che la "coesione di gruppo" tra i corsisti, anch'essa essenziale al processo formativo e che i formatori che sanno di che cosa parlano tengono in gran conto, si realizza anche a tavola e alla sera, se si rie-

sce a stare tutti insieme. E' in questi momenti che le inevitabili dinamiche comparativo/competitive, con forte carica di emotività ansiogena, tendono a comporsi e a stemperarsi. Generalmente sfociano in un senso di appartenenza condita da tratti di amicalità, che imprimono nel partecipante un ricordo positivo dell'esperienza vissuta.

Oltre a questi costi, per così dire di qualità del processo, è altamente probabile che anche quelli economici, in nome dei quali pare si sia deciso di chiudere, lieviteranno inevitabilmente. Si dice infatti che gli alberghi, (che peraltro non sono in grado, se non pagando profumati conti, di fornire aule cablate, computer, assistenza d'aula ecc. che invece erano disponibili nella struttura), siano un po' cari, in specie quelli della capitale d'Italia.

Ce n'è abbastanza quanto meno per sospettare che sia stato commesso un grave errore imprenditoriale, con un potenziale danno - non solo economico - per l'intero Gruppo FS.

Ma nella vicenda vi sono anche altri aspetti che meritano preoccupate riflessioni.

Forse per dimostrare di essere più realisti del re, o per compensare altre defaillances, Ferservizi ha dimostrato un'inusitata e infantile durezza nel gestire questa partita, sul piano delle relazioni industriali e sindacali.

E' vero che le ristrutturazioni aziendali e industriali sono (inopinatamente) contrattualmente collocate nella fase dell'informazione. La cosa è invero singolare, sarebbe come dire che Fim Fiom e Uilm non devono discutere del destino industriale di Termini Imerese, discussione che invece fanno e come. Però oggi in ferrovia è così e non sarebbe legittimo imputare alla controparte di aver, per questo aspetto, violato le pattuizioni contrattuali. Caso mai c'è da dire che, nello specifico, si è stravolto anche il concetto stesso di informazione che, almeno così dovrebbe essere, si distingue dalla mera e notarile comunicazione.



... i costi economici, in nome dei quali pare si sia deciso di chiudere, lieviteranno inevitabilmente ...



L'informazione dovrebbe essere condita e sostanziata da notizie circostanziate, dati, analisi, prospettive e via dicendo. E su di essa, quanto meno, dovrebbe potersi aprire una discussione, ferma rimanendo, in materia, la sovranità aziendale prevista dal contratto. Certo, argomentare è più difficile che comunicare, come chiudere un sito è più facile che provare a salvarlo e a rilanciarlo: costa meno fatica e meno rogne e, di questi tempi, si fa pure bella figura. O almeno così si pensa, forse dimenticandosi che al mattino, nello specchio, si riflette la propria immagine, non quella del caporale di giornata.

Se fin qui e in qualche modo si è rimasti nell'alveo, gli argini sono stati ampiamente superati nelle fasi successive.

A valle delle decisioni aziendali, infatti, il sistema contrattuale e negoziale prevede ampio spazio alla contrattazione sulle ricadute che quelle decisioni provocano sul lavoro.

Qui Ferservizi opera una prima, pericolosa e grave operazione: le ricadute sul lavoro sono solo quelle afferibili alle ricadute occupazionali e siccome, nel caso in esame, non ce ne sono perché nessuno viene licenziato, cosa peraltro impossibile e indisponibile a Ferservizi, non c'è nulla da trattare. Zitti e mosca. Non un sindacalista, ma qualsiasi persona di buon senso comprende agevolmente la portata e il significato di una simile posizione. Comprende agevolmente che, secondo questa prassi, d'ora in avanti non solo si è in grado di chiudere qua e là come si vuole e in evidente difetto di argomentazioni, ma si può fare dei lavoratori quel che si vuole o si ritiene, basta che gli si mantenga il posto di lavoro.

Sotto questo profilo, il retro pensiero qualunquistico è facilmente intuibile: si conserva il posto di lavoro, di che vi impicciate? Su questo argomento andrebbe sviluppato un ragionamento che, almeno in questa sede, è impossibile sviluppare.

Tuttavia, ed a prescindere da come la si pensi al riguardo, è certo che il vigente contratto di lavoro non consente un'interpretazione di questo tipo e che dunque Ferservizi è, per questo aspetto, fuori dalla legalità sostanziale del contratto. E lo è nel merito e nel metodo.

Ma non basta. La violazione contrattuale diventa prodi-

toria quando, al fine di aggirare norme che impediscono il trasferimento di lavoratori in possesso di determinate caratteristiche (età ecc.), nella formalità dei provvedimenti adottati non di trasferimento si parla, ma di riallocazione. A 320 chilometri di distanza e con una pendolarità giornaliera di quasi cinque ore, come si accennava all'inizio.

Non la contrattazione, ma le norme contrattuali vigenti, dunque, vengono aggirate e sostanzialmente violate. Se si vuole si può far finta di niente e su tutto, ma non v'è chi non veda come questa vicenda possa costituire un pericoloso e negativo precedente per tutti. Anche per la stessa impresa. Già, perché c'è un'altra e non insignificante considerazione da fare, sperando di non abusar troppo della pazienza del lettore.

Tutte le imprese, ed anche le Ferrovie, ripetono in continuazione che il centro dell'interesse deve essere fulcrato sul cliente e sulle risorse umane, sull'entusiasmo, sul senso di appartenenza, sul lavoro di squadra e via cantando.

Le Ferrovie hanno anche ottenuto, così almeno risulta, la certificazione d'impresa sociale, cioè d'impresa che rispetta i diritti dei lavoratori, i diritti sindacali, le norme contrattuali e quant'altro.

Non è dato sapere come si ottenga questa certificazione e chi la rilasci: difficile ipotizzare che presieda la procedura di certificazione un ente sostanzialmente terzo, mentre è verosimile si tratti di società specializzate. Verrebbe spontaneo l'accostamento alle società di rating, ma non ci sono elementi al riguardo. Come che sia, terza o non terza, questa certificazione parrebbe sussistere.

Nel caso, sia come agente contrattuale nei confronti della rappresentanza sociale, cioè i sindacati, sia come datore di lavoro nei confronti dei propri dipendenti, trattati come numeri e non come persone, Ferservizi, nella fattispecie,

dovrebbe essere ben al di là dei parametri dell'eventuale certificazione acquisita dal Gruppo FS.

Conclusivamente: si è chiusa una struttura che funzionava, almeno a sentire i clienti; si è distrutta una comunità professionale, si sono violate le norme contrattuali, intossicate le relazioni industriali, non si è ottenuto alcun beneficio economico diretto significativo, visto che Ferservizi continuerà a pagare gli stessi stipendi di prima, si è probabilmente arrecato un danno al Gruppo Fs, si sconterà forse una fase di turbolenze, anche giudiziarie dall'esito non scontato, si sono demotivate e demoralizzate risorse umane.

Soprattutto si è creato un precedente che, se verrà colto nel suo significato generale ed al di là degli aspetti specifici, certo non gioverà nei rapporti sociali e men che meno gioverà all'immagine delle Ferrovie.

Complimenti.

... a 320 chilometri di distanza e con una pendolarità giornaliera di quasi cinque ore ...

C'era una volta

La soppressione di un Ente importante quale l'Istituto Superiore Prevenzione e Sicurezza sul Lavoro non può trovare d'accordo chi come noi è attento alle tematiche della sicurezza

a cura dell'Ing. Natale Italiano

La nostra organizzazione Sindacale, sempre attenta alle politiche sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, non può tacere sulla ventilata soppressione di un Ente quale l'Istituto Superiore Prevenzione e Sicurezza sul Lavoro, l'I.S.P.E.S.L.

L'Ente, con la sua opera costante di ricerca, è il punto di riferimento per tutti coloro che operano nel settore della sicurezza.

Nato dall'assunzione delle competenze dei disciolti Enti quali ENPI - Ente Nazionale Prevenzione Infortuni e ANCC - Associazione Nazionale Controllo della Combustione, il ruolo dell'ISPESL ha assunto una rilevanza nel d.lgs. 9 aprile 2008 n. 81 recante il cosiddetto Testo Unico della Sicurezza sul Lavoro.

Secondo la direttiva Europea 2004/18/CE, all'Art. 1 comma 9, l'ISPESL, quale organismo di diritto pubblico, è un Ente che possiede le seguenti caratteristiche:

1) istituito per soddisfare specificatamente esigenze di interesse generale, aventi carattere non industriale o commerciale;

2) dotato di personalità giuridica;

3) la sua attività sia finanziata in modo maggioritario dallo Stato, dagli enti pubblici territoriali o da altri organismi di diritto pubblico, oppure la sua gestione sia soggetta al controllo di questi ultimi oppure il suo organo d'amministrazione, di direzione o di vigilanza sia costituito da membri dei quali più della metà è designata dallo Stato, dagli enti pubblici territoriali o da altri organismi di diritto pubblico.

L'art. 9 del D.Lgs. n. 81/2008, "Enti pubblici aventi compiti in materia di salute e sicurezza nei luoghi di lavoro" ai commi 1, 2 e 3, definisce i principi generali di operatività dell'ISPESL, a fianco di INAIL e IPSEMA, in relazione alle Istituzioni Pubbliche.

Il comma 5 dell'art. 9 del D.Lgs. n. 81/2008 spiega cosa sia l'ISPESL, mentre il comma 6 elenca (lettere da a-a q) i compiti istituzionali che l'Ente è chiamato a svolgere attraverso le strutture centrali e territoriali, tra cui la titolarità delle verifiche di primo impianto e prime verifiche per attrezzature di lavoro assoggettate a tali regimi, garantendo l'unitarietà dell'azione di prevenzione nei suoi aspetti interdisciplinari.

Inoltre, l'art. 71 del D.Lgs. n. 81/2008, al comma 11, individua l'ISPESL come titolare della prima verifica periodica delle attrezzature di lavoro di cui all'Allegato VII (Es. scale, apparecchi di sollevamento etc.) del medesimo decreto.

In sostanza, parallelamente alle classiche funzioni esercitate dall'ISPESL (certificazione, controlli in molti settori impiantistici, presenza in diverse attività di controllo in materia di impianti a rischio di incidente rilevante) l'ISPESL risulta, di fatto, impegnato sia nel settore strategico nella lotta alla piaga degli infortuni sul lavoro sia nella Formazione e Informazione.

Questo Sindacato ritiene importante entrare nel merito della ventilata soppressione dell'ISPESL, poiché con la pubblicazione del D.Lgs. 106/2009 sono state apportate modifiche significative al D.Lgs. 81/08, con l'intento dichiarato di migliorarne sia l'efficacia ai fini antinfortunistici sia di risolvere le criticità emerse nonché di favorire la chiarezza normativa, superando un approccio "meramente formalistico e burocratico al tema della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro".

Il tempo trascorso dell'entrata in vigore del nuovo testo risultante dalle modifiche ed integrazioni non è ancora sufficiente per cogliere appieno tutte le potenzialità, i limiti e le criticità che solo l'applicazione sul campo potrà, nel tempo, evidenziare.



Tuttavia, alcune novità quali le procedure e i criteri per la sospensione dell'attività imprenditoriale (articolo 14), la valutazione dell'idoneità delle imprese attraverso un sistema di "patente a punti" e l'obbligo di nuova valutazione dei rischi a seguito di infortuni - o quando i risultati della sorveglianza sanitaria ne evidenzino la necessità - sono aspetti di particolare rilevanza per la sicurezza nei luoghi di lavoro.

Nondimeno, a fianco di questi aspetti positivi, se ne rilevano altri che ne riducono la portata a causa, di volta in volta, del rinvio a una futura regolamentazione degli elementi innovativi introdotti o del permanere di incertezze interpretative.

Pertanto, siamo dell'avviso che la ventilata soppressione di un Ente importante quale l'ISPESL ed il continuo cambiamento delle norme e dei regimi sanzionatori favorirà la crescita di una pleora di consulenti sulla interpretazione della norma piuttosto che quella di soggetti esperti e qualificati in materia di gestione effettiva dei rischi.

Infine, non volendo apparire precursori di eventi futuri, si consolida in noi l'idea, forse peregrina, che ad essere favoriti da questa ventilata soppressione dell'ISPESL e continue modifiche al D.Lgs 81/2008 saranno le attività imprenditoriali che non intendono adottare, in modo stabile, metodologie e pratiche strutturate e verificabili di valutazione e gestione dei rischi.

naitali@tiscali.it

I Tecnici di Manovra e Condotta Traghettonari: un ibrido a metà strada tra il macchinista e il manovratore

di Enrico Gramuglia



Manovratori con molte delle competenze e conoscenze dei macchinisti, il cui ruolo non è ancora riconosciuto dal Contratto di Lavoro. Il prossimo CCNL dovrà tenerne conto.

Vi vorrei parlare dei lavoratori appartenenti ad una categoria e ad una figura professionale contrattualmente prevista (Tecnico Manovra e Condotta) ma che attualmente effettuano lavorazioni non contemplate all'interno della declaratoria del proprio profilo professionale.

In effetti questi lavoratori sono stati indirizzati nel tempo (attraverso il conseguimento della "Patente C") a svolgere attività di servizio Traghettonamento presso gli impianti di trazione, in modo trasversale tra le società create all'interno dell'azienda.

Questa attività, iniziata per volontà soprattutto Aziendale, viene svolta col personale proveniente per la grande parte dal settore Manovra, con incremento di abilitazioni non previste nella qualifica professionale appartenente ma comunque classificate all'interno della "Patente C".

Questo progetto, che ha fatto conseguire a tutto il personale interessato una notevole crescita professionale, ha permesso una migliore utilizzazione del personale di macchina, facendo iniziare/terminare la sua giornata lavorativa senza relativi tempi accessori e quindi incrementando notevolmente la condotta, attraverso lo scambio diretto (cambio volante) delle consegne fra il traghettonatore ed il macchinista.

Dal momento della nascita di questa nuova/virtuale figura professionale ad oggi, nulla è cambiato, anzi in verità per il personale interessato qualcosa sì, visto che le proprie mansioni lavorative lo hanno portato a seguire dei corsi specializzati per conseguire abilitazioni di elevata professionalità e di conseguenza ad una maggiore responsabilità. Infatti nell'arco della propria giornata lavorativa si ritrova a svolgere attività non più abituali rispetto al passato e alla qualifica, ma bensì ad effettuare lavorazioni comprese nella declaratoria del personale di macchina.

Questo passaggio fa sì che il Tecnico di Manovra e condotta adibito al servizio traghettonamento si sia letteralmente specializzato in una tipologia di lavoro completamente

differente da quella della qualifica d'appartenenza.

Indubbiamente i Tecnici di manovra che svolgono tale attività hanno subito cambiamenti anche della propria vita personale, dovuti ai nuovi orari di lavoro e legati strettamente ai treni da traghettonare. Comunque pur non conoscendo il proprio destino il lavoratore ha sposato pienamente il progetto Aziendale; di sicuro non poteva sapere che dopo tanti anni di attività si sarebbe ritrovato ancora oggi a convivere in una situazione kafkiana, rincorrendo la propria posizione contrattuale, lasciata a navigare su se stessa nonostante il rinnovo contrattuale del 2003.

Questa tipologia di lavoro, tanto importante anche se confusionale dal punto di vista soprattutto aziendale, ha prodotto notevoli risultati sulla produzione, portandosi dietro, però, problematiche che ai tavoli regionali e nazionali non sono state mai risolte se non addirittura mai affrontate. Tra l'altro questo tipo di lavorazione interessa molte realtà di diversi impianti lungo la nostra penisola. Oltretutto sono lavorazioni al servizio di strutture aziendali come Freccia Rossa, Freccia Bianca, ed altro ancora, operando in sintonia con il personale delle strutture citate.

Sostanzialmente, il suddetto Tecnico Manovra e Condotta non chiede altro che sapere chi veramente sia, di quale struttura operativa si ritiene appartenente, quali diritti e doveri sono di sua pertinenza, ma soprattutto essere individuato all'interno del sistema contrattuale dell'Azienda di cui fa parte.

Pertanto si ritiene maturo finalmente il momento di parlare della costituzione di un nuovo inquadramento, nonché di una figura professionale - magari già contemplata nel CCNL AF (potrebbe essere Tecnico di Macchina, ma non ci appassioniamo alla formula, interessandoci la sostanza) - con la possibilità e disponibilità da parte degli stessi di accrescere il proprio ruolo e le proprie responsabilità in ambito lavorativo.

La speranza del personale rimane legata al prossimo rinnovo contrattuale, che si spera arrivi in tempi brevi.

Il sistema ferroviario in Spagna: il lungo cammino verso lo sviluppo della rete ferroviaria.

Dalle visioni di Cervantes alla modernità. Un viaggio nel sistema ferroviario e nella cultura spagnola.

di Graziano Badolato

Ricordi le colline, le valli, le lunghe distese di terra, gli antichi mulini a vento che il tempo non ha potuto cancellare, con i segni del vento e della pioggia, con le pareti sbiadite dal sole di Spagna. Ricordi Don Chisciotte della Manca, il cavaliere errante, con il prode e fido scudiero, Sancho Panza; egli è ancora lì a combattere i mulini a vento, testardo come un mulo, non ammetterà mai d'esser sconfitto da quei mostri che gli serrano il cammino!

España País de los mil caras ... Spagna, Paese dai mille volti...

Popolo d'artisti, naviganti e conquistatori, ricco di un'eredità acquisita nei secoli, così come testimoniato dai templi romani, gli acquedotti, le moschee, le fortezze, i castelli, le cattedrali medievali e i palazzi barocchi.

L'architettura modernista di Antoni Plàcid Guillem Gaudí i Cornet, meglio conosciuto come Gaudí, noto per aver concepito e realizzato la Cattedrale della Sagrada Família a Barcellona.

L'estro e il genio di Salvador Domingo Felipe Jacinto Dalí Domènech, marchese di Púbol; egli è stato pittore, scultore, scrittore, cineasta, designer, esponente importante del movimento artistico Surrealista spagnolo.

Come dimenticare Federico Garcia Lorca, considera-

to uno dei principali rappresentanti del teatro moderno, e la sua poesia dalle radici andaluse, influenzata dalla cultura araba e gitana. Una tra tutte lo rappresenta, Romanza sonnambula che se ricordo bene apre così:

Verde che ti voglio verde. Verde vento. Verdi rami. La barca sul mare e il cavallo sulla montagna. Con l'ombra nella cintura lei sogna sul suo balcone verde carne, capelli verdi, con occhi di freddo argento. Verde che ti voglio verde...

Ancora una volta in viaggio per l'Europa, lungo la strada ferrata, la via che ormai diviene punto di riferimento dei nostri viaggi.

Un Cammino lungo il quale storia, cultura, arte e politica s'incontrano e s'intrecciano tra loro sino a non lasciar distinguere le singole differenze.

Durante il 19° secolo la Spagna, in Europa occidentale, era uno degli stati più poveri, con un basso sviluppo economico e una situazione politica instabile.

Del resto, anche lo sviluppo delle infrastrutture ebbe tempi più lunghi di attuazione. La prima linea ad essere costruita nella Penisola Iberica fu la tratta da Barcellona a Mataró, inaugurata nel 1848.

Solo due anni più tardi, nel 1850, l'approvazione di alcune leggi permise ai Paesi stranieri l'investimento di capitali per la realizzazione di linee ferroviarie di grande estensione.

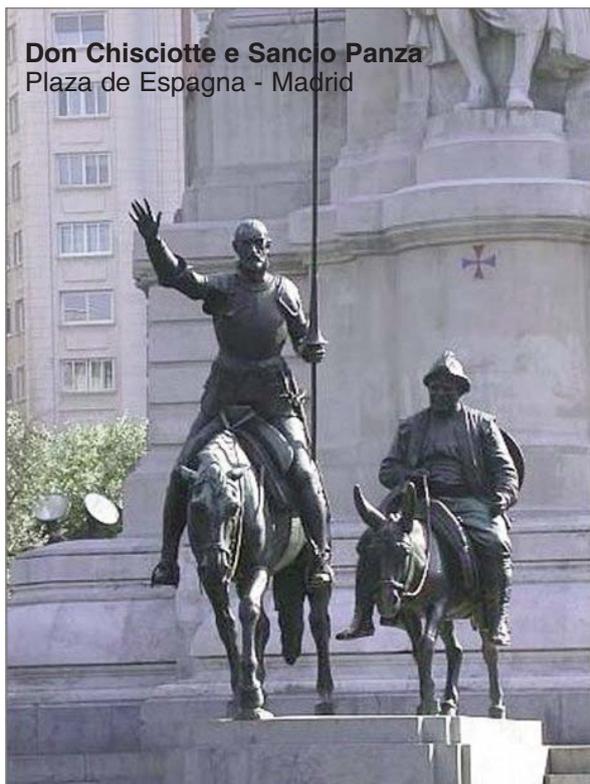
Un grave errore fu commesso a seguito della decisione determinante, presa in fase iniziale, che stabiliva la costruzione delle linee ferroviarie con un insolito scartamento largo 1.674 millimetri.

La scelta del calibro fu influenzata dall'ostilità alla vicina Francia; si credeva che, rendendo le due reti ferroviarie incompatibili, si potesse ostacolare un'eventuale invasione francese.

Questa infelice decisione politica sarebbe pesata sulle generazioni future, in quanto avrebbe ostacolato il commercio internazionale, con un costo di rea-

La rete ferroviaria spagnola





Don Chisciotte e Sancio Panza
Plaza de España - Madrid

lizzazione delle nuove linee ferroviarie molto elevato.

A causa del costo di costruzione di linee a scartamento largo, un vasto sistema di scartamento ridotto delle ferrovie è stato realizzato nelle regioni più povere della Spagna, soprattutto nel nord-ovest del Paese.

La linea principale della rete ferroviaria era quasi completa intorno al 1870, alla vigilia della guerra franco-prussiana (1870-1871), che ebbe come conseguenza il crollo del Secondo impero francese, con la perdita dell'Alsazia e della Lorena, la nascita della Terza Repubblica francese e dell'impero tedesco.

Gli esiti di quella guerra contribuirono notevolmente al nuovo assetto geopolitico europeo, così la Spagna poté intraprendere finalmente il lungo cammino verso lo sviluppo della rete ferroviaria, superando il timore di una possibile invasione da parte della vicina Francia.

Ma a causa di uno sviluppo economico inadeguato, la rete ferroviaria spagnola non è mai divenuta così ampia come nella maggior parte dei paesi europei.

La guerra civile spagnola (1936-1939) fu causata dalle complesse differenze politiche tra i nazionalisti anti-marxisti, noti come Nacionales, ed i Republicanos composti da truppe governative e sostenitori della Repubblica spagnola.

Con la vittoria dei Nacionales, dopo una guerra fratricida, nasce la dittatura del generale nazionalista Francisco Franco, che dovrà provvedere al ripristino della rete ferroviaria, gravemente danneggiata durante i due anni di disordini.

Dopo molti anni, al termine della Seconda Guerra Mondiale, il sistema ferroviario iniziò a riprendersi,

attraverso interventi di ammodernamento dell'infrastruttura ferroviaria, avviando un programma di modernizzazione per provare a recuperare il ritardo con il resto dell'Europa.

Solo dopo la scomparsa, il 20 novembre 1975, del dittatore Francisco Franco, sarà attuata una politica adeguata di trasformazione delle linee a scartamento ridotto, fondamentale per adeguarsi alle necessità dei treni provenienti dall'estero.

Negli anni novanta le ferrovie spagnole ricevettero molti investimenti, in gran parte provenienti dalla Unione Europea, che aiutarono il paese nella realizzazione di nuove linee ad alta velocità.

Recentemente, con la realizzazione di linee a scartamento normale, i treni ad alta velocità della linea AVE iniziarono a percorrere la tratta da Madrid a Siviglia, collocando la Spagna al livello dei sistemi ferroviari europei.

Nel 2003 è stata inaugurata una nuova linea ad alta velocità da Madrid a Lleida, poi estesa a Barcellona dal 2007 e, infine, attraverso un tunnel internazionale sotto i Pirenei, a Perpignan, dove si collegherà con il sistema francese ad alta velocità TGV ad alta velocità.

Il sistema ferroviario ad alta velocità Alta Velocidad Española (AVE) è attualmente in costruzione in Spagna, dove i treni, dal 1992 percorrono la linea Madrid-Siviglia ad una velocità massima di 300km/h.

Il servizio viene realizzato con materiale Alstom (serie S-100 e serie S-104) derivato dal Pendolino italiano, per i servizi Avant (regionali ad alta velocità Madrid-Toledo, Madrid-Ciudad Real-Puertollano e Siviglia-Cordoba).

Se l'ambizioso programma di opere pubbliche dell'AVE dovesse essere realizzato, entro il 2020 la Spagna avrà 7.000 km di linee percorse da treni ad alta velocità che collegheranno tutte le città capoluogo di provincia della penisola a Madrid in meno di 4 ore e a Barcellona in meno di 6 ore.

Da dicembre 2007 treni ad alta velocità spostano già i passeggeri tra Madrid e Màlaga in due ore e mezza, e tra Madrid e Valladolid in cinquantasei minuti; da febbraio 2008 l'alta velocità permette già di arrivare a Barcellona in due ore e trentotto minuti. Perciò sono introdotti i nuovi treni ad alta velocità S-102 (detti "Pato") della spagnola Talgo per i servizi da Madrid a Màlaga, Valladolid, Saragozza e Huesca, e S-103 (i "Velaro") della tedesca Siemens AG per i servizi Madrid-Barcellona e i servizi diretti



Barcellona-Siviglia e Barcellona-Málaga.

Sono introdotti anche nuovi servizi regionali ad alta velocità (Avant) con i treni S-104 tra Málaga e Siviglia, tra Calatayud e Huesca, e tra Lleida e Barcellona, e con i treni S-130 (della spagnola Talgo) tra Madrid e Segovia.

Le linee in servizio da giugno 2008 sono:

- Madrid - Ciudad Real - Puertollano - Siviglia (aprile 1992, velocità massima 300 km/h, lunghezza 470 km) con una derivazione a Toledo (2004, velocità massima 270 km/h, lunghezza 21 km);
- Córdoba - Antequera - Málaga (dicembre 2007, velocità massima 350 km/h, lunghezza 154 km).
- Madrid - Guadalajara - Calatayud - Saragozza - Lleida - Camp de Tarragona - Barcellona (ottobre 2003 fino a Lleida e febbraio 2008 a Barcellona, velocità massima 350 km/h, lunghezza 621 km). Questa linea è il primo tratto della connessione Madrid - Francia che sarà messa in servizio nel 2012. Da questa linea parte la derivazione Saragozza - Huesca (messa in servizio nell'ottobre 2003).
- Madrid - Segovia - Valladolid (dicembre 2007, velocità massima 350 km/h, lunghezza 183 km). Questa linea è il primo tratto comune delle linee verso il nord della Spagna (Galizia, Asturie, Cantabria, Bilbao ed

una seconda connessione con la Francia) ed ha la più lunga galleria spagnola: "Tunel de Guadarrama" doppia galleria di 28,70 km.

La prossima linea ad essere messa in servizio sarà Madrid - Cuenca - Valencia (lunghezza 361 km), nel 2010, e la derivazione a Albacete - Xàtiva - Alicante - Murcia nel 2012.

Oggi come allora, comodamente seduto su un moderno treno spagnolo, guardi dal finestrino il mondo correre davanti agli occhi, le distanze si accorciano ed i tempi si riducono e rincorrendo un pensiero, rivedi le immagini sbiadite di una vecchia locomotiva.

Un viaggiatore, seduto su un sedile di legno, legge un vecchio racconto pubblicato due secoli prima.

E' lui, Don Chisciotte della Mancha, il cavaliere errante, incontrato all'inizio del nostro cammino lungo le vie di Spagna.

Il folle cavaliere mostra al lettore qualcosa di profondo, di meno superficiale, il dilemma dell'esistenza, la delusione che l'uomo subisce di fronte alla realtà, che annulla l'immaginazione, la fantasia, le proprie speranze, la realizzazione di un progetto con il quale ogni individuo si identifica.

badolato@fastferrovie.it



Le Associazioni datoriali del TPL: che confusione

La contrapposizione tra Asstra/Anav e Federtrasporto crea problemi alla discussione sul CCNL della Mobilità.

di Armando Serrini

La fase post elettorale è ormai alle spalle, gli schieramenti politici sono ben definiti, la crisi globale dell'Euro impone ristrettezze e sacrifici; da un lato il Sindacato dei lavoratori in assetto propositivo, dall'altro le Associazioni datoriali in estrema confusione. In mezzo, l'attività Governativa in una posizione attendistica. Questo è il triste quadro del Trasporto Pubblico Locale.

In campagna elettorale si è spesso parlato di interventi strutturali e regolamentari del TPL, quale, appunto, volano per il rilancio dell'economia. Oggi che le posizioni politiche si sono radicalizzate si evita di portare a termine l'approvazione di un CCNL della mobilità, disattendendo qualunque accordo pregresso.

Proprio nell'ottica di una politica di contenimento dei costi e della ricerca di una chiarezza strutturale e regolamentare, quale appunto l'ipotesi di un CCNL omnicomprensivo, la posizione delle Associazioni datoriali è ovvia, un contratto unico eliminerebbe la possibilità di attuare contratti atipici, inoltre, alla lunga distanza, ridurrebbe anche il ruolo di tali Associazioni. Il Governo, rappresentato dai Ministeri delle Infrastrutture e Trasporto e del Lavoro, non prende una seria posi-

... il Governo, rappresentato dai Ministeri delle Infrastrutture e Trasporto e del Lavoro, non prende una seria posizione ...

zione; oggi è favorevole domani è di parere contrario.

Questa situazione di stallo non facilita i rapporti tra i lavoratori e



le Aziende, anzi crea diseconomie, confusione e costi elevati, tutti elementi che ostacolano una politica di rilancio e di produttività. Questa situazione paradossale è ulteriormente aggravata dalla contrapposizione: da un lato Asstra e Anav, dall'altro Federtrasporto. Mentre le prime ostacolano il logico processo per arrivare a un contratto unico, con le dovute considerazioni specialistiche del settore, la Federtrasporto

ha assunto una posizione chiara e definita nell'ottica della chiarezza e della semplificazione dei ruoli.

Inoltre, se si analizzano i rispetti-

vi bilanci, risulta evidente il costo sostenuto per mantenere tale impalcatura, senza tener conto dei danni programmatici derivanti al comparto trasportistico a posizioni attualmente assunte. Inoltre, sotto il profilo normativo, ha un senso distinguere un'Associazione datoriale dedicata al comparto Pubblico da quello privato quando la realtà economica/strutturale e normativa è di gran lunga di natura privatistica anche se con partecipazione, totale o parziale, privata?

In tale contesto non sarebbe il momento di fare una "pulizia" del settore?

Il posto del Capotreno: avevamo ragione noi

Ne avevamo scritto su La Voce diversi mesi fa. Erano sorte una serie di controversie tra il personale, e tra questo e la dirigenza aziendale, riguardo al posto da occupare dal capotreno sui convogli affidati ad un solo agente di condotta. Le norme parlavano e parlano chiaro, e noi le avevamo indicate con chiarezza: l'Art. 32 della P.G.O.S., l'Art.14 dell'I.S.P.A.T. e il Decreto N. 4/2009 del direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, Alberto Chiovelli, che modifica l'istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni "Art. 8 All. V I.S.P.A.T. Rotabili affidati ad un agente di condotta". Esse stabiliscono senza ombra di dubbio che il posto del Capotreno, in caso di scorta a treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, è quello del secondo agente in cabina di guida.

Rimane inteso - ovviamente - che le incombenze del personale di scorta sono diverse se si tratti di treni ad agente unico o ad agente solo.

Ma le interpretazioni errate - quando non sapientemente capziose - continuavano, quindi abbiamo deciso di porre il quesito all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria che, proprio mentre chiudevamo questo giornale, ha reso

pubblica la risposta, che pubblichiamo in questa pagine.

Essa dimostra ancora una volta che, scevri da posizioni preconcepite e non avendo nulla e nessuno da tirare per la giacchetta a sostegno

di nostre posizioni o scelte politiche, avevamo interpretato le norme in modo corretto.

Avevamo ragione noi.

(a.s.)



ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

ANSF Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie

Prof. n°ANSF 03615/10
Firenze 09-06-2010

F.A.S.T. Ferrovie
Segreteria Nazionale
Via Prenestina, 170
00176 Roma

OGGETTO: Posto del Capotreno.

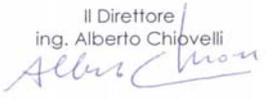
Riferimento: Nota FAST-Ferrovie - Segreteria Nazionale, prof. n. 994/9, 07 Giugno 2010.

In esito alla nota a riferimento, per quanto di competenza di questa Agenzia, si ribadisce che:

- la modifica dei testi normativi, quindi anche della PGOS, è di competenza esclusiva di questa Agenzia (decreto ANSF n. 1/2009, punto 3.6). Le imprese ferroviarie possono proporre a questa Agenzia, in conformità ai punti 2.3, 3.1.1 e 3.6 del decreto ANSF n. 1/2009, modifiche ai testi normativi motivate e supportate da idonee analisi del rischio;
- l'articolo 32 della PGOS e l'articolo 14 del Capitolo II dell'ISPAT individuano il posto del capotreno sul convoglio e cioè la postazione che il capotreno deve poter occupare durante il servizio quando le proprie incombenze glielo consentano, tenuto conto della tipologia di convoglio, del servizio svolto e della presenza di altro personale di scorta.

Poiché gli argomenti di cui alla nota a riferimento sono trattati dalle normative in vigore, si resta comunque disponibili ad esaminare le proposte di modifica e di integrazione che codesta Organizzazione Sindacale riterrà opportuno formulare.

Il Direttore
ing. Alberto Chiovelli



Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie
Piazza della Stazione, 45 50123 - FIRENZE - Italia
Tel. +39 055 2356620 - +39 06 41582379 - Fax +39 055 2356495
agenzia.sicurezza@ansf.it codice fiscale 94165250484

L'ALE e le sfide del trasporto ferroviario continentale

di Matteo Cocuzza

Si è svolto a Barcellona il 22 maggio scorso il 6° Congresso dell'Associazione dei Sindacati dei Macchinisti Europei.



Il VI Congresso ALE del 22 maggio 2010 è stato caratterizzato da un determinante comune sul quale si sono incentrate le relazioni della maggior parte dei presidenti delle Associazioni aderenti.

La liberalizzazione del trasporto ferroviario nel nostro Continente: un processo che sta correndo veloce, con l'esigenza delle parti sociali di impegnarsi a gettare le basi comuni sulle quali proiettarsi nello sviluppo di attività congiunte, che assicurino gli aspetti fondamentali di garanzia e sicurezza.

Dopo i dovuti ringraziamenti al presidente uscente, Manfred Schell, che con la sua iniziativa ha fatto crescere l'Organizzazione di numeri e rappresentanze oltrechè del riconoscimento da parte delle istituzioni europee, il presidente Juan Jesús Garcia Fraile ha basato il proprio discorso sui temi accennati in precedenza, sulla necessità che l'Europa debba scommettere sul trasporto ferroviario, perché rapido e sicuro, perché con

l'espansione dell'alta velocità, la considerevole riduzione dei tempi di percorrenza, gli alti livelli di confort, il minore costo energetico e il ridotto impatto ambientale, permette un vantaggio esponenziale rispetto ad altri mezzi di trasporto.

Tuttavia è necessario che i governi investano su questa risorsa e ALE, l'organizzazione più rappresentativa dei macchinisti europei, ha il

diritto e l'obbligo di produrre il proprio contributo per esperienze e capacità di lavoro, senza dover snaturare la propria essenza autonoma.

Partecipando attivamente a diversi gruppi di lavoro creati per l'Agenzia Ferroviaria Europea, ALE con i propri uomini, di fatto ha esplicitato il riconoscimento come parte sociale per il trattamento dei temi ferroviari; sin dall'avvio del processo di liberalizzazione si è impegnata a fissare le basi comuni per lo sviluppo del progetto, con criteri che garantiscono gli aspetti primari.

... la sicurezza come elemento fondante, l'interoperabilità dei sistemi di circolazione, la creazione di un linguaggio comune nel trasporto ferroviario ...

La sicurezza come elemento fondante, l'interoperabilità dei sistemi di circolazione, la creazione di un linguaggio comune nel trasporto ferroviario, la costituzione di sistemi di sicurezza comuni e la formazione del personale ferroviario, con particolare considerazione a quella dei macchinisti, stridono con il discutibile orientamento delle istituzioni che, con i criteri fissati dalla Direttiva europea sulla certificazione dei macchinisti, tracciano una linea univoca proiettata esclusivamente sul business.

E' chiaramente insufficiente richiedere unicamente i requisiti formativi per l'accesso alla professione di macchinista o la conoscenza della lingua dello stato sul quale si circola, se non si focalizza come obiettivo pri-

... la sempre maggiore discriminazione del trasporto ferroviario rispetto al traffico su gomma ...

mario la normativa comune e la sicurezza nel trasporto ferroviario solo perché economicamente più onerosi.

Dopo l'unificazione, la nuova Europa presenta ancora degli squilibri anche in ambito ferroviario; le norme, le condizioni di lavoro, i trattamenti economici, differenze per superare le quali serviranno degli sforzi aggiuntivi. Assieme alle altre sfide, ALE le affronterà con immediatezza, impulso e partecipazione.

A conclusione, il presidente sottolinea l'importanza di intraprendere un dialogo costruttivo con le Organizzazioni che ancora non aderiscono all'Associazione, con loro bisogna creare le condizioni affinché possano identificarsi in ALE, perché di più si è migliori e si acquisisce maggiore potere negoziale.

Da qui, gli interventi dei vari presidenti delle associazioni nazionali, che ribadiscono le tesi esposte dal Presidente, con attenzione particolare alle questioni nazionali.

Hubert Giger, presidente VSLF (Svizzera), denuncia le problematiche incontrate nei negoziati per la contrattazione salariale del 2010, dove si è dovuti ricorrere alla Corte di Arbitrato perché fosse riconosciuto ai lavoratori un premio una tantum di 450 euro; inoltre si sta lavorando per il riconoscimento professionale del macchinista, per questo è stato anche coinvolto l'Ufficio federale Svizzero della formazione professionale e della tecnologia.

Claus Weselsky, presidente della GDL (Germania), esprime quanto sia importante fissare le regole base riguardo ai contenuti ed alla durata della formazione dei macchinisti, incluso l'addestramento al simulatore, e stabilire i principi riguardanti lo sviluppo di carriera professionale, caratterizzando ogni attività con lo slogan: "Concorrenza leale, salari equi".

Arthur Mercier del SACT (Belgio), oltre ad allinearsi alle problematiche descritte dai colleghi, sottolinea che, dopo annose battaglie legali, il Giudice della Corte



d'Appello ha condannato SNCB a riconoscere il SACT come Sindacato Autonomo dei Macchinisti Belgi.

László Kiss presidente del MOSZ (Ungheria), dà l'idea di come la crisi economica interessi ancor più pesantemente l'est europeo. Il progetto di riorganizzazione del trasporto pubblico aveva posto in essere tagli del 55% delle linee di diramazione, fortunatamente questa percentuale si è quasi dimezzata, con il grande lavoro di mediazione delle parti sociali e del MOSZ in particolare.

In Polonia lo ZSM per voce del suo presidente Leszek Miqtek, rimarca le difficoltà negoziali con una controparte datoriale restia ad affrontare problematiche legate alla sicurezza ed alle condizioni di lavoro, con l'aggravante di non garantire nemmeno i diritti economici dei lavoratori.

Yordan Manov, segretario ULDB (Bulgaria), parla delle difficoltà che il settore ferroviario bulgaro sta attraversando anche per mancanza di efficienza manageriale, operando modifiche strutturali a scapito del personale operativo ma senza comunque dare input per ripartire.

Milan Hosták, presidente FS SR (Slovacchia), fa presente la drastica diminuzione di traffico con il conseguente blocco degli aumenti stipendiali sia in ZSSK Cargo che Passeggeri.

Jindrich Hlas, presidente FSCR (Repubblica Ceca), descrive i negoziati con le imprese ferroviarie per il Contratto Collettivo che, dopo dure trattative, si sono conclusi e sottoscritti responsabilmente da parte sindacale, anche in relazione alla situazione economica nazionale.

... per dare senso ad accordi internazionali sottoscritti dalle istituzioni mondiali, quali il protocollo di Kyoto ...

Iulica Mantescu, presidente FML (Romania), sta lavorando sulla certificazione del macchinista rumeno secondo la Direttiva 2007/59/CE, ma lamenta soprattutto la sempre maggiore discriminazione del trasporto ferroviario rispetto al traffico su gomma; ne è esempio il grande divario tra investimenti infrastrutturali stradali (2 mld) rispetto a quelli ferroviari (50 mln).

Il presidente del SEMAF (Spagna), espone il completamento della negoziazione del nuovo "Quadro normativo per la Condotta, ha ricordato inoltre il grave incidente avvenuto il 26 marzo ad Arèvalo in cui è morto un macchinista affiliato a SEMAF. In un recente incontro con gli organi istituzionali si è affrontata la proposta di modifica del Decreto Ministeriale di Omologazione per adattarlo alla Direttiva Europea per la Certificazione del Macchinista.

Per chiudere il nostro Segretario Nazionale, Pietro





Serbassi, che ha incentrato la propria relazione sul CCNL unico della Mobilità, nodo cruciale sul quale si sta giocando una partita importantissima per il futuro dei lavoratori del settore.

Fast FerroVie sta svolgendo una intensa attività per creare le condizioni affinché la situazione esca dallo stallo attuale.

Purtroppo le imprese datoriali spesso sfuggono il confronto, ne è esempio TLN, la società partecipata al 50% dalla Divisione Trasporto Regionale di Trenitalia e Le Nord, che garantirà la quasi totalità del trasporto pubblico in Lombardia. Alla fine del percorso TLN diventerà una delle società con la quota di mercato più alta in Europa.

Nello stesso tempo continua il fitto dialogo con l'Agenzia Italiana per la Sicurezza Ferroviaria, alla quale lamentiamo la scarsa autorevolezza nel disporre dei necessari strumenti sanzionatori nei confronti delle imprese ferroviarie che non pongono in essere o non rispettano le norme di sicurezza. Abbiamo spesso denunciato le carenze e le inosservanze normative interpellando anche gli organi politici ed istituzionali.

Nel nostro Paese, come del resto in ogni parte del mondo, stiamo vivendo una stagione di crisi che interessa anche il settore dei trasporti, insieme alla malcelata volontà di dismissione del trasporto delle merci su ferro che ha ridotto la Divisione Cargo di Trenitalia in condizioni disastrose. Crediamo sia giunto il momento che le istituzioni italiane e soprattutto quelle europee riconoscano la necessità di favorire il trasporto merci su rotaia, anche per dare senso ad accordi internazionali sottoscritti dalle istituzioni mondiali, quali il protocollo di Kyoto. Se ciò non accadrà, le nostre città rischiano di diventare sempre meno vivibili per i problemi causati dall'inquinamento atmosferico.

La liberalizzazione in atto ha reso indispensabile il dialogo con altre realtà sindacali transnazionali, affinché si possa acquisire sempre più un'impronta europea. Va in questo senso l'accordo di collaborazione con il sindacato francese FGAAC, per studiare strategie sindacali comuni su tematiche come il riposo, l'orario di lavoro settimanale, i limiti di condotta, la patente europea del macchinista.

Fast FerroVie e FGAAC si sono impegnate a convocare gli stati generali dei macchinisti europei, dai quali dovrà scaturire un documento forte e condiviso riguardo alle sfide del trasporto ferroviario continentale.

cocuzza@fastferrovie.it

Macchinisti in Campania

Un'analisi della situazione del PdM delle tre Divisioni campane di Trenitalia

di Gennaro Di Somma



Sono ormai trascorsi cinque anni dal mio arrivo a Napoli come macchinista della Divisione Passeggeri N/I, dopo aver svolto lo stesso lavoro per circa ventidue anni a Genova.

Ricordo ancora adesso quanto drammatico fu l'impatto con questa realtà lavorativa, pur ritornando nella mia città natale. Pesano ancora come un macigno le parole che mi sentii dire da un rappresentante aziendale durante la mia prima trattativa per i turni del PdM, mentre mi accingevo a fare: "qui non siamo a Genova, qui siamo a Napoli".

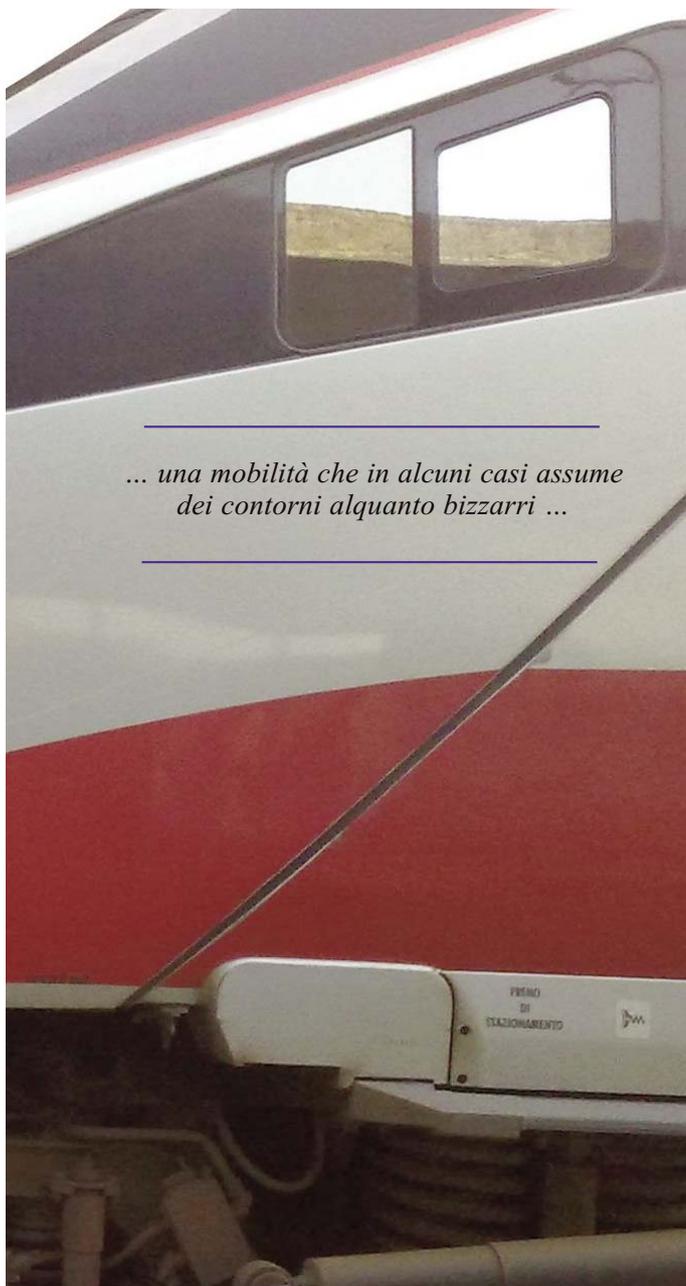
Queste parole, che all'epoca dei fatti giudicai come insensate, assumono sempre più significato con il trascorrere del tempo.

Qui in Campania siamo in FS né più né meno come in Liguria o in altre parti d'Italia. Qui i problemi delle varie divisioni sono gli stessi che altrove. La diversità consiste nel fatto che l'approccio a tali problematiche, tanto da parte dei Dirigenti locali quanto dei lavoratori e dei loro

rappresentanti, assume frequentemente dei risvolti propri di questa terra che talvolta hanno anche carattere folkloristico.

Sarebbe interessante questa analisi di tipo prettamente territoriale ma dato che ciò comporterebbe una lunga esposizione che richiederebbe tanto spazio da poterci scrivere un libro, passiamo ad analizzare quali sono i problemi che il PdM delle varie Divisioni vive giornalmente nello svolgimento del proprio lavoro.

Partiamo dalla Divisione che più di tutte ha subito la scellerata politica perseguita negli ultimi anni da Trenitalia. Mi riferisco naturalmente alla Cargo. E' da circa dieci anni che chi ha vissuto i tavoli di trattativa di questa Divisione è stato informato della situazione fallimentare in cui versava e delle varie ricette di risanamento, che spesso palesavano un ulteriore affossamento di Cargo piuttosto che una reale volontà di risollevarla da quello stato di crisi alimentato anche da una politica economica



*... una mobilità che in alcuni casi assume
dei contorni alquanto bizzarri ...*

nazionale che non ha mai favorito lo sviluppo del trasporto delle merci su rotaia. Questa situazione ha avuto riflessi tali sul PdM - che all'epoca della nascita di Cargo nella maggior parte dei casi non ebbe nemmeno la possibilità di scegliere se appartenente a questa Divisione - da farlo vivere uno stato di incertezza e di abbandono. Ciò rende i macchinisti molto esposti nei confronti delle iniziative che i dirigenti stanno adottando per cancellarla definitivamente. Mi riferisco principalmente alla politica di ricollocazione che sta perseguendo Cargo nei confronti del proprio personale; al di fuori di ogni accordo con le OO.SS. sta ricorrendo ad una mobilità che in alcuni casi assume dei contorni alquanto bizzarri, come per esempio il comando di trasferimento temporaneo ad altra Divisione, anche in casi in cui tale mobilità non potrebbe essere applicata perché non prevista dal CCNL ancora in vigore.

A tutto questo bisogna poi aggiungere l'azzeramento della logistica e di tutto ciò che riguarda il supporto al per-

sonale, in quanto in una Divisione di cui è già stata decretata la fine non vale la pena spendere soldi in cose nei confronti delle quali, già in condizioni normali, l'azienda ha sempre dimostrato enorme disinteresse.

Simile sensazione di abbandono ed incertezza, ma per ragioni diverse, è vissuta dal PdM e PdB del trasporto regionale. In questa Divisione il degrado in cui versano i mezzi è piuttosto evidente e i lavoratori che a ragione pretendono locomotive e/o vetture in condizioni igieniche accettabili si ritrovano a fare i conti con ritardi e/o soppressioni che spesso li espongono, completamente abbandonati dall'azienda, alle ire del popolo dei pendolari che giustamente pretende un servizio funzionante ed affidabile. Altre problematiche che affliggono il personale di questa Divisione riguardano i turni, nei quali molto spesso l'azienda ricorre a "mezzucci" per sfuggire a quanto previsto dalle regole vigenti in materia di prestazioni notturne a doppio agente, sosta per refezione, flessibilità e così via.

Altra storia a parte è rappresentata dalla Divisione Passeggeri N/I.

Qui, accanto alle problematiche comuni alle altre Divisioni, hanno pesato e pesano tuttora le scelte aziendali fatte in maniera unilaterale e subite pesantemente dai lavoratori, in particolare dagli operatori della trazione e del bordo.

Un esempio per tutti è l'ulteriore smembramento effettuato all'interno di un processo di divisionalizzazione che aveva già fortemente lacerato l'impresa Trenitalia.

Mi riferisco naturalmente alla felice invenzione delle freccette colorate.

Uno smembramento che ha avuto forti ripercussioni sull'organizzazione del lavoro provocando pesanti ricadute sul personale, che ha trasformato completamente interi processi produttivi, ed il tutto è avvenuto senza informare preventivamente le OO.SS. per poter quindi concordare con esse tale radicale cambiamento.

Basti pensare a Frecciarossa, un progetto che nasce proprio a Napoli, che spesso si è trovata ad essere il laboratorio in cui l'azienda ha sperimentato i progetti di tali cambiamenti. Il tutto nacque qualche anno prima con i treni Alta Velocità ai quali venivano inizialmente abilitati alcuni volontari, spinti anche dall'illusione, creata ad arte da qualche dirigente dell'epoca, di diventare dei "super macchinisti" per i quali sarebbe stato previsto sicuramente un passaggio al livello superiore.

Invece finì poi che quei macchinisti si ritrovarono con un pugno di mosche in mano, a fare il giro di tutte le OO.SS. alla ricerca di quella che perorasse la loro causa.

Quello che poteva rappresentare un intoppo per Trenitalia nel prosieguo dei propri progetti venne superato "brillantemente" con un'altra delle tante azioni alle quali la nostra azienda ci ha ormai abituati.

Si inventarono i cosiddetti "master", una specie evoluta dei "caporali" d'altri tempi. Anche questa volta passando sulla testa di tutti, anche dei propri responsabili d'impianto che dovevano essere allineati alle direttive emanate dal centro, pena anche la perdita del proprio posto di lavoro. Questo infatti è proprio quanto stava per accadere a Napoli ad un capo impianto che riteneva che certe scelte

sui propri uomini toccassero a lui.

Credo che questo fu uno dei primi episodi che fece capire a quanto era disposta l'azienda pur di raggiungere i suoi obiettivi. Si stava applicando una strategia che in altri casi sarebbe stata definita "del terrore", minacciando coloro che non si allineavano o che semplicemente chiedevano il rispetto reciproco delle regole, ricorrendo spesso volte anche all'uso di contestazioni disciplinari del tutto pretestuose aventi il solo scopo di ridurre il personale ad accettare passivamente il volere aziendale.

Ed ecco così che nasce Frecciarossa, una divisione dove si tenta di far diventare i propri uomini degli automi che devono seguire ordini che molto spesso non discendono da nessuna norma concordata con le OO.SS., che devono eseguire mansioni non previste per il proprio profilo professionale - come la richiesta rivolta ad alcuni macchinisti di effettuare servizio ai treni come CST - o addirittura eseguire mansioni frutto della fervida fantasia dei dirigenti di questa divisione, come quella dell'accettazione.

Mansione non prevista in nessun CCNL o accordo tra le parti inventata di sana pianta quando ci si rese conto che essendoci un forte divario tra la forza lavoro di Frecciarossa ed i treni assegnati, i turni vennero riempiti con servizi di riserva, traghettamento e accettazione.

Un elemento fondamentale per la riuscita di questo progetto organizzativo è stata la scelta di utilizzare in questa

divisione i neo-assunti i quali, con un percorso di tipo esponenziale, bruciavano tutte le tappe in un tempo di gran lunga inferiore a quello che è servito ad ogni macchinista per maturare la propria esperienza professionale. Addirittura questi giovani vengono utilizzati ad agente solo dopo poco più di tre anni di carriera professionale, a differenza dei propri colleghi più anziani che hanno maturato fino a 30 di carriera per ritrovarsi utilizzati da soli alla condotta di questi treni.

E tutto questo è stato possibile perché l'unica colpa che hanno queste nuove leve consiste nel fatto che il loro accesso al mondo del lavoro è avvenuto con un particolare contratto definito di "apprendistato professionalizzante" (anche questo ampiamente contravenuto dall'azienda) che ha rappresentato sempre una spada di Damocle sulla testa di questi particolari lavoratori, rendendoli in tal modo malleabili al volere dell'azienda.

E cosa dire poi di Frecciargento?

Apparentemente la più tranquilla delle freccette che sembra vivere in un limbo. Ma è proprio per questo stato di cose che il personale assegnato a tale divisione vive uno stato di incertezza dovuto per lo più alla mancanza di punti di riferimento ben individuati.

La sede da cui dipendono i lavoratori di questa divisione è Roma, ma chi gestisce i servizi è a Napoli, che sono gli stessi che gestiscono i servizi della passeggeri univer-



sale. Questo comporta il fatto che talvolta l'utilizzazione del personale di Frecciargento avvenga, a seconda delle esigenze del momento, anche al servizio base, ricorrendo ad una sorta di utilizzo in "service" del quale però non si conoscono né i termini né le modalità di applicazione.

Un altro motivo per cui chi opera in questa Divisione vive una sensazione di abbandono è la mancanza della struttura Qualità nella propria sede. Infatti gli addetti alla formazione di questi lavoratori hanno sede a Roma. Questo fa sì che viene a mancare quel supporto talvolta prezioso dei propri istruttori, impedendo un contatto diretto che andrebbe a tutto a beneficio di una più pronta e migliore formazione.

Quindi ecco che i macchinisti appartenenti a questa divisione che si trovano nella stragrande maggioranza nelle condizioni di non essere tanto lontani dalla sospirata e meritata quiescenza, si sono ritrovati tutto ad un tratto a dover percorrere un percorso in salita proprio nel momento in cui ci si aspetta che quel percorso, della durata di pochi anni, sia tutto in discesa.

A seguire troviamo quella che è stata fatta diventare la cenerentola della divisione passeggeri N/I, dopo l'operazione di smembramento si cui abbiamo accennato.

Dopo la suddivisione in freccette ed il taglio di treni considerati non remunerativi, al cosiddetto servizio universale è rimasto ben poco. Basta pensare solo che nell'ultima turnificazione, per poter lasciare invariato il numero di agenti assegnati al turno, si è dovuto ricorrere all'inserimento di una sestina di disponibilità. Inoltre ai macchinisti assegnati a questa divisione già pochi anni fa venne affidato il servizio di traghettamento con una operazione presumibilmente unica nel suo genere.

Pur essendovi a Napoli, così come in altri impianti del territorio nazionale, i cosiddetti "patentati C", figura professionale alla quale negli anni passati venne affidato il compito della movimentazione dei mezzi di trazione e dei materiali, in quanto all'epoca l'azienda sosteneva che il PdM dovesse essere utilizzato prevalentemente ai servizi di condotta, a Napoli qualche anno fa si decise anche con il benestare di qualche sindacalista compiacente, di trasferire l'attività di traghettamento e manovra dei materiali all'ITP, affidando tale servizio al personale di macchina di tale impianto. Al fine di poterlo gestire venne anche creata una struttura ad hoc denominata COI, alla quale venne assegnato tra le altre cose il compito di gestire il PdM comandato a svolgere servizio di traghettamento. A questa struttura denominata vennero assegnati degli ex capi manovra. In pratica con questa operazione si contravvenne chiaramente a quanto stabilito dal CCNL ed alle stesse norme emanate dall'azienda e contenute nell'IPCL.

Questo che è solo uno degli esempi di ciò che stava avvenendo ai servizi base, serve a dare il senso di quale direzione stava prendendo l'azienda nei confronti di una divisione che con l'avvento delle freccette colorate ha ritenuto essere più "figliastro", lasciandola in uno stato di abbandono tale da far venire in mente le stesse sensazioni

che si vivevano in Cargo all'inizio del suo declino.

Moltissimo ci sarebbe ancora da dire anche in merito alle operazioni intraprese dall'azienda, e comuni in gran parte a tutte le divisioni della passeggeri. Un esempio emblematico è rappresentato dalla fusione degli Impianti di trazione e bordo, affidando la gestione del personale, indipendentemente dalla qualifica (PdM o PdB) ad un ufficio di distribuzione unico i cui gestori hanno funzione promiscua.

Tutto questo senza dare alcuna informativa alle OO.SS. e non dando mai risposta alle tante richieste di convocazioni fatte all'azienda.

Questo che è solo uno stralcio della situazione del PdM in Campania e che rispecchia per grandi linee anche quella che è la situazione del PdM sul territorio nazionale, denota chiaramente le scelte aziendali, tese ad abbattere il costo del lavoro e a raggiungere livelli di produttività che determinano forti ripercussioni sui lavoratori ai quali vengono negati i diritti più elementari e imposti modelli lavorativi che vanno a inficiare negativamente la loro vita sociale e le loro condizioni di salute.

Tutto questo contravvenendo a specifiche norme contrattuali, agli accordi intrapresi con le parti sociali ed adottando una serie di strategie atte ad indebolire il sindacalismo, specialmente quello corporativo.

Per cui il compito del Sindacato in questo particolare momento, anche se arduo, consiste nel ristabilire in maniera decisa e chiara la propria presenza ed il proprio ruolo, che è quello di farsi paladino della voce di coloro che danno al Sindacato le ragioni della sua esistenza.

E questo anche se ciò dovesse costare la rottura di protocolli che nel corso degli anni si sono adottati con l'azienda o con le altre parti sociali, laddove si andava a trattare le grandi tematiche riguardanti il mondo del lavoro e del futuro dei lavoratori, mentre l'azienda ha agito indisturbata sui territori dimostrando di non rispettare nessun protocollo e nessun patto.

Sicuramente questo comporterebbe talvolta scelte non facili, e potrebbe persino sembrare un cambiamento di direzione utopistico, se si tiene conto anche delle ultime azioni messe in campo a danno di un Sindacato come il nostro, al quale si cerca di tagliare le risorse con il preciso intento di fargli perdere rappresentatività. E se si tiene conto anche del fatto che l'attuale politica propende più a favore delle imprese che dei lavoratori, diventa impellente il fatto che un Sindacato come il nostro debba far sentire la sua voce, consapevole che i lavoratori in questo stile di azioni perpetrate dall'azienda sentono un urgente bisogno di essere adeguatamente rappresentati, per vedere risolvere quelle problematiche con le quali sono costretti a scontrarsi giornalmente nello svolgimento del proprio lavoro.

disomma@fastferrovie.it

Noi e... la commedia all'italiana

a cura della Segreteria regionale
Fast FerroVie Campania - Molise

Sono rimaste nell'immaginario e nel ricordo di tutti le commedie degli anni 60 e 70, che dipingevano la società italiana nei suoi grotteschi aspetti e difetti e nella sua più pura mediocrità.

Uno dei personaggi emblematici di quel genere cinematografico è senz'altro il dottor Guido Tersilli, interpretato da Alberto Sordi nel celebre film di Luciano Salce del 1969 dal titolo "Il professor dottor Guido Tersilli primario della clinica Villa Celeste convenzionata con le mutue".

Il dottor Guido Tersilli, primario di una prestigiosa clinica (di proprietà del suocero), tiene in particolare considerazione spese, bilanci e convenzioni, cosicché l'attività votata è l'intrallazzo e l'ossequio e le cure migliori diventano appannaggio esclusivo dei malati ricchi, con totale disinteresse per chi, invece, è costretto a ricorrere alla convenzione mutualistica.

Messo ormai alle corde dalle mille difficoltà, il dottor Tersilli è chiamato dalle circostanze alla sua funzione naturale, cioè il dover operare. Non avendone le capacità si trova in stato di profonda crisi, ma l'estro e l'inevitabile intervento della madre apre di fronte al dottore un'allettante prospettiva: trasformare Villa Celeste in un attrezzatissimo e lussuosissimo centro estetico (nuova frontiera economica della medicina, colpo di coda magistrato del grande intrallazzatore).

Come per incanto in molte occasioni, capita anche a noi nel nostro ruolo di maestranze della manutenzione o meglio dire "pazienti", di sentirci immersi nella cornice di "Villa Santa Maria LB la Celeste". Si alternano alla guida delle nostre corsie - o reparti - primari che trovano qui la loro insperata fortuna (probabilmente hanno qualche convenzione speciale con qualche mutua) e tra sgomitata e pulsioni alla carriera gestiscono sempre con "qualità" il loro sempre maggior numero di "pazienti", aiutati solo da numeri e tabelle e dalla percezione di godere sempre di quel timore reverenziale che non li mette mai in discussione.

Le nostre domande sono le seguenti:

quando i nostri primari saranno chiamati a svolgere il ruolo cui istituzionalmente sono preposti, sapranno operare? Avranno una madre o meglio dire un "papà" che li sapranno ben consigliare? Rusciranno con un colpo di coda a salvare capra e cavoli?

campania@fastferrovie.it

28

13 aprile 2010: manifestazione nazionale

"Al Paese serve il treno"

di Carlo Nevi

Il 13 aprile scorso, organizzata dalle Segreterie Nazionali di Filt-CGIL, Fit-CISL - Uiltrasporti - FAST - UGL A.F. e ORSA, nell'ambito dell'iniziativa a sostegno della campagna permanente "Al Paese serve il Treno", si è svolta a Roma una Manifestazione con sit-in di protesta a Piazza della Croce Rossa, presso il Ministero dei Trasporti.

I lavoratori delle Attività Ferroviarie hanno protestato contro i continui tagli dei treni del "servizio universale" da e per il Sud Italia, per i finanziamenti al trasporto merci e per migliorare la qualità del trasporto regionale e pendolare, ormai avviato verso un progressivo stato di abbandono e degrado.

La manifestazione, molto partecipata, nonostante l'invito della Questura di Roma di contenere le delegazioni partecipanti per problemi oggettivi di sicurezza e capienza della piazza, si è svolta in un clima di serena partecipazione.

Nel corso della manifestazione hanno preso la parola oltre ai Segretari Nazionali e alcuni Segretari Regionali anche un rappresentante del comitato "vittime di Viareggio" che ha chiesto con fermezza che si faccia chiarezza sulle responsabilità e giustizia per le vittime..

Come Fast, nel nostro intervento, dopo aver espresso solidarietà e profondo cordoglio per le vittime del disastro di Viareggio, abbiamo evidenziato, purtroppo, il considerevole aumento di incidenti e vittime sul lavoro tra i ferrovieri, in particolare nella manutenzione infrastrutture, ribadendo come una delle cause possibili sia il continuo ricorso ad esternalizzazioni (in netta controtendenza rispetto a quanto viene concordato a livello nazionale leggi - internalizzazioni-) a società/ditte che non hanno il know how e non adot-



tano le normative di sicurezza certificata che hanno i ferrovieri e applicano orari di lavoro terzo-mondisti.

Abbiamo inoltre evidenziato come esista una profonda differenza tra la ferrovia virtuale Morettiana e la cruda realtà del trasporto Regionale e Locale, quella che milioni di cittadini utenti, lavoratori e studenti vivono quotidianamente sulla propria pelle, lo stato caotico che si vive nei

trasporti a Roma con un servizio TPL insufficiente e male organizzato lontanissimo parente di quello che si vive nelle altre metropoli e capitali europee.

Infine abbiamo parlato del problema inquinamento da CO2, tanto enfatizzato, ma in realtà mai affrontato seriamente (troppi interessi) dai vari Governi, che hanno e continuano a dare impertinenti incentivi e finanziamenti alle case automobilistiche per la produzione di mezzi "inquinanti" e con altrettanta ostinazione continuano a tagliare (tanto per bilanciare) i finanziamenti alle ferrovie, abbiamo quindi richiamato le forze politiche e il Governo alle loro responsabilità, ribadendo con forza che il Treno è VERDE non inquina e garantisce quel "Diritto alla Mobilità" sancito dalla Costituzione Italiana e che non fa distinzione tra Nord, Sud, Est od Ovest del paese Italia né tantomeno fa riferimento alla velocità, è un diritto e va rispettato e salvaguardato per noi e per i nostri figli.

Al termine della Manifestazione una delegazione sindacale è stata ricevuta da rappresentanti del Ministero, ai quali sono state sinteticamente illustrate le motivazioni dell'iniziativa e le preoccupazioni del Sindacato sulla tenuta dell'offerta di "servizio universale" (dopo



l'entrata in vigore del nuovo contratto di servizio tra Stato e Trenitalia ed il conseguente taglio di servizi attuato dall'1 marzo), sulla ulteriore marginalizzazione della modalità ferroviaria nel trasporto delle merci, sui ritardi accumulatisi nel recupero di qualità e di volumi di offerta nel trasporto locale ferroviario. In particolare, la delegazione sindacale ha insistito perché sia rapidamente attivato un confronto triangolare tra Ministero, Trenitalia ed Organizzazioni Sindacali per una verifica



congiunta sugli effetti prodotti nell'offerta di "servizio universale" dal nuovo contratto di servizio e sulle possibili soluzioni alternative da operare già a partire dall'orario in vigore dal prossimo mese di giugno.

nevi@fastferrovie.it

Illusioni etiche e malcostume nel Gruppo FS

Dalle pompose norme del Codice Etico agli antichi vizi aziendali

di Clemente Setaro*

Nel 2005 il Gruppo Ferrovie dello Stato emanava un proprio "Codice Etico" dove si dettavano regole etiche e morali vincolanti, sia per i singoli dipendenti che nei rapporti tra il personale interno. Ne stralciamo alcuni passi.

"..... per instaurare e mantenere un rapporto di fiducia tra il Gruppo e i suoi stakeholder (dipendenti) s'impone, innanzitutto, il costante rispetto delle leggi, nella consapevolezza che le regole giuridiche possono, comunque, non essere sufficienti e che devono essere affiancate da un complesso di principi etici generali e specifici idonei ad orientare i comportamenti e le scelte individuali e collettive per il miglior perseguimento degli interessi coinvolti. Assume quindi assoluto rilievo l'etica come mezzo per orientare i comportamenti degli Organi sociali, del management, del personale dipendente e dei collaboratori esterni oltre e al di là della norma e della procedure aziendali. (... ..) L'esistenza e l'osservanza di questo sistema di regole etiche consente al Gruppo di esercitare il proprio ruolo responsabilmente, producendo servizi di qualità con i minori costi possibili per la collettività, e facilita il gioco di squadra, che è condizione necessaria per assolvere una funzione alla cui realizzazione concorre una pluralità di soggetti. (... ..) Il Codice Etico deve essere interpretato come una "carta dei diritti e dei doveri fondamentali" attraverso la quale il Gruppo enuncia e chiarisce le proprie responsabilità ed impegni etico/sociali verso i vari stakeholder interni ed esterni, anche alla luce delle previsioni del D.Lgs. 231/2001, rendendo note le "regole del gioco". (... ..) Il presente Codice Etico, approvato dai Consigli di Amministrazione delle Società del Gruppo, impegna gli Organi sociali, il management, il personale dipendente"

"..... Le norme del Codice etico si applicano senza eccezione alcuna agli organi sociali, al management, al personale dipendente (... ..) Compete in primo luogo agli organi sociali e al management dare concretezza ai valori e ai principi contenuti nel Codice, facendosi carico delle responsabilità assunte verso l'interno e verso l'esterno e rafforzando la fiducia, la coesione e lo spirito di gruppo (... ..) Le risorse umane sono il grande patrimonio del Gruppo. Ne costituiscono la forza, l'efficacia, l'intelligenza, la reputazione e una garanzia per l'avvenire. Solo con il pieno coinvolgimento ad ogni livello, nel lavoro di squadra, nella condivisione degli obiettivi, nonché nella loro tutela e promozione, il Gruppo può assolvere alla sua missione (... ..) Il Gruppo riconosce la centralità delle risorse umane nella convinzione che il principale fattore di successo di ogni impresa sia costituito dal

contributo professionale delle persone che vi operano, in un quadro di lealtà e fiducia reciproca".

Recentemente Mauro Moretti, A.D. del Gruppo FS, all'inaugurazione dell'Expo Ferroviaria del 2010 a Torino Lingotto, ha affermato: *"Ad oggi le Ferrovie continuano a essere considerate un pezzo di Stato e non un'impresa, ma non è così (... ..) le FS sono un'impresa e debbono essere gestite come un'impresa"*.

Ma purtroppo, dopo tante parole di convenienza, vi è nella pratica un modo consolidato e incancrenito di gestione delle "cose ferroviarie" e del suo personale, che nei fatti fa pensare ad una sorta di male oscuro all'interno delle Ferrovie.

Forse, in uno dei tanti aforismi famosi pronunciati da Giulio Andreotti, si cela una possibile risposta a questo "male": *«Ci sono due tipi di matti: quelli che credono di essere Napoleone e quelli che credono di poter risanare le Ferrovie dello Stato»* intendendo per "matti" non uno

stato mentale, ma l'incapacità di riconoscere e di scrollarsi di dosso un doppio atteggiamento: di "amministratori politici, nominati da politici, stipendiati e gestori di soldi non propri" e "amministratori che provano a sentirsi imprenditori".

Una sorta di "schizofrenia di gestione".

Crede che il grande problema delle Ferrovie dello Stato sia proprio questo. Fino ad ora non vi è stata decisione, o programmazione, che non abbia di fatto svilito la parte "imprenditoriale" a favore di quella "politica" (e purtroppo

"... nel lavoro di squadra, nella condivisione degli obiettivi, nonché nella loro tutela e promozione ..."



po di quella più decadente conosciuta fino ad oggi).

Un esempio per tutti è l'avvenuta gestione dei servizi Freccia Argento, messa in atto questi giorni: il giorno 6 aprile scorso, su ordine dell'Ing. Granieri viene modificato, senza alcun preavviso, il turno di servizio spettante ad Ancona e riguardante i treni 9332/9325 Falconara Marittima – Ravenna/Ravenna – Falconara Marittima.

Talmente immotivata la variazione che, come spesso accade, ha scatenato una ridda di voci, ipotesi, presunte certezze. La più accreditata, forse perché è la più maliziosa, è quella che vorrebbe l'Amministratore Delegato di FS viaggiare su quel treno e non gradire (chissà perché) i cambi di personale lungo la tratta. "Radio ferrovia" è implacabile, su queste cose.

Il fatto.

A un macchinista di Ancona, presentatosi regolarmente per svolgere il proprio servizio, viene comandato, al momento, un servizio di "riserva". La motivazione che inizia a circolare è quella che abbiamo appena citato. L'Ing. Granieri, alle legittime proteste del personale si scusa, ma subito dopo, il giorno 30 aprile ordina, sempre per i soliti treni, il proseguimento del macchinista e del personale di bordo di Roma fino a Ravenna, senza cambio. Si badi, il cambio è previsto dai turnisti aziendali non per delle semplici dinamiche di ripartizione, ma è giustificato da motivi contrattuali, perché effettuando l'intera tratta Roma – Ravenna il personale non ha la possibilità di fruire del pasto serale. Sempre "Radio ferrovia" racconta che questa volta a bordo non ci sia l'AD in persona, ma alcuni suoi familiari.

Il solerte Granieri invia nello stesso tempo una e-mail all'Impianto di Ancona con cui ordina "per sopravvenute esigenze Aziendali e fino a nuovo avviso" di togliere definitivamente dal 1° maggio i servizi 9332 e 9325 ad Ancona; saranno svolti, intera tratta, da personale di

Roma.

Quali siano queste esigenze aziendali non ci è dato sapere. Anzi, a noi sembra più una "ripicca decisionale", confermata definitivamente dalla nuova ripartizione in vigore dal 13 giugno, dove tutti i servizi di Ancona saranno svolti, anche con un maggior costo di personale, dall'Impianto di Roma (a questo punto ci corre l'obbligo di ringraziare tutto quel personale che si è prestato a svolgere il servizio su Ravenna fuori normativa) e parte dall'Impianto di Bologna.

Quanto sopra dimostra come la peggior politica (e la mancanza di rischi economici da parte di chi li attua) prenda il sopravvento su una buona azione imprenditoriale, smentendo di fatto le intenzioni del "Codice Etico" (sulla correttezza dei rapporti interni e l'accrescimento di una stima e collaborazione reciproca) e le dichiarazioni

... la più maliziosa, è quella che vorrebbe
l'Amministratore Delegato di
FS viaggiare su quel treno ...

dell'Amministratore Delegato all'Expo Ferroviaria di Torino.

Un A.D. che regola la circolazione dei treni *pro domo sua* e che richiama pesantemente il personale senza ascoltare giustificazioni di sorta, saltando totalmente la propria struttura dirigenziale e un Dirigente – come molti altri all'interno del Gruppo – che pone il "gestire reverenziale" (far piacere al Capo e/o nascondere le criticità) in assoluta priorità rispetto ad una sana e corretta gestione imprenditoriale smentiscono a gran voce tutti gli atti interni dell'Azienda e le belle parole pronunciate in momenti ufficiali.

Così non si va molto lontano, la fine già sperimentata con l'Alitalia è prossima.

***l'autore è un macchinista della DP N/I di Ancona**



Finestra scorrevole Assegno pensionistico più lontano

Nessun intervento strutturale sulle regole di accesso ai requisiti pensionistici nella manovra del Governo, ma l'introduzione della finestra d'uscita "scorrevole" allontana di fatto la data di accesso all'assegno pensionistico.

di Agostino Apadula

Con la recente manovra economica apparentemente non si introducono modifiche strutturali sulle regole pensionistiche in vigore. Restano immutati infatti, almeno all'apparenza, i requisiti per la maturazione del diritto alla pensione. Ciò vale per i limiti di età e per quelli di contribuzione, sia per la pensione di anzianità - compreso quindi il sistema delle cosiddette "quote" - che per la pensione di vecchiaia.

E' stata però introdotta una nuova finestra che prende il posto di quelle già esistenti, che in quanto "mobile" o - come è stata definita - "scorrevole", allontana di fatto la data di fruizione dell'assegno pensionistico. La differenza tra vecchie e nuova finestra d'uscita è sostanziale, in quanto quest'ultima, prevedendo su base individuale - almeno per quanto è dato di sapere - la data dell'erogazione dell'assegno pensionistico dopo 12 mesi dalla maturazione dei requisiti pensionistici, per i lavoratori dipendenti e dopo ben 18 mesi per quelli autonomi, allunga evidentemente il periodo di permanenza al lavoro, per i lavoratori dipendenti da 9 a 12 mesi, per quelli autonomi da 15 a 18 mesi rispetto a quando le finestre erano due o quattro all'anno, a seconda che si trattasse di pensione di anzianità o di vecchiaia.

Le modifiche introdotte in materia pensionistica dal Governo, sia per quanto attiene alla "finestra scorrevole" che per quelle previste con la legge 102/2009 sul diritto di accesso alla pensione di vecchiaia, sono quindi sostanziali, anche se sono state elaborate in modo più raffinato, considerata l'assenza quasi totale di protesta sociale, rispetto alle modifiche elargiteci dai Governi precedenti.

Quindi ancora una volta è stata realizzata surrettizia-



mente una nuova riforma pensionistica, forse sui livelli strutturali previsti nelle riforme del Governo Amato del 1992 e del Governo Dini del 1995, propagandata come sempre come l'unico metodo per stabilizzare il sistema pensionistico che invece è in perfetto equilibrio, mentre in realtà si è solo voluto fare cassa a spese dei trattamenti pensionistici futuri, sempre più vicini ai livelli di sopravvivenza.

Questa volta i tecnici del Ministro del Tesoro, con i provvedimenti inseriti nella legge 102/2009 e con la manovra testé attuata, si sono mossi su più fronti per introdurre modifiche sia sulle regole d'accesso che sul valore delle pensioni, sulle quali insistono infatti le modifiche sui coefficienti di trasformazione in vigore da gennaio 2010.

Ma vediamo di esaminare analiticamente quanto deciso di recente in tema pensionistico.

La prima certezza venuta meno è il tetto dei 40 anni di contributi.

A partire infatti dal 2011, se non interverranno modifiche in sede parlamentare, per andare in quiescenza non saranno più sufficienti i cano-

nici 40 anni di contributi indipendentemente dall'età anagrafica, in quanto interviene la cosiddetta "finestra scorrevole" a fissare un parametro semplice: si va in quiescenza, con l'assegno pensionistico, 12 mesi dopo il raggiungimento del requisito d'accesso al diritto a pensione. Pertanto, maturati i 40 anni di contributi, per poter lasciare effettivamente il lavoro ed usufruire della pensione mensile bisogna lavorare un anno in più, sapendo che al danno si potrebbe aggiungere la beffa, in quanto dopo i 40 anni, gli ulteriori contributi versati potrebbero addirittura far diminuire il valore dei trattamenti pensionistici, per

... che in quanto "mobile" o - come è stata definita - "scorrevole", allontana di fatto la data di fruizione dell'assegno pensionistico ...

PREVIDENZA

esempio sicuramente per coloro ai quali si applica il sistema di calcolo misto o contributivo intero.

Le modifiche previste invece per le pensioni d'anzianità e di vecchiaia a partire dal 2011.

Per questo aspetto le conseguenze del meccanismo della nuova "finestra mobile" sono altrettanto chiare: per l'accesso alla pensione di vecchiaia si sale direttamente ai 66 anni, ai 59 anni per alcuni profili professionali del Gruppo F.S., mentre per le donne si va ai 61 o ai 62 anni a seconda che si tratti di privato o pubblico impiego, con un ritardo quindi fino a nove mesi rispetto a quanto previsto dal sistema delle finestre oggi in vigore, con le quali ad esempio chi era nato entro il 31 marzo poteva andare in quiescenza, con diritto all'assegno pensionistico, il primo luglio dello stesso anno. Quindi la soglia di accesso alla pensione di vecchiaia verrà superata anche di 9 mesi rispetto alle regole precedenti.

La stessa logica vige per le pensioni di anzianità maturate con il sistema delle quote. Infatti con le regole attuali i lavoratori dipendenti che sarebbero andati a riposo nel 2011 con quota 96, ovvero con 36 anni di contributi e 60 anni d'età oppure con 35 anni di contributi e 61 anni, dopo la manovra devono di fatto aspettare quota 97, in quanto bisognerà continuare a lavorare un anno dopo il raggiungimento dei requisiti che sulla carta non sono cambiati. Per i lavoratori autonomi, per i quali dal 2011 era prevista quota 97, si passa di colpo a quota 98 e mezzo.

La pensione di vecchiaia delle donne.

Per le lavoratrici, com'è noto, bisogna distinguere se del settore pubblico o del privato impiego. Per quelle alle dipendenze dirette dello Stato e degli Enti Locali l'aumento a 65 anni previsto per l'età pensionabile sarà raggiunto nel 2016 e non più nel 2018, salvo accelerazioni decise per effetto delle pressioni dell'Unione Europea, che come è noto chiede la parificazione di genere in tempi più ristretti. Ovviamente anche per queste lavoratrici si applicherà "la finestra scorrevole" e pertanto bisognerà preventivare un ulteriore anno di lavoro.

Per le donne impiegate invece nel privato impiego, comprese - come specificato dalla specifica Circolare INPS - le dipendenti delle Società del Gruppo F.S., non viene intaccato il limite dei 60 per la maturazione del diritto alla quiescenza, ma la previsione della "finestra scorrevole" le costringerà a lavorare fino a 61 anni per poter accedere all'assegno pensionistico.

Età flessibile per il diritto alla pensione di vecchiaia legata alle aspettative di vita.

Si tratta della problematica destinata ad incidere di più nel lungo ter-

mine sulle regole d'accesso ai requisiti pensionistici. Una questione non inserita nella manovra, ma in un regolamento emanato dal Ministro del Lavoro Maurizio Sacconi recante la controfirma del Ministro dell'Economia Giulio Tremonti, entrato in vigore quasi in concomitanza alla manovra economica, nell'indifferenza generale, e d'attuazione della legge 102/2009. Con questa normativa si introduce invece "l'età ballerina" per l'accesso ai requisiti previsti per la pensione di vecchiaia.

Una norma regolamentare destinata a cambiare la vita di milioni di lavoratrici e lavoratori italiani, poiché in essa si condiziona l'età pensionabile alle aspettative di vita, già a far

tempo dal primo gennaio 2015.

Il regolamento del Ministro del lavoro prevede infatti che l'Inps, a partire dal 2014, comincerà a comunicare le variazioni in mesi dell'aumento dei requisiti minimi dell'età di pensionamento per uomini e donne, sia per i lavoratori dipendenti che per quelli autonomi.

In prima applicazione, per come e quanto previsto dal decreto anticrisi di Agosto 2009, l'età di congedo pensionistico non potrà aumentare per più di tre mesi rispetto alla legislazione attuale per tutte le tipologie di pensioni di vecchiaia indipendentemente quindi dal genere, ma già dal 2020, secondo una simulazione basata sulle aspettative di vita elaborata dall'Istat, l'aumento dell'età di accesso a pensione salirà di ulteriori 12 mesi, che quindi si sommeranno ai tre mesi già decisi per il 2015.

In definitiva, per avere accesso ai trattamenti pensionistici di vecchiaia dal 2020, atteso anche il valore temporale della "finestra flessibile", sarà indispensabile raggiungere una età minima di 67 anni e 3 mesi.

Una modifica quindi rilevante per l'orizzonte lavorativo degli italiani, la cui previdenza dipende ormai dai giudizi e dalle speculazioni dei mercati finanziari, quindi dai rilievi della Commissione Europea sui conti e sulla spesa pub-

... bisognerà continuare a lavorare un anno dopo il raggiungimento dei requisiti che sulla carta non sono cambiati ...





blica italiana. In Germania infatti, per fare una comparazione significativa, si prevede di raggiungere il limite dei 67 anni per l'accesso alla quiescenza solo dopo il 2027, probabilmente perché la gestione dei loro conti pubblici è più morigerata di quella attuata dalla nostra classe politica, certamente meno attenta nella limitazione dei suoi costi e delle sue prebende. Questo tipo di normativa, a nostro giudizio, potrebbe favorire una ulteriore novità: i calcoli previdenziali in prospettiva potrebbero differenziarsi fra maschi e femmine, tanto che in futuro le donne, a differenza di come avviene oggi, dovrebbero andare a riposo dopo gli uomini, visto che le donne hanno un'aspettativa di vita molto più alta.

Modifica della normativa sui coefficienti di trasformazione.

L'atto amministrativo emanato dal Ministro Sacconi, oltre al nuovo meccanismo di adeguamento dell'età di congedo pensionistico legato all'aspettativa di vita, prevede anche la regolamentazione degli adeguamenti dei coefficienti di trasformazione, vale a dire i parametri di conversione del montante contributivo per il calcolo della quota contributiva della pensione regolata dal sistema misto, per i lavoratori che al 31 dicembre 1995 non vantano un'anzianità contributiva di almeno 18 anni e per la pensione di coloro che sono destinatari del sistema di calcolo contributivo intero, in quanto assunti dopo il 31/12/1995. Per dette tipologie di lavoratori i successivi aggiornamenti dei parametri avverranno ogni tre anni.

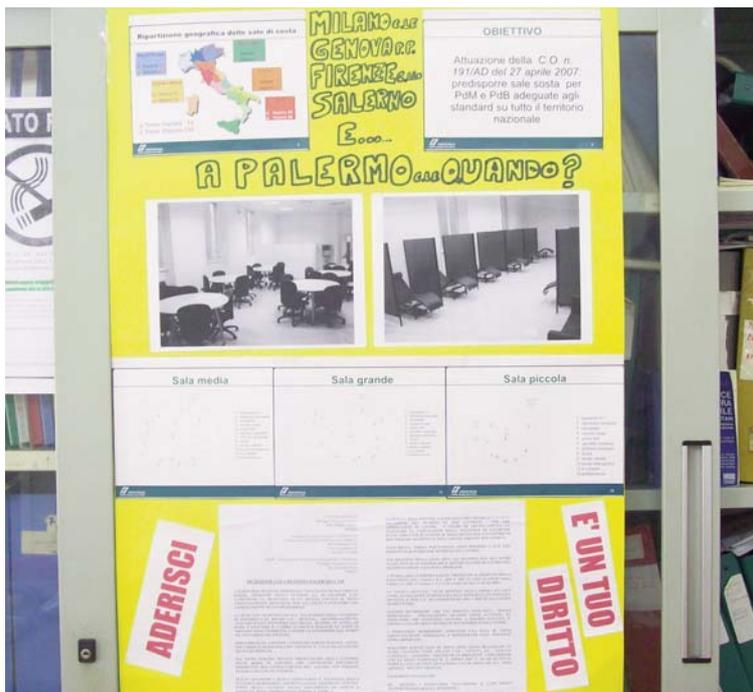
Da evidenziare purtroppo che secondo la normativa vigente i nuovi coefficienti entrati in vigore dal 2010 si applicheranno anche all'intero montante contributivo accumulato anteriormente al 2010 e non solo per il montante accumulato dal 2010 in poi, per come era logico e

vecchiaia.

In conclusione si può affermare che alla data di oggi le lavoratrici e i lavoratori che andranno in quiescenza a partire dal 2011, se usufruiscono per intero del sistema retributivo sono destinatari, per effetto delle recenti novità introdotte in materia previdenziale, solo di modifiche che renderanno più lunga la loro permanenza in servizio prima di accedere all'assegno pensionistico, rispetto ai colleghi che nelle stesse condizioni di età e contribuzione possono andare in pensione fino al 2010. Coloro invece che sono interessati dal sistema contributivo, anche se misto, già a partire dal 2010, oltre alla modifica delle date di accesso all'assegno pensionistico, sono invece anche di una perdita di valore sui loro trattamenti pensionistici che ad oggi è di entità pari alla variazione apportata ai coefficienti di trasformazione, che come già detto sono soggetti a revisione ogni tre anni. Ovviamente coloro che rientrano nel sistema misto subiranno una perdita più limitata rispetto ai lavoratori ai quali si applica il contributivo intero, in ragione e in proporzione della quota di calcolo retributivo, sugli anni di lavoro antecedenti al 31/12/1995, che loro compete.

Si fa presente che tutti coloro che sono interessati a porre quesiti o problematiche in materia pensionistica, anche legate a casistiche personali, possono indirizzare e-mail a sn@fastferrovie.it, apadula@fastferrovie.it o alle strutture territoriali di FAST FerroVie.

apadula@fastferrovie.it



DAL TERRITORIO

Nonostante ne sia stata da tempo prevista la realizzazione, la sala di sosta per il Personale di Macchina e di Bordo a Palermo Centrale è ancora di là da venire

di Giorgio Tessitore

Un locale di sosta a Palermo

La mancanza di un locale di sosta all'interno della stazione di Palermo Centrale è stata motivo di un'iniziativa dei macchinisti e capitreno siciliani. Con un documento da essi redatto, il giorno 10 Maggio 2010 hanno promosso una raccolta di firme per ottenere una Sala di Sosta, evidenziando i gravi disagi a cui giornalmente sono sottoposti a causa della mancanza di detto locale.

Sostare all'aperto, sotto le pensiline, d'inverno e d'estate all'interno dell'atrio della stazione di Palermo Centrale, l'impossibilità di custodia delle proprie borse di servizio, la mancanza di servizi igienici sono solo alcuni dei quotidiani disagi a cui sono sottoposti queste lavoratrici e lavo-

ratori.

La nostra Organizzazione Sindacale, contemporaneamente a questa iniziativa è stata promotrice, nella stessa giornata, di un sit-in con questi ferrovieri all'interno della stazione, nell'atrio antistante i binari 4-5-6-7.

Il segretario regionale Salvatore Genovese, presente insieme ai componenti della segreteria sezionale FAST di Palermo - tutti firmatari del documento - ha ribadito che la Sala di Sosta per il personale viaggiante di Macchina e Bordo è di assoluta necessità, a tutela della salute e del recupero psicofisico di questi lavoratori che sono impegnati dalle 8 alle 10 ore giornalmente; è inoltre preciso obbligo di legge per il datore di lavoro e controllo e verifica per gli organismi preposti.

Con grande soddisfazione dei lavoratori presenti, primo firmatario di questo documento è stato il Segretario Nazionale Ferrovieri FAST FerroVie Angelo D'Ambrosio, presente a questa iniziativa, il quale ha sottolineato che questa legittima iniziativa è un diritto ribadito in un accordo nazionale siglato dal sindacato con l'azienda sulla logistica.

L'accordo prevede il preciso impegno di realizzare entro il 2010 nuove Sale di Sosta, all'interno di un progetto riguardante diverse altre stazioni della rete F.S. - Palermo Centrale compresa - già peraltro in fase avanzata, con le sale approntate e utilizzate dal personale di macchina e bordo nelle stazioni di Milano, Genova, Firenze e Salerno.

Raccolte le firme - 100 nella sola prima giornata - questo documento verrà inviato all'ASL e alla società Trenitalia competenti nel territorio; le iniziative del sinda-





cato dei lavoratori saranno conseguenti ai riscontri e alle valutazioni dei ferrovieri stessi.

A completamento della giornata Angelo D'Ambrosio, unitamente alla segreteria FAST Sicilia, ha tenuto una fattiva e partecipata assemblea con i ferrovieri presenti, nella

quale sono state discusse le problematiche relative alla crisi del trasporto ferroviario in Sicilia e al rinnovo contrattuale nazionale.

g.tessitore@fastferrovie.it

Al direttore Territoriale
Passeggeri Regionale Sicilia
Dott. Stefano Carollo
Palermo

Azienda Sanitaria Provinciale di Palermo n°6
Unità Operativa Ufficio Relazioni con il Pubblico
90100 Palermo (PA)
Via G.Cusmano, 24
Fax 091 7032068

RSPP – Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione
Passeggeri Regionale Sicilia
Ing. Giuseppe Dolce
Palermo

PETIZIONE SALA DI SOSTA PALERMO CENTRALE

I ferrovieri siciliani - personale viaggiante di macchina e bordo - operante nella stazione F.S. di Palermo Centrale lamentano la mancanza di un idoneo locale di sosta adeguatamente recettivo per gli stessi lavoratori che giornalmente ne usufruirebbero.

La mancanza di detto locale all'interno della stazione di Palermo Centrale, binari 1-10, procura quotidianamente agli equipaggi innumerevoli disagi, quando, in attesa di dare il cambio ai treni e durante le soste di servizio, sono costretti a subire le intemperie del tempo, sia d'inverno che d'estate. Impossibilitati a potere utilizzare servizi igienici, anche per i bisogni fisiologici più urgenti, è causa di gravissimi disagi quotidiani. Gli stessi inoltre devono preoccuparsi della custodia delle borse di servizio che, contenenti documenti importanti per l'espletamento del lavoro, non possono essere lasciate incustodite.

Questa spasmodica attesa giornaliera è aggravata dalla eccessiva rumorosità prodotta dalle reiterate attività insite nella stazione stessa (movimento in arrivo e partenze treni, informazioni sonore e altre...).

La durata dell'attività lavorativa che chiama in causa la relazione fra numero di ore lavorate - 8/10 ore giornaliere di lavoro - e grado di affaticamento, fa maturare la convinzione della necessità di usufruire di pause adeguate in luoghi di sosta idonei per consentire di recuperare gli effetti dell'affaticamento psicofisico. Stanchezza, stress psico-fisico, sono possibili cause che possono far insorgere incidenti sul lavoro. Nel rispetto della 626/94 art.5 già recepita dal dlgs 81/2008 siamo tenuti ad informare il nostro datore di lavoro del manifestarsi di tali gravi problemi. A tutela della nostra salute chiediamo il rispetto della d.lgs 626/94 art. 3 comma 1 & 2, art. 4, art. 52, art. 54, art.65 comma 1 lettera a e art. 67 comma 1 -2-3 (già recepiti nel dlgs n° 81 del 2008). La "fatica mentale" viene definita nella norma iso 10075 come alterazione temporanea dell'efficienza funzionale mentale e fisica - da considerare fra i rischi da lavoro da prevenire.

Inoltre ricordiamo che una ridotta vigilanza - molto pericolosa - specialmente quando viene accusata da operatori che svolgono attività a rischio elevato, è spesso causa di gravi incidenti e/o infortuni sul lavoro.

I ferrovieri richiedono pertanto una sala di sosta adeguatamente attrezzata e rispondente alle esigenze sopra riportate.

Peraltro queste sale di sosta sono state realizzate in altre stazioni come Milano Centrale - Genova Piazza Principe - Firenze Castello - Salerno, frutto di un progetto concordato con le OO.SS. nazionali il 27 aprile 2007 n. 191/ad di cui fa parte la sala di sosta di Palermo Centrale della quale - fino ad oggi - non vi è traccia.

Palermo 07 maggio 2010

Vertenza trasporti Calabria Continua il braccio di ferro

Nonostante l'impegno del sindacato, la politica calabrese continua a disinteressarsi della situazione trasportistica regionale.

di Vincenzo Rogolino

Mentre il sindacato dei trasporti tutto, dagli Unitari agli Autonomi, continua nel braccio di ferro con Trenitalia e soprattutto con il Ministro dei Trasporti Matteoli, la classe politica locale calabrese continua ad essere in tutt'altre faccende affaccendata.

A parte l'apprezzabile tentativo di mediazione attuato dall'On. le Nino Foti nei confronti del Governo nazionale - quest'ultimo fermo sulle proprie posizioni di intransigenza e silenzio - dobbiamo registrare un preoccupante disimpegno della classe politica calabrese su una problematica che investe lo sviluppo economico e occupazionale della nostra regione.

Comuni capoluogo (Reggio Calabria, Catanzaro, Cosenza, Crotone e Vibo Valentia) e rispettive Province nonché la stessa regione Calabria, né prima né dopo le elezioni hanno speso uno straccio di intervento istituzionale contro i tagli ai treni e la dismissione di intere strutture ferroviarie.

Nessun O.d.G. di condanna contro tali soprusi; in una perversa logica bipartisan, spiccano per la loro assenza sia la maggioranza che le opposizioni.

Troppo spesso le Istituzioni politiche calabresi sono assenti su problematiche serie, mentre ci viene da ricordare l'azione intrapresa - seppur in modo virtuale - dai quattrocento sindaci della Lombardia che per protestare contro i tagli attuati dal Governo centrale non hanno esitato a scendere in piazza e a consegnare ai Prefetti la loro fascia tricolore.

Ciò in una Regione come quella lombarda, sicuramente messa economicamente meglio di noi. Per cui notiamo che i Comuni dell'opulento nord, spesso destinatari di interventi infrastrutturali più concreti di quelli indirizzati al nostro territorio, protestano; dai nostri politici, a parte qualche isolata reazione, nulla.

Il sindacato è stato lasciato da solo, senza un sostegno concreto della classe politica calabrese, a condurre un confronto duro, che vede lo stesso Gruppo FS farsi forte di tale disimpegno.

FILT, FIT,UILT,UGL,FAISA,ORSA e FAST/Confasal della Calabria non molleranno la presa.

Si è svolto nella nottata del 12 e nella giornata del 13 Maggio scorsi, uno sciopero generale di tutto il comparto trasporti con un Sit-in nell'area antistante la Stazione di Villa San Giovanni, indetto da tutte le segreterie regionali calabresi.

La partecipazione massiccia del Personale di Bordo e di Macchina - che in alcuni Impianti ha registrato la partecipazione del 100% - ha costretto Trenitalia a ricorrere a stru-



menti fortemente antisindacali e in contrasto con le norme sulla sicurezza.

Fermo restando che una società sia legittimata attuare un piano di contenimento degli effetti dello sciopero, è altrettanto vero che tale piano deve rispettare le norme previste dal CCNL e dalle leggi in materia.

In Calabria tutto ciò, forse, non è stato rispettato. Diciamo forse poiché l'intera questione è divenuta oggetto di esposto/denuncia, presentata dai sei segretari regionali al Commissariato Compartimentale Ferroviario di Reggio Calabria, affinché vengano accertate eventuali violazioni e soprattutto se sono stati mantenuti i livelli standard di sicurezza dell'esercizio ferroviario.

Una denuncia penale, pesante ma necessaria, nei confronti di quanti in concorso tra loro hanno consentito lo sfarimento delle ore previste di scorta ai treni.

Personale degli Impianti di Napoli, incurante di una lotta sacrosanta, senza pudore e rispetto verso altri lavoratori, ha ben pensato di sostituire il personale calabrese in sciopero. Una delle pagine più tristi e vergognose della storia sindacale meridionale.

Il sindacato calabrese non aveva alternative, doveva offrire una valvola di sfogo ai lavoratori imbufaliti, pronti anche ad azioni estreme nei confronti dei crumiri napoletani. Anche per questo ha presentato la denuncia alle autorità giudiziarie, pur nell'amarezza di doversi porre contro altri lavoratori, seppur irrispettosi di chi sta conducendo una battaglia per il mantenimento dei posti di lavoro.

Ringraziamo i sindacati campani per la solidarietà offertaci, sollecitandoli a sensibilizzare per tempo i lavoratori a non prestarsi ulteriormente ad azioni antis-ciopero, ciò per il prosieguo della battaglia che si prospetta lunga e inflessibile. La FAST FerroVie Calabria, unitariamente con FILT FIT UILT UGL ed ORSA, continuerà nelle azioni di protesta, fino a quando il maltolto non sarà restituito ai Calabresi e all'intero Mezzogiorno.

Vedremo chi sarà al nostro fianco, quanti Enti Locali avranno la sensibilità di appoggiare la nostra lotta, ma con atti concreti, quali Consigli Comunali, Provinciali e Regionale aperti e con ordini del giorno esclusivamente sulle problematiche da tempo richiamate.

L'intera Calabria è isolata, più che mai la Provincia di Reggio Calabria. Isolata strutturalmente ma anche come peso politico, checché si voglia far credere.

Vedremo se la classe politica calabrese avrà uno scatto di orgoglio - seppur tardivo - a difesa, questa volta, della propria popolazione.

rogolino@fastferrovie.it

Procedure di Raffreddamento Gruppo Fs Incontri con l'AD di Rfi S.p.A.

GLI INCONTRI

Nell'ambito delle procedure di raffreddamento attivate lo scorso 11 marzo, il 28 aprile e il 3 maggio scorsi si sono tenuti due incontri con l'Amministratore Delegato di RFI, ing. Michele Elia, per esaminare e discutere rispettivamente della costituzione della nuova società del Gruppo FS Telco e per la verifica dell'applicazione degli accordi 15 maggio e del 7 gennaio 2010, con particolare riguardo sulla nuova organizzazione della Società, sull'internalizzazione di attività di manutenzione, sulla verifica delle consistenze di personale ed infine si è fatto il punto sulla situazione delle trattative a livello territoriale. Per quanto riguarda la nuova società Telco, la società ha illustrato le ragioni e le finalità della sua costituzione che, in gran parte riguardano la possibilità di commercializzare il vasto patrimonio tecnologico, in particolare la fibra ottica (20%, così come previsto dall'Antitrust).

L'Amministratore Delegato ha illustrato inoltre le modalità di scorporo (art.2112 cc.) e quelle di transito delle risorse umane alle dipendenze della nuova società del Gruppo, precisando che per l'assegnazione delle risorse si utilizzerà il sistema di contabilizzazione "InRete 2000", attraverso il quale si definirà, in ragione del transito delle attività, il numero dei dipendenti da utilizzare. Come OO.SS. abbiamo lamentato il ritardo dell'informazione e manifestato diverse perplessità nel merito del progetto, ravvisando la necessità di un ulteriore e più approfondito incontro di merito. Abbiamo inoltre proposto di individuare e concordare un quadro di tutele efficaci che garantisca i diritti ai ferrovieri che transiteranno nella nuova Società, compresa la possibilità di rientrare in RFI qualora il progetto societario illustrato non raggiunga gli obiettivi fissati.

Infine, abbiamo chiesto di reperire le risorse da destinare a FS Telco utilizzando, in primo luogo, lo strumento della volontarietà, la definizione di criteri di transito condivisi al fine di evitare, possibilmente, l'utilizzo di strumenti contenuti nel progetto illustrato.

Nella riunione del 3 maggio, in merito alla nuova organizzazione di RFI l'AD ha sostenuto che, fermo restando quanto convenuto con l'accordo del 7 gennaio 2009, in merito alla struttura della DTP, è necessario definire velocemente la struttura operativa dei COER. Come OO.SS. abbiamo rappresentato che la mancata definizione della struttura operativa dei COER ha visto il proliferare di atti unilaterali che, studiati per migliorare l'operatività dei COER sono diventati, in assenza di contrattazione, modifiche sostanziali agli accordi sopra richiamati. Per quanto riguarda l'internalizzazione di attività, RFI ha precisato di aver aumentato, nel bilancio di previsione 2010, di 10mln di euro su 80 complessivi il lavoro capitalizzato, che tradotti in termini occupazionali produce circa 200 nuovi apporti da impegnare nelle 300.000h/lavoro di nuove attività.

La verifica dei livelli occupazionali ha prodotto una carenza di 610 unità che sommate alle 200 sopra richiamate ci consegnano una struttura di esercizio in affanno, se non in difficoltà.

In ogni caso uno sforzo notevole, anche in considerazione dell'ultimo ridimensionamento delle risorse economiche assegnate per il 2010 dal Governo per il contratto di servizio, pari a 975mila euro a fronte di una necessità di 1mln e 140 mila euro.

Come FAST abbiamo chiesto all'AD di aprire un tavolo specifico nell'ambito della Direzione Tecnica, per dare delucidazioni, fare chiarezza e informare il sindacato sulle finalità di un eventuale progetto, vista la continua ricerca di Macchinisti e Capi Deposito da destinare alla struttura dell'Ing. FAVO e tenuto conto che da tempo l'Istituto Sperimentale fa effettuare treni ai Capi Deposito senza una normativa di retribuzione concordata con le OO.SS. La riunione si è conclusa con l'intesa di calendarizzare una serie di incontri dopo la verifica nazionale con il Gruppo FS nel suo complesso, prevista per il giorno 13 maggio 2010.

Incontro con l'Amministratore Delegato di Ferservizi S.p.A.

Il 27 aprile 2010 si è svolto presso la sede di Ferservizi S.p.A., il previsto e ormai consueto incontro tra le Segreterie Nazionali e l'AD della società, che nel corso dell'incontro ha illustrato alle O.S. il bilancio consuntivo 2009 e il bilancio di previsione 2010 con le relative azioni di piano.

Preso atto di quanto illustrato, le Segreterie hanno evidenziato come il bilancio preventivo 2010 non si discosti molto da quello consuntivo nel 2009 e che le attività verranno riorganizzate in nuovi poli specialistici, pertanto abbiamo ravvisato la necessità di conoscere meglio e più dettagliatamente il progetto complessivo, comprensivo delle ricadute sul personale che la nuova organizzazione produce nonché la calendarizzazione di una serie di incontri per discutere in merito alla riorganizzazione delle attività.

E' stato infine approntato il discorso sulla chiusura del Centro di Formazione di Foligno e degli effetti sulla riallocazione del personale, alla luce dell'incontro territoriale svoltosi il 26 aprile scorso e conclusosi con un nulla di fatto, se si esclude la grave presa di posizione della Società, che non solo si rifiutava di firmare un verbale di disaccordo, ma in piena violazione delle norme contrattuali manifestava il proprio intendimento di procedere al trasferimento coatto del personale presso la sede di Ancona.

Dopo ampia e articolata discussione la società garantiva lo stop degli atti unilaterali e la riapertura del tavolo negoziale territoriale al fine di trovare, nel rispetto delle norme contrattuali, le soluzioni più idonee alla riallocazione del personale interessato.

Le slides di quanto presentato alle OS sono consultabili sul sito www.fastferrovie.it

(Carlo Nevi)

Elezioni delle RSU a Metrocampania Nordest: netta affermazione di Fast FerroVie

n.s.

Nei giorni 4/5 Maggio scorsi si sono svolte le elezioni delle RSU presso la Metrocampania Nordest.

Fast FerroVie ha partecipato con una propria lista, raggiungendo un successo inaspettato ma sperato, soprattutto se consideriamo che era la prima volta che in quest'azienda si svolgevano le elezioni delle rappresentanze sindacali.

Dopo le tante battaglie volte a rintuzzare gli attacchi e le opposizioni nei nostri confronti, la parola è passata ai lavoratori, che con i loro voti hanno consentito alla nostra di essere il secondo sindacato dopo la CGIL come voti totali, ed il primo come voti di preferenza: 32, che ci hanno fatto ottenere il seggio del personale di macchina e di bordo.

E' inutile dire - ma mi preme sottolinearlo - che questi risultati e questo successo sono sicuramente frutto del grande lavoro e del grosso impegno che il nostro sindacato ha profuso verso le problematiche che si sono presentate in questi anni di lotta. Non è stato facile fare sindacato senza essere riconosciuti in azienda (come sapere non siamo firmatari del contratto degli autoferrotranvieri), ma nonostante tutto non ci siamo arresi di fronte alle difficoltà, continuando nel lavoro quotidiano e soprattutto stando a fianco dei lavoratori in qualsiasi lotta. Questo il successo di Fast FerroVie, sperando che esso sia la prima pietra di una costruzione che ci faccia ulteriormente crescere e diventare una realtà e un punto di riferimento per le altre aziende del comparto.

GRALLOROSSO

di Antonio Scalise

Miracolo a Milano

Era dicembre. Il cielo era limpido, ma la temperatura era di alcuni gradi sotto lo zero. Scesi dal treno alla stazione di Milano Porta Garibaldi con l'intenzione di entrare nel bar e prendere un caffè: bollente e ristretto, secondo la tradizione. La mia, ovviamente, perché il caffè dei bar di Milano era l'esatto contrario: lungo e tiepido. Ma il bar della metropolitana di Porta Garibaldi era gestito da un napoletano; mi conosceva come affezionato cliente, e sapeva i miei gusti. Stavo scendendo le scale quando vidi un ragazzo venirmi incontro e puntarmi con lo sguardo. Più o meno la mia età (ero molto giovane, allora...), si presentava decisamente male in arnese, se così posso dire. Immaginali subito quello che mi avrebbe chiesto, ed infatti: "Hai qualche moneta per mangiare?". Un classico.

Chi bazzica le stazioni, soprattutto quelle delle grandi città, sa che è cosa che capita spesso. Ti chiedono dei soldi per fare il biglietto del treno, per una telefonata urgente o, appunto, per comprare qualcosa da mangiare. Ma in realtà i soldi servono per ben altro. Per un brik di pessimo vino, nella migliore delle ipotesi; nella peggiore, per rifornirsi di quelle sostanze che provocano alterazioni della percezione della realtà e/o dello stato di coscienza, come recitano i dizionari. Droghe.

La mia risposta a queste richieste, da allora e tuttora, è sempre la stessa: non ho soldi per le esigenze diverse, ma se hai fame vieni con me al bar e ti offro volentieri un panino. Sempre lo stesso anche il risultato: rapido allontanamento, con contorno di incomprensibile - ma facilmente immaginabile - borbottio, l'esigenza unica essendo quella di ottenere del denaro da destinare ad uno dei due scopi che indicavo prima.

Anche quella volta risposi così. Ma la reazione fu diversa.

"Davvero mi offri da mangiare?" mi chiese il ragazzo.

"Certo. Stavo giusto andando al bar, vieni con me e prendi ciò che vuoi". Mi segui.

Il barista napoletano preparò immediatamente il mio caffè, mentre il ragazzo ordinò, dopo avermi chiesto se poteva, un cappuccino e una brioche. Mangiò la brioche con calma, con metodo, oserei dire, sorseggiando di tanto in tanto il cappuccino. La finì, ma c'era ancora del latte nella tazza. "Posso prenderne un'altra?". "Tutte quelle che vuoi".

Terminato che ebbe, mi ringraziò e uscì. Pagai e uscii anch'io. Quando - durante la giornata e nei giorni successivi - ripensavo alla scena, mi accorgevo di provare una sensazione strana. Me la spiegai, a un certo punto, quando mi tornarono in mente i suoi occhi nel momento in cui mi ringraziò.

C'era un misto di dolore, disagio, vergogna, forse. Perché quello che era accaduto aveva in qualche modo sovvertito i comportamenti tipici di situazioni del genere: i miei e i suoi.

Non so se fosse semplicemente affamato e infreddolito, oppure se per un momento la sua forza di volontà, il suo innato istinto di sopravvivenza gli fece decidere che era meglio mangiare e scaldarsi, che cedere ancora una volta alla schiavitù delle sostanze.

Forse aveva soltanto fame, ma ancora oggi, a distanza di molti anni, mi piace pensare che quel ragazzo, mentre beveva il suo cappuccino, in qualche modo inneggiasse alla vita.

**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.hdia.it

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno