

# LAVORO

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie

Relazione Congresso Straordinario

Decreto sui Lavori Usuranti

Kilogrammi o Kilobyte?

**FAST**  
FerroVie Sma

n° 3-4  
Marzo - Aprile 2008

# Con Finardi i conti tornano.

$$2 + 2 = 4$$

Finanziamenti con anticipo del 90% in 2 giorni  
senza alcun costo aggiuntivo  
**L'R258-R259 non serve per l'anticipo**



IN  
CONVENZIONE  
CON



## CESSIONE DEL QUINTO

netto ricavato €	in 60 mesi	in 120 mesi
10.000,00	217,00	127,00
20.000,00	430,00	250,00
25.000,00	535,00	312,00

In osservanza della norma sulla trasparenza e sui servizi Bancari e Finanziari  
(legge n. 154 del 17/02/92 - TEG/ISC dall'8,949% al 9,333% su operazioni a 120 mesi)

Gli esempi sopra indicati sono calcolati su un dipendente di 40 anni e 15 di servizio e sono comprensivi dei costi assicurativi ed ogni altro onere.

## PRESTITO CON DELEGA

netto ricavato €	in 60 mesi	in 120 mesi
10.000,00	220,00	129,00
20.000,00	432,00	254,00
25.000,00	538,00	316,00

In osservanza della norma sulla trasparenza e sui servizi Bancari e Finanziari  
(legge n. 154 del 17/02/92 - TEG/ISC dall'9,378% al 9,767% su operazioni a 120 mesi)

Gli esempi sopra indicati sono calcolati su un dipendente di 40 anni e 15 di servizio e sono comprensivi dei costi assicurativi ed ogni altro onere.

**DOCUMENTI RICHIESTI: Ultima busta paga - Documento di riconoscimento - Codice fiscale**

Numero Verde  
**800-904042**

**Finardi**  
Via dei Castelli Romani 22  
Pomezia (Roma)  
Tel 069108326 Fax 0691604194  
[www.finardifinanziamenti.it](http://www.finardifinanziamenti.it)

**FastferroVie**  
Via Albona 1  
Roma  
Tel 0664829000 Fax 0647307556  
[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

# LA VOCE delle Attività Ferroviarie

## SOMMARIO

Anno II - n. 3-4/2008  
 Mensile del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie  
 Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie  
 Redazione, Direzione e Amministrazione:  
 Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma  
 Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666  
 Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556  
 Email: sn@fastferrovie.it  
 Autorizzazione del Tribunale di Roma  
 n. 353 del 14 settembre 2006  
 Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.  
 D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)  
 Art. 1, comma 1 - DCB ROMA  
 Direttore Responsabile:  
*Pietro Serbassi*  
 Coordinamento Editoriale:  
*Luca Vitali*  
 Segretario di Redazione:  
*Massimiliano Pantanella*  
 Comitato di Redazione:  
*Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'ambrosio, Antonio Scalise, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi*  
 Imp. e grafica:  
*Paolo Piovesan, Giuliano Leone*  
 Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:  
*Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello*  
 Hanno collaborato a questo numero:  
*A. Apadula, G. Baltieri, E. Casaleggio, S. Genovese, M. Pantanella, Paracelso.*  
 Copia euro 2,00 - Abbonamento euro 18,00  
 Abbonamento sostenitore euro 250,00  
 Tutti i versamenti devono essere effettuati  
 sul C/C Bancario, n. 13 intestato a:  
 FAST-Ferrovie  
 presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini  
 Si prega indicare chiaramente il proprio nome  
 e indirizzo, nonché la causale del versamento  
 Stampa: Empograph  
 00010 Villa Adriana (Roma)  
 Chiuso in tipografia il 15/04/2008

### 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 FOG-  
 GIA  
**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)

### Editoriale

#### Un passaggio importante

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

#### Doppio colpo

di *Paracelso* ..... pag. 6

#### Relazione al Congresso Straordinario di Trevi del 12/15 marzo 2008

di *Pietro Serbassi* ..... pag. 8

#### Intervengono al Congresso

i Segretari Nazionali delle OO.SS. .... pag. 21

#### Il saluto degli ospiti al

Congresso Nazionale FAST FerroVie ..... pag. 24

#### Una possibile apertura

di *Elisa Casaleggio* ..... pag. 29

#### Impressioni e sensazioni sul

#### Congresso Straordinario

di *Paolo Piovesan* ..... pag. 31

#### Pulizia treni - Obiettivo Qualità

di *Carlo Nevi* ..... pag. 34

#### Convegno di Foligno del 28 marzo 2008

#### "Il rilancio del trasporto pubblico in Umbria

#### Il ruolo delle Ferrovie"

di *Stefano Della Vedova* ..... pag. 36

#### Partono i lavori per il passante di Palermo

di *Salvatore Genovese* ..... pag. 39

#### Operazione stazioni deserte

di *Stefano Della Vedova* ..... pag. 40

#### Regolamenti e sicurezza:

#### kilogrammi o kilobyte

di *Massimiliano Pantanella* ..... pag. 42

#### GIALLOFISSO

#### Assenze

di *Antonio Scalise* ..... pag. 43

#### COME ERAVAMO

#### La borsa

di *Giorgio Baltieri* ..... pag. 44

#### SPECIALE - PREVIDENZA

#### Decreto sui lavori usuranti

#### ridotti benefici

di *Agostino Apadula* ..... pag. 46

# Un passaggio importante

*L'editoriale di Pietro Serbassi*

Nel giornale edito dopo il congresso nazionale è certamente d'obbligo affrontare, descrivere ed approfondire i contenuti dei lavori consessuali, soprattutto quando, come questa volta, hanno sancito un passaggio tanto importante per il nostro sindacato.

Un passaggio consequenziale ad una scelta politica ampiamente discussa, condivisa e approvata a livello provinciale prima, a livello regionale poi ed infine a livello nazionale, in un congresso nel quale, la maturazione e la partecipazione delle scelte, è apparsa così convinta da assumere caratteristiche di assoluta naturalità.

Il primo obiettivo postoci, era quello di arrivare preparati ed organizzati ad affrontare il negoziato per il nuovo Contratto della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e dei servizi, un risultato raggiungibile solo sulla base della condivisione del progetto sindacale da parte degli attivi-

sti, i dirigenti sindacali e gli iscritti tutti.

Questo congresso, quindi, non è stato un punto di arrivo ma, bensì, il punto di partenza, di un sindacato sempre più impegnato su un fronte che, partendo dall'universo ferroviario, si allarga sempre di più, facendo proprio il mondo dei servizi per raggiungere, poi, quello dell'autoferro, avendo comunque, come stella polare, quel contratto della mobilità che appare sempre più una realtà auspicabile e raggiungibile.

Già pochi giorni dopo il congresso nazionale, abbiamo fatto un primo convegno a Foligno, in Umbria, dove hanno partecipato autorità politiche locali e il direttore della Direzione Trasporto Regionale di Trenitalia, ing. Giancarlo Laguzzi.

Il convegno ha sancito, di fatto, il battesimo della costituzione di una struttura regionale FAST FerroVie nella Regione



Umbria, fino ad oggi parte integrante della struttura Regionale Marche.

La nuova ossatura organizzativa della FAST FerroVie, con organismi periferici allocati in tutte le regioni e le province, è sempre più tesa a ottimizzare la nostra interfaccia verso le strutture dell'amministrazione pubblica locale, un assetto finalizzato soprattutto a trovare quelle competenze necessarie per affrontare le problematiche tipiche del trasporto pubblico locale.

Una volta accennato quelli che saranno i temi salienti degli articoli di questo numero, vorrei ora sintetizzare qualche riflessione sugli accadimenti degli ultimi giorni, come gli incontri con l'Amministratore Delegato del Gruppo FS, ing. Mauro Moretti, o lo sciopero di 4 ore proclamato per il 9 maggio 2008, per pretendere l'apertura della trattativa sul nuovo contratto unico della mobilità e contro l'atteggiamento dilatorio e ostile assunto dalle controparti.



Per quanto concerne gli incontri con il Gruppo FS, potremmo dire che, in qualche modo, sono andati avanti, affrontando e approfondendo principalmente quelle modifiche al Piano d'Impresa presentato lo scorso anno, scaturite dai mancati trasferimenti economici promessi sia per la ricapitalizzazione di Trenitalia sia per il contratto di servizio sul Trasporto Regionale svolto, perpetrate malgrado, il Piano stesso, avesse trovato la condisione del Governo e un assenso del sindacato sui piani di sviluppo.

Certamente i risultati non potevano e non sono stati in nessun modo soddisfacenti né

tranquillizzanti per i ferrovieri anche se, va tenuta in evidenza, la particolarità del momento caratterizzato da una grande incertezza politica e quindi dall'impossibilità di sapere le reali intenzioni dell'unico azionista del Gruppo, un elemento questo che grava sul confronto in maniera proporzionale a quanto possa costituire una variabile sulle strategie industriali.

Come sindacato, attento alle ricadute sul lavoro, non abbiamo nessuna intenzione di dar loro la possibilità d'imbrigliaci in attese nelle quali, tra l'altro, le aziende del Gruppo FS non rallentano certo la realizzazione dei loro progetti, sempre più oscuri, portati avanti ricorren-

do ai tagli di produzione o con la rimodulazione della stessa fra i territori.

Intanto, l'atteggiamento delle associazioni datoriali nei riguardi della Piattaforma Sindacale per il Contratto della Mobilità è sempre più sconcertante, soprattutto se si guarda l'atteggiamento di ASSTRA e ANAV che, di fatto, hanno rimandato la piattaforma al mittente, un po' come il professore che rimanda al posto lo studente a rifare il compito che ha sbagliato.

Come FAST FerroVie, da sempre rispettosi di tutti gli interlocutori e dei vari ruoli, riteniamo, forse con un eccesso di buonismo, che la "sortita" di ASSTRA e ANAV altro non sia che una grossolana caduta di stile che, comunque, certamente non aiuta il confronto.

Comunque, se tale atteggiamento dovesse persistere da parte delle due associazioni datoriali, riteniamo importante che ci sia, da parte di chi realmente vuole fare il contratto della mobilità, la forza per aprire in ogni caso il confronto con chi è disponibile, lasciando ad ognuno il dovere di assumersi le proprie responsabilità.

Del resto tutto il sindacato che ha condiviso la piattaforma e l'ha presentata unitariamente ai propri delegati e RSU/RLS, ha intrapreso una strada di non ritorno, pena la credibilità di fronte ai propri associati, un cammino che non può lasciarsi ostacolare dai tatticismi di chi, come ASSTRA, cerca di salvaguardare interessi di bottega, piuttosto che la definizione di regole chiare e omogenee nel trasporto, tali da fornire quelle garanzie di qualità del lavoro e del trasporto stesso, divenute ormai irrinunciabili.

**PER CONTARE DI PIU'** 

**... PER TUTELARTI**

**... E CRESCERE INSIEME**



**ISCRIVITI ALLA  
FAST-FERROVIE**

# Doppio colpo

di Paracelso

Da buon riportista, Mauro Moretti deve aver fiutato l'aria. Più o meno come fece molti anni fa quando, per un pelo, evitò di rovinarsi le prospettive di carriera iscrivendosi al PSI di Craxi che, di lì a poco, venne travolto.

Così, a pochissimi giorni dalle ultime elezioni stravinte da Berlusconi, l'Amministratore delegato pro tempore delle Ferrovie dello Stato mette a segno, senza clamore e nella generale distrazione pre-elettorale, due colpi significativi.

Appena giunto in ferrovie il povero e anonimo dott. Gabrielli, vede declassato il posto che fu di Forlenza, da direttore generale delle risorse umane a semplice direttore centrale delle stesse: la differenza è evidente.

Gabrielli, che non è uomo di Moretti, si trova così declassato formalmente e shiuntato, o bypassato, dalla insopprimibile "pulsione" accentratrice del capo delle ferrovie.

Ma evidentemente non basta, lo snodo delle risorse umane è troppo strategico e dopo la scomparsa del povero Mandarino, che non era alle risorse umane ma aveva una funzione parimenti importante, bisogna risistemare la scacchiera. E poi l'aria che tira non è tra le migliori.

Ed ecco il primo colpo: il dott. Gabrielli lascia "spontaneamente" il Gruppo FS ed al suo posto viene insediato Domenico Braccialarghe, uomo di capacità indiscusse, almeno quanto la sua fedeltà al capo.

Ma c'è un altro decisivo e dolente tassello: Trenitalia.



Mauro Moretti Amministratore Delegato delle Ferrovie

E' nota la condizione della società che, al di là delle autocelebrazioni, presenta conti in profondo rosso, perdita di traffico e in realtà dello stesso fatturato.

C'è poi il rompicapo, prossimo venturo, della liberalizzazione, delle tracce orarie da assegnare, della concorrenza, delle autonomie locali che pretendono ma non pagano, della ingiusta confusione fra servizio redditizio e servizio in perdita, e via cantando.

L'aria che tira dice che non si potrà contare più sulla solidarietà emiliano-romagnola e sulla comprensione del Ministero di via XX settembre.

E così un altro ectoplasma, tale Lenci, lascia "spontaneamente" la presidenza di Trenitalia e il gruppo FS: al suo posto arriva Francesco Rossi, amministratore delegato di Ferservizi, che non è un premio nobel ma è, anch'egli, di sicura osservanza morettiana.

Secondo colpo.

C'è però un fatto ancor più importante, avvenuto quasi

nelle medesime ore: la riduzione, pari a circa la metà, del capitale sociale di Trenitalia.

Orbene e senza troppo scendere in noiosi dettagli specialistici, basti qui ricordare che la riduzione del capitale sociale annovera, tra le tante motivazioni possibili, anche quella di "pulizia di bilancio" di cui, con tutta evidenza, Trenitalia necessitava. E si può ricorrere a tale strumento allorquando, per coprire le perdite, si siano già usati gli utili (e non è il caso del vettore ferroviario pubblico) e le riserve. Detto in italiano, quando sei alla frutta.

La circostanza che la collocazione strategica di alcuni uomini in posti chiave, che si aggiungono a quelli già saldamente presidiati, insieme alla accennata operazione sul capitale, può prestarsi a varie letture.

Si potrebbe per esempio ipotizzare che, in previsione di un voto elettorale non "contiguo" alla sensibilità culturale del management, ci si sia voluti coprire.

Può essere ma, francamente, parrebbe di essere più vicini ad una chiacchiera da bar che alla realtà, come sempre molto più complessa.

D'altronde pare inverosimile che operazioni di questa portata, in particolare quelle sul capitale, possano essere realizzate a cuor leggero senza che gli azionisti (o meglio l'azionista) di oggi e di domani, ne siano totalmente all'oscuro.

Il progetto, invece, pare altro e di ben diverso profilo.

Si tratta di presentare al paese e soprattutto al nuovo azionista, una squadra di governo dell'impresa ferroviaria professionalmente capace, di estrazione prevalentemente interna, coesa attorno ad un progetto e a un capo indiscusso. L'unica in grado, almeno a giudizio di chi scrive, se non di far decollare subito le ferrovie (cosa peraltro assai ardua), quanto meno di fermare il piano inclinato dei disastri precedenti (operazione per altro già avviata) e di preconstituire un possibile futuro nel nuovo contesto che si va delineando (liberalizzazioni, ecc..).

Con la riduzione del capitale sociale poi, realizzata in un momento di generale distrazione, si evita un danno di immagine un po' per tutti e soprattutto per qualunque governo, preconstituendo con la pulizia di bilancio, almeno la possibilità della futura quotazione in borsa che appare sempre più indispensabile per reperire risorse che nessuno sarà in grado di

fornire, se non il mercato di capitali.

Una delle quattro pre-condizioni per l'ammissione in borsa è, infatti, la pubblicazione e deposito degli ultimi tre bilanci, peraltro anche non in utile, pur essendo auspicabile, per l'attrattività delle azioni da collocare, la positività del segno finale dei bilanci.

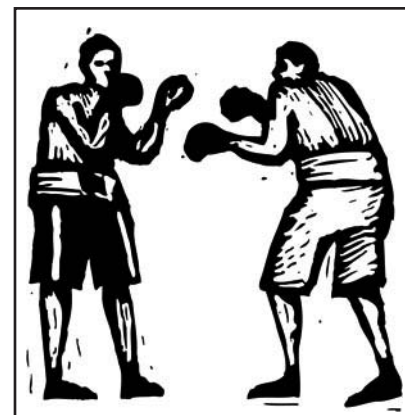
Fra tre bilanci saremo alla vigilia dell'ingresso di Montezemolo e company, e di quant'altro, nel mercato del trasporto passeggeri.

Per compiere il disegno, inoltre, sarà necessario separare la parte redditizia di Trenitalia, da quella in passività cronica, probabilmente attraverso operazioni di scorporo, scissione o cessione di ramo d'impresa, ecc... .

E' difficile che il nuovo governo, che di gatte da pelare ne avrà non poche, butterà all'aria tutto questo, cioè un

disegno che, piaccia o meno, appare ben strutturato, intelligente, adeguato e dalla tempistica quasi perfetta.

La morale è semplice: questo disegno, sommariamente descritto, per intrinseca solidità è l'unico in grado, almeno potenzialmente, di preservare ruolo e prospettive delle ferrovie nazionali e di chi ci lavora, pur in presenza di inevitabili difficoltà che tutti, a cominciare dalle forze sociali, dovranno concorrere ad affrontare.



## Proposta Evoluzione Patrimonio Netto

(importi in euro)			
<b>PROPOSTA RIPIANAMENTO PERDITE TRENITALIA</b>			
	<b>31.12.2007</b>	<b>VARIAZIONI</b>	<b>PROPOSTA</b>
CAPITALE SOCIALE	<b>2.569.941.000</b>	(1.536.535.000)	<b>1.033.406.000</b>
RISERVA DA SCISSIONE	<b>510.789.637</b>	(510.789.637)	0
PERDITE A NUOVO	(1.644.700.934)	1.644.700.934	0
PERDITA ESERCIZIO	(402.624.143)	402.624.143	0
<b>TOTALE PATRIMONIO NETTO</b>	<b>1.033.405.560</b>	<b>440</b>	<b>1.033.406.000</b>
VERSAMENTO A COPERTURA PERDITE		440	440
<b>COMPOSIZIONE CAPITALE SOCIALE TRENITALIA</b>			
<b>Valore unitario azioni euro 500</b>			
<b>n. azioni</b>	<b>5.139.882,00</b>	<b>(3.073.070)</b>	<b>2.066.812</b>



# Relazione al congresso straordinario di Trevi del 12/15 marzo 2008

di **Pietro Serbassi**

*Amiche, amici, colleghe, colleghi*

*Vi saluto a nome della Segreteria Nazionale e mio personale, estendendo, con grande piacere, questo saluto a tutti gli ospiti che ci hanno fatto l'onore di raccogliere l'invito ad assistere ai lavori del nostro Congresso Straordinario.*

*Un saluto particolare, poi, lo voglio rivolgere agli amici autoferrotranvieri e dei servizi, perché, grazie anche al loro impegno, è divenuta oggi possibile la nuova fase che ci stiamo avviando ad aprire.*

*Infine, ritengo doveroso salutare tutti quei colleghi che, anche se oggi non possono essere presenti, con il loro impegno e la loro dedizione di ogni giorno, hanno permesso e stanno permettendo alla FAST Ferrovie di affermare la propria posizione e il proprio ruolo nello scenario sindacale Italiano.*



Il Segretario Nazionale FAST Ferrovie Pietro Serbassi

## PERCHÉ IL CONGRESSO STRAORDINARIO

Il Congresso Nazionale è sempre un momento di verifica e di progetto essenziale per la vita di qualsiasi organizzazione sindacale.

Quando un sindacato come il nostro sente la necessità di convocare il Congresso Straordinario, poi, il momento in questione diviene ancor più delicato e importante.

Se, dunque, ci si trova per la seconda volta consecutiva a celebrarlo in maniera anticipata rispetto ai tempi statutariamente previsti, le motivazioni alla base di tale scelta devono obbligatoriamente essere particolarmente significative ed ancorate ad un processo erede di scelte che coerentemente si concre-

tizzano con i tempi necessari e ci costringono a recuperare il tempo dedicato ad una riorganizzazione che da diversi anni sentivamo la necessità di fare.

Finalmente oggi possiamo prendere atto che i timori o - per meglio dire - le scorie ereditate dall'attaccamento alla nostra matrice di sindacato monocategoriale, così come le resistenze createsi, forse per eccesso di democrazia interna, si sono consumate, fino a sparire nelle scelte maturare dentro la nostra coscienza.

Pertanto, sia noi che veniamo da una storia di sindacalismo indipendente nelle Ferrovie dello Stato, sia gli amici dei servizi, sia gli amici del Trasporto Pubblico Locale,

abbiamo ormai assunto e condiviso la convinzione che la strada intrapresa, più che necessaria, sia ormai determinante per poter continuare a portare avanti la scelta etica comune di Sindacato Autonomo.

Il termine "straordinario" associato a quello di congresso, rischia di essere accomunato - non fosse altro che per abitudine - ad un momento di crisi e, comunque, ad un evento anomalo che non può far presagire niente di buono.

Oggi, invece, per noi il termine straordinario vuole essere emblematico di un momento di particolare riflessione e, nel contempo, di decisa e decisiva accelerazione di un progetto che, avviato ormai da tempo, anche a causa degli eventi esterni, deve piuttosto trovare tempestiva finalizzazione e immediata concretizzazione.

Anche per ciò non ritengo opportuno - almeno in questa occasione - ripercorrere la nostra storia, sempre viva in noi come una radice da cui attingere coerenza e continuità, che, iniziando dalla nascita nel 1952 del Sindacato Macchinisti Autonomo, ci ha permesso di raggiungere risultati importanti nella conquista di tutele sul lavoro dei macchinisti prima, e del personale di macchina comprensivo di aiuto macchinisti e capi deposito poi, per accompagnarci - nel 2003 - fino alla storica stipula del Contratto Collettivo Nazionale di



Lavoro delle Attività Ferroviarie.

Un CCNL che ci ha visto sottoscrivere precisi impegni con le controparti, per poi vederci schierati a difesa di scelte tanto impopolari quanto incomprese ma che, con il trascorrere del tempo, si sono dimostrate senza ombra di dubbio importanti per la tutela del mondo del lavoro nei trasporti ferroviari.

Ritengo, ora, necessario concentrarci su cosa fare per mantenere coerentemente il passo con i tempi affrontando con la consueta deter-

lavoro della mobilità. Un Sindacato nuovo che non vuole porsi in contrapposizione, ma che sia in grado di raccogliere la richiesta sempre più forte di un'associazione di categoria sganciata da logiche partitocratiche; un Sindacato nuovo, autonomo in scelte sempre più determinate da valutazioni e discussioni interne, dove professionalità e merito possano essere il motivo conduttore della sua azione congiuntamente a temi come sicurezza, stabilità occupazionale e soddisfazione economica.



minazione la nuova "sfida" che ci viene proposta: il "Contratto della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e dei servizi".

Una sfida nella quale - alla pari delle altre Organizzazioni Sindacali certamente più organizzate di noi - vogliamo proporci come controparte attendibile, corretta ed affidabile nei riguardi delle associazioni datoriali, in coerenza con l'immagine da noi mostrata da più di cinquant'anni a questa parte.

Sono tutti elementi base, atti a rivendicare il nostro diritto a partecipare attivamente alla costruzione di quel contratto di lavoro che deve diventare lo strumento basilare per evitare il dumping sociale nel settore del trasporto ferroviario, autoferrotranviario e nei servizi ad essi correlati.

Il Congresso, completando finalmente l'impegnativo progetto, sarà chiamato a costituire un Sindacato nuovo che possa rappresentare, a pieno titolo, tutto il mondo del

Infine, il Congresso non può non essere quel momento di riflessione, approfondimento e valutazione di tutta l'attività politica e organizzativa svolta fino ad oggi dalla FAST Ferrovie, indispensabile alla crescita di qualunque organizzazione; deve, di conseguenza, affrontare anche quanto, parallelamente, ha caratterizzato l'azione della nostra federazione: la FAST.

#### **LO SCENARIO DI RIFERIMENTO**

All'indomani della conclusione della seconda tappa del nostro percorso riorganizzativo, cioè l'ultimo Congresso - quello che ha trasformato lo SMA in FAST Ferrovie - ci siamo trovati a far fronte a problemi di vario genere, imprevedibili anche per chi, come il sottoscritto, era parte integrante della precedente Gestione.

Non voglio oggi riaprire le vecchie ferite lasciateci dalla lacerazione intera e dall'immagine falsata che fu data allo stato di salute

dello SMA; in ogni caso penso che sia giusto lasciare alla storia il giudizio su fatti evidenti a tutti e, in primis, sul livore di chi ha parlato di grandi principi per poi finire a mascherare scelte opportunistiche dietro a squallide menzogne, spargendo fango e letame su noi tutti.

Questo, peraltro, ci permette anche di conoscere meglio il mondo nel quale dobbiamo muoverci e la serietà, l'affidabilità e l'etica dei nostri interlocutori.

Non possiamo certo permetterci il lusso di cadere in provocazioni; il nostro dovere rimane quello di continuare a mantenere un atteggiamento leale, perseverando in quei valori aggiunti che, sicuramente, hanno collaborato in maniera significativa affinché noi tutti riuscissimo a raggiungere risultati impensabili ai più.

In questi tre anni c'è stato addirittura chi ha investito e dedicato risorse al sol fine di colpirci, di ferirci e di indebolirci ma costoro hanno dimostrato solo di essere degli incapaci, magari perfidi, subdoli, determinati ma, comunque, incapaci.

Ciononostante, oggi è davanti agli occhi di tutti come questo sindacato sia, comunque, un sindacato vivo, attivo, in costante rinnovamento e, soprattutto, sempre più ricco di presenze femminili e di giovani.

Con orgoglio evidenzio questi elementi, visto il periodo di refrattarietà che in Italia si sta vivendo verso la politica e il sindacato.

Solo pochi anni fa noi eravamo un sindacato di quasi soli uomini, su cui gravava la difficoltà di un ringiovanimento intralciato dalla carenza delle assunzioni. Ma, sebbene in pochi anni il numero dei ferrovieri si sia ridotto enormemente e l'emorragia non si sia ancora fermata, noi siamo riusciti a crescere e, in diverse regioni, abbiamo anche avuto modo di rinverdire la classe dirigente.

Per questo risultato dobbiamo ringraziare i più anziani che si sono messi a disposizione dei giovani

rinunciando anche a ruoli di primo piano per privilegiare il supporto, il consiglio e un limitato affiancamento.

Ad onor del vero va anche detto che quelli che noi definiamo anziani, da altre parti sono considerati poco più che "apprendisti"; un fattore, questo, che ritengo sia certamente un altro elemento di distinguo, che pone la nostra associazione al passo coi tempi e in primo piano come spinta propositiva.

Nel corso dei lavori congressuali potremmo constatare come, in questi anni, abbiamo risanato la critica situazione economica ereditata dalla passata gestione, avviando, nel contempo, un progetto di riorganizzazione logistica che ci è costato più di qualche sacrificio, ma che riteniamo possa concretizzare quelle condizioni necessarie e sufficienti affinché, nella prossima gestione, si possano garantire, al sindacato, una sede nazionale e strutture di supporto adeguate all'attività che si appresta a svolgere.

Viste le risorse, vi assicuro che non è stato facile e non sarà facile. Tuttavia, ritengo che arrivare a questo congresso, dopo tre anni, con un bilancio non più in profondo rosso, ma con una situazione contabile trasparente e con la prospettiva di potersi avvalere di strutture più ampie, sia la migliore risposta che - come gruppo dirigente - potevamo dare ai nostri detrattori.

Ritengo, poi, che la discussione inerente la personalità sindacale di tutto il gruppo dirigente e del sindacato stesso - discussione che così tanto ha animato lo scorso congresso - debba essere, sicuramente, un motivo di dibattito anche dei lavori che stiamo cominciando, ma debba prendere come riferimento le azioni svolte e i risultati fin qui ottenuti.

Mi fa piacere evidenziare - a questo punto - come, con le persone con le quali si è dato vita all'attività di segreteria nazionale, si sia raggiunta una buona intesa.



*Fausto Anguilla Segretario Regionale Piemonte*

Pertanto, nonostante ci siano ancora molte cose da perfezionare, ritengo che il gruppo sia ormai pronto per lavorare con l'affiatamento di una squadra ben assortita dove ognuno ha il suo ruolo ma, nel contempo, è sempre disponibile per aiutare l'amico in difficoltà.

Vi assicuro che creare il clima giusto non è stato per niente facile ma, anche rischiando di peccare di eccesso di ottimismo o di presunzione, ho la convinzione che, dopo tanti anni, sia la prima volta che si è riusciti a creare un gruppo così ampio e pronto a collaborare.

Cambiando ora registro, poniamo l'accento su come la comunicazione con la periferia sia certamente migliorata ed insieme ad essa sia migliorata anche la partecipazione.

Infatti, nonostante la nostra atavica inadeguatezza di risorse, sempre più segretari regionali o dirigenti periferici danno la propria disponibilità ad una stretta collaborazione con il centro.

Quindi, il rapporto tra la Segreteria Nazionale, le regioni e le province, che tre anni fa si segnalava come uno dei punti dolenti del nostro sindacato, oggi appare non solo come un problema risolto ma, addirittura, come un fiore all'occhiello da mostrare con estrema soddisfazione.

Esposti questi pochi significativi flash organizzativi, è necessario ora evidenziare come, parallelamente, sia proseguita anche l'atti-

vità politica, indubbiamente segnata dalla vertenza sul VACMA che ha, di fatto, bloccato il Gruppo FS per quasi tutto il periodo di gestione dell'Ing. Catania.

Questa è anche l'occasione migliore per evidenziare come, nell'ultimo triennio, siamo entrati e abbiamo consolidato la nostra presenza in svariate aziende spesso esterne al Gruppo FS, imparando a confrontarci con problematiche che frequentemente presentavano articolazioni, ricadute e complessità certamente differenti da quelle che eravamo abituati ad affrontare.

Sono state esperienze che ci hanno indubbiamente aiutato a crescere professionalmente. I frequenti attestati di stima ricevuti, poi, hanno certamente contribuito a fornirci gli stimoli giusti per continuare la nostra azione con sempre maggiore convinzione e determinazione, facendoci raggiungere, in diverse Imprese Ferroviarie, livelli di rappresentanza di assoluta eccellenza.

Confrontarci, dunque, sul libero mercato del lavoro, ci ha permesso - se mai ce ne fosse stato il bisogno - di credere nelle nostre possibilità con maggiore convinzione, riuscendo a coinvolgere nell'attività sindacale quei ragazzi giovani che, almeno inizialmente, avevano manifestato qualche timore nell'approcciarsi all'attività sindacale in un sindacato autonomo.

Oggi questi ragazzi - con le loro

esperienze e la loro voglia di lottare per conquistare quei diritti sindacali per noi naturali - ci stanno aiutando a dare il giusto peso ai valori e ai diritti che, giorno dopo giorno, riusciamo ad affermare e consolidare per tutto il settore.

Invece, sul versante del Trasporto Pubblico Locale, abbiamo trovato ostracismo da parte delle associazioni datoriali che si ostinano a non voler riconoscere le strutture degli autoferrottrantieri della FAST perché non firmatari di CCNL.

È certamente stigmatizzabile il fatto che non ci vengono riconosciuti neanche i minimi diritti sindacali di legge, se non a seguito di ricorsi legali.

Questa discriminazione è tanto rilevante quanto ingiusta ed infondata ma riteniamo verrà superata con la stipula del CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi.

Una volta raggiunto l'impegnativo traguardo, la nostra riorganizzazione interna, che ci vedrà rappresentativi nell'intero comparto, dovrà far cadere ogni eventuale ulteriore reticenza, senza incertezza alcuna.

Un accenno va fatto anche alle importanti vertenze che, nel contempo, abbiamo avviato con le altre OOSS, vertenze a loro volta accompagnate da altrettante importanti manifestazioni: da quella presso il "cinema Universal" del 30 maggio 2006 in cui si denunciava il grave dissesto in cui versava il Gruppo FS e soprattutto Trenitalia, a quella per l'approvazione della Piattaforma contrattuale del CCNL delle Attività Ferroviarie, alla manifestazione del 22 giugno 2007 davanti a Villa Patrizi - sede storica delle Ferrovie dello Stato e del Ministero dei Trasporti - in cui si chiedeva il contratto unico per il settore, all'ultima del 21 febbraio 2008 al "tenda strisce" dove abbiamo presentato a oltre 2500 delegati sindacali, la Piattaforma del "CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e dei servizi".

Prendo spunto da questa piattaforma per entrare nel merito dello scenario nel quale ci troviamo immersi e che ci porta a fare scelte spesso coraggiose e indubbiamente responsabili.

La presentazione della piattaforma, unita sia alla grande partecipazione dei delegati dei lavoratori interessati, sia alle assemblee che seguiranno sul territorio - che



*Antonio Vitiello Responsabile Nazionale Settore Appalti e Servizi*

auspicio proposte e gestite unitariamente - indubbiamente vincolano il Sindacato all'assunzione di un importante impegno che, sebbene irto di gravose difficoltà, costituisce, comunque, un punto di non ritorno.

Di questo siamo assolutamente convinti ma - con la stessa responsabilità che da sempre ha caratterizzato l'attività della nostra Organizzazione Sindacale - garantiremo fino in fondo il nostro apporto, affinché questa vertenza possa trovare la soluzione da tutti auspicata nei tempi giusti per rilanciare l'intero comparto.

Dimostreremo la stessa responsabilità e lungimiranza manifestata quando - chiamandoci SMA - abbiamo scelto e sostenuto l'accordo del 23 novembre del 1999, in cui Governo, azienda e sindacati si erano impegnati a costruire un nuovo sistema capace di governare il processo di liberalizzazione.

Già a quell'epoca l'Italia stava anticipando i tempi delle liberaliz-

zazioni, senza aspettare garanzie di reciprocità con gli altri Paesi Europei e senza tenere conto che nazioni come la Francia e la Germania, erano - e personalmente ritengo siano ancora - arroccate a difesa delle proprie aziende nazionali.

## LE LIBERALIZZAZIONI

In Italia le liberalizzazioni non sono state introdotte né come un esempio da seguire, né sulla base di un modello di riferimento. Infatti, le indicazioni in materia da parte dell'Unione Europea, sono state spesso anticipate, liberamente reinterpretate o, addirittura, maldestramente applicate, con un'unica costante: l'assenza di un sistema di regole chiare.

Volendo, si potrebbe dire che le abbiamo applicate "all'italiana": infatti, non trovano riscontro in nessun altro Paese UE.

Del resto, il bombardamento mediatico perpetrato con insistenza da parte di presunti guru dell'economia, troppo spesso sostenuti dalla politica, ha contribuito in maniera determinante a creare il diffuso convincimento che liberalizzare e privatizzare avrebbero reso possibile la riduzione dei costi sostenuti dallo Stato, dalle Regioni e dagli Enti locali, portando vantaggi al Paese e garantendo ai cittadini un servizio migliore a costi più contenuti.

Purtroppo, il Paese è ancora ben lungi dal comprendere che le liberalizzazioni fatte alla stregua di spot pubblicitari, non servono al cittadino.

Si continua ad ignorare, ottusamente, l'insegnamento che fino ad oggi ci è giunto dagli ingannevoli processi di liberalizzazione portati avanti in tema di farmacie o di banche, processi che, indiscutibilmente, non hanno portato vantaggio reale per nessuno.

Si è dimostrato che erano solo demagogia e teorie astratte di politica economica. Infatti, i molteplici centri decisionali su materie così importanti come i servizi per i cittadini, trovano - a nostro avviso -

troppi soggetti interessati, distribuiti in modo a volte anche conflittuale, tra Stato, Regioni e vari enti locali.

La crisi di imprese come Alitalia, FS, Anas e aziende del TPL si sono aggravate, i costi sono aumentati e i cittadini non hanno certamente avuto quei vantaggi che gli erano stati promessi né in qualità, né in economia del servizio, né, tanto meno, in crescita dell'offerta.

La responsabilità che come sindacato ci siamo assunti, si è evidenziata con forza quando siamo riusciti a trasformare, in buona sostanza, il contratto di lavoro delle Ferrovie dello Stato, in una forma di contratto più moderna ed aperta a tutti i lavoratori delle Attività Ferroviarie; in pratica, in un elemento importante per la costituzione di un sistema di regole sul lavoro che, di per sé, aveva già la caratteristica di "Clausola Sociale".

Uno strumento ritenuto da tutti determinante per evitare il dumping sociale.

È evidente che, ad oggi, il solo che è riuscito o che ha voluto mantenere gli impegni presi, è stato il Sindacato!

La piattaforma per il nuovo Contratto si è collocata proprio all'interno della vertenza che abbiamo aperto nel settore dei trasporti per rivendicare un cambiamento reale in un sistema di regole nuove ed adeguate, che non permettano la concorrenza sulla base del costo, della sicurezza e della qualità del lavoro.

Certamente, questo tentativo che il sindacato sta cercando, con convinzione, di fare, purtroppo non trova riscontro nelle sensibilità degli altri soggetti interessati, quali la politica e il mondo delle imprese.

Infatti, l'intero settore del trasporto versa in uno stato di crisi inaccettabile per un Paese che vuole puntare allo sviluppo.

L'inadeguatezza del sistema è motivata dall'insufficienza di

risorse che vengono messe a disposizione sia per mantenere un livello di mobilità delle persone e delle cose accettabile, sia per gli investimenti infrastrutturali; problematiche queste spesso aggravate anche da uno spreco palese e inconfutabile delle poche risorse disponibili.

È evidente che la scarsa qualità dell'offerta e l'incapacità delle imprese di rispondere alla domanda, hanno favorito un disequilibrio significativo del trasporto privato individuale rispetto a quello collettivo, con una conseguente forte

ciata la strada per l'inferno! Infatti, almeno fin'ora, il mondo imprenditoriale ci ha costretti ad assistere - nostro malgrado - alla rappresentazione di uno spettacolo veramente deprimente, in cui ha cercato di mascherare dietro concetti di liberismo che ben pochi riscontri sembrano avere nei suoi stessi modi di fare, un vero e proprio "assalto alla diligenza", in cui le forse imprenditoriali rappresentavano gli indiani e le ferrovie dello stato la carrozza guidata da postiglioni con le armi scariche.



Un gruppo di donne presenti al Congresso Straordinario FAST FerroVie

egemonia del trasporto su gomma.

Tutto ciò è frutto di una mancanza di capacità politica nel mettere in atto azioni strutturali di progetto, di programmazione e d'investimento capaci di avviare un processo di liberalizzazione con regole chiare per tutti e in grado di tutelare il settore più importante per il rilancio dell'economia nazionale.

Disattenzioni e leggerezze che hanno creato guasti che al momento appaiono insanabili e che, a loro volta, hanno certamente frenato lo sviluppo e scaricato sul lavoro ingenti sacrifici e sui cittadini costi elevati.

Come dicevo, mentre il sindacato ha mantenuto gli impegni presi, i Governi che si sono succeduti si sono solo lasciati andare a dichiarazioni di "buone intenzioni".

Ma di "buone intenzioni" è sel-

La verità che ci sembra palesemente innegabile, è quella che tutti questi imprenditori privati non hanno fatto altro che aggredire con strattagemmi, a volte anche poco onorevoli, il mercato ferroviario maggiormente redditizio, cioè quello di Trenitalia.

Noi che non siamo né economisti né strateghi aziendali, facciamo fatica a comprendere come mai, ad esempio, nel trasporto merci tutti dicono che il competitor da contrastare è il trasporto su gomma, ma poi si verifica che più aziende entrano nel mercato e meno trasporto merci fa Trenitalia.

Inoltre, pare che il problema che accomuna tutte queste nuove imprese di trasporto su ferro sia quello che, in Trenitalia, ci sono regole sul lavoro e garanzie per i lavoratori che vengono viste come

costi eccessivi di produzione da evitare come la peste.

Sono valutazioni che, se non si possono assolutamente condividere, forse, da un punto di vista imprenditoriale, possono essere comprese.

Ma ci sembra davvero troppo che su tali argomenti queste stesse aziende ricorrano all'antitrust, denunciando le eccessive rigidità nelle relazioni sindacali di Trenitalia come la causa madre della loro impossibilità ad utilizzare l'equipaggio ad agente solo.

Se, poi, l'antitrust concorda con tale analisi, a nostro avviso diviene a dir poco sconvolgente che si possa arrivare ad affermare, in un Paese come il nostro, che i Contratti di Lavoro e le relazioni industriali sono rigidità insostenibili mentre, contemporaneamente, ci si fregia di essere tra le nazioni più industrializzate, democratiche e al passo con i tempi.

Da imprenditori coerenti, ci saremmo aspettati la richiesta di azioni forti e decise da parte della politica, magari finalizzate al riequilibrio modale tra ferro e gomma.

Del resto, visto che RFI continua a dichiarare che l'infrastruttura ferroviaria è sottoutilizzata, dovrebbero esserci ampi spazi per simili processi riequilibrio.

Se poi accadesse che Trenitalia dovesse essere destinata a sostenere una responsabilità sociale per la sua natura di azienda di proprietà statale e gli altri potessero ricercare solo il mercato economicamente sostenibile, questo non escluderebbe che il fatto che il confronto con il mondo del lavoro sulle garanzie di sicurezza e sulla salvaguardia dell'occupazione, siano affrontate con il sindacato.

Ad oggi, però, l'unica cosa certa è la continua migrazione di servizi dalle vecchie imprese ferroviarie ai nuovi imprenditori del settore, trasformati spesso in testa d'ariete per imprese nazionali europee.

Stesso scenario si sta prefigurando

nel trasporto viaggiatori Alta Velocità dove, dal 2010, una nuova società formata da imprenditori con nomi altisonanti, farà correre i suoi treni sui collegamenti più redditizi della Rete Italiana.

Si noti, peraltro, che questa società è già stata "benedetta" dal Presidente della Repubblica Francese per aver acquistato gli ETR da una società del suo paese, anche se un socio con quota significativa, è presidente degli industriali italiani e di un'impresa italiana tra le maggiori produttrici nel settore. Sarà solo una coincidenza? Vedremo!

Comunque, l'impegno che stiamo cercando di approfondire nella ricer-



Marco Peroli Responsabile Nazionale Settore Autoferrotranvieri

ca del massimo consenso intorno alla piattaforma unitaria di proposta contrattuale, ci legittima a ritenere che gli attacchi e le accuse che vengono rivolti al trasporto pubblico in generale e quello ferroviario in particolare, servano essenzialmente a creare, intorno all'attuale sistema, un malumore di massima, finalizzato a rendere più facile e soprattutto meno onerosa l'aggressione a questo mercato da parte dei capitali privati.

Go che ritengo che la difesa di nicchia del trasporto su ferroviaria, del trasporto pubblico o dei servizi ad esso correlati, perpetrata dalle associazioni datoriali, possa essere d'aiuto alcuno né per il lavoro né per chi ha la responsabilità politica

della gestione del comparto, sul quale grava, comunque, l'incombenza di garantire quel trasporto universale che, da solo, non riesce certo ad autofinanziarsi.

Infatti, gli imprenditori, in assenza di regole che impongano almeno un minimo di compensazione fra servizio redditizio e servizio universale, senza norme omogenee sul lavoro che riescano a garantire le tutele salariali, occupazionali e di sicurezza sul lavoro, sono liberi di rincorrere il massimo profitto al minor costo.

Detto questo, non vogliamo essere considerati anacronistici nei confronti di scelte comunitarie ormai avviate su strade senza ritorno, ma riteniamo di essere dalla parte della ragione quando difendiamo i diritti del cittadino/lavoratore, sempre meno considerato rispetto al cittadino/utente o al cittadino/cliente che, invece, gode di estremo risalto su tutti i mass media.

Trovarci, oggi, a condividere una piattaforma che si prefigge di rappresentare ancora più ampiamente i lavoratori del trasporto locale, del trasporto ferroviario e dei servizi, con un fronte sindacale ampio e completo per quanto concerne la rappresentanza di tutto il settore, rappresenta, indubbiamente, una forte richiesta al mondo politico sul quale grava il dovere di rispettare i propri impegni e di fare la propria parte per l'istituzione della clausola sociale.

Questi impegni che sono stati presi dal sindacato con il Governo del Paese, che deve prescindere dalla maggioranza che lo compone, pena la credibilità stessa delle Istituzioni.

Il confronto che si avvierà per la stipula del nuovo contratto, deve segnare la nuova rotta che l'Italia deve seguire nella ricerca e nella costruzione delle politiche di liberalizzazione del mercato del trasporto pubblico e ferroviario.

Non ci sono più alibi per nessuno!

E' diventato ormai fin troppo evi-

dente che non stiamo facendo una battaglia di retroguardia o di ostruzionismo verso gli inevitabili processi di liberalizzazione, ma stiamo chiedendo l'arresto immediato di una liberalizzazione senza regole e il varo di un Piano Generale dei Trasporti condiviso con le forze sociali.

In un mercato delicato come quello della mobilità, non è accettabile un processo che favorisce solo gli "avventurieri a scapito della sicurezza dei viaggiatori e di chi lavora. La sicurezza, infatti, è un elemento che non solo non può essere sacrificato, ma neanche minimamente scalfito da qualsivoglia ricerca di profitto.

Specularmente, a seguito della nostra azione, ci aspettiamo, prioritariamente, che la politica apporti le indispensabili modifiche al decreto 188/2003, modifiche condivise con il sindacato nello scorso mese di luglio.

Nel contempo, dalle associazioni datoriali pretendiamo degli atteggiamenti più responsabili verso le garanzie di sicurezza del sistema che non possono essere messe sullo stesso piano delle politiche di recupero dei costi.

Se, invece, le associazioni datoriali e il mondo della politica ritengono che liberalizzare serve essenzialmente a ridurre i costi in spreco di ogni garanzia di sicurezza sul lavoro, allora possono continuare sulla strada fino ad oggi intrapresa, ma la devono smettere con le ipocrisie e le dichiarazioni di comodo ogni qual volta si parla o si è costretti a parlare delle morti bianche e devono abituarsi all'idea che, sulla loro strada, troveranno un fronte sindacale sempre più coeso e preparato a sbarrar loro il cammino.

### **IL NUOVO CONTRATTO E IL PIANO D'IMPRESA DEL GRUPPO FS**

Il nuovo contratto interessa un'area molto vasta del settore trasporti, un'area dove già notevoli cambiamenti sono avvenuti senza un'adeguata programmazione da

parte della politica e senza regole che tutelino il mondo del lavoro.

Nel mondo del trasporto pubblico locale abbiamo registrato un variegato sistema di affidamento del servizio, deprecabile prassi consentita proprio dalla mancanza di una legislazione nazionale costante e coerente.



*Rappresentanti della Liguria*

La controversia incentrata sulla scelta tra l'opportunità di affidare il servizio tramite gara oppure "in house", si sta protrando ormai da troppo tempo, causando, così, frammentazioni di aziende in un settore dove, invece, sarebbe auspicabile una politica di aggregazione aziendale. La ricaduta generata dal persistere di questo contrasto di opinioni, è, quindi, diametralmente opposta rispetto ai risultati oggettivamente auspicabili e genera fenomeni di precarizzazione del lavoro inaccettabili in un settore strategico come quello dei trasporti.

L'occasione di un nuovo contratto per il settore dovrà essere motivo di avvio per una nuova fase che porti alla riforma del TPL, anche riavviando un tavolo con il Governo, le Regioni, gli enti locali e tutte le rappresentanze sindacali.

Con l'ultima legge finanziaria, grazie all'accoglimento anche di alcuni accordi sindacali, diversi problemi sembravano avviati a soluzione, soprattutto per quanto attiene alle regole e alla questione

della clausola sociale. L'attuale situazione politica, però, rischia di mettere in crisi il percorso avviato fin dall'accordo di maggio 2007 fatto a Palazzo Chigi.

Sul fronte delle risorse destinate al sistema ferroviario, invece, con la legge finanziaria abbiamo assistito al consolidamento delle quote

per il trasporto pubblico locale, mentre - nonostante le innumerevoli promesse da parte del Governo - una volta esaminati i contenuti del famoso decreto "mille proroghe", abbiamo dovuto constatare l'impossibilità dell'Esecutivo di rendere disponibili quelle risorse necessarie per rendere attuabile il piano d'impresa presentato dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS, Ing. Moretti.

Una scelta, questa, che ha causato, come prima ricaduta, l'insorgere di una concreta preoccupazione su quale servizio regionale potrà essere garantito a fronte di una tale insufficienza di risorse a disposizione, un'apprensione che accomuna sia ferrovieri come maestranze, sia i cittadini come clienti.

Con un'incertezza di questo tipo, chiaramente viene messo in discussione tutto il Piano d'Impresa. Pertanto il Gruppo FS, che dal canto suo non vedrebbe rispettati i contratti di servizio per il trasporto pubblico locale, potrebbe sentirsi in diritto di apportare

tagli insopportabili alla produzione, tagli che potrebbero arrivare fino al 20%.

Indubbiamente sembra ormai ineluttabile un'ulteriore accelerazione del degrado del trasporto regionale, che già vede un'offerta inferiore alla domanda ed è caratterizzato da una scarsa qualità del servizio.

L'unico elemento di novità che, a nostro avviso, potrebbe invertire questo processo di decadimento, potrebbe essere costituito dal fatto che - in attesa di un Governo Nazionale che faccia scelte chiare e coerenti nel tempo - a fronte della manifestazione, da parte dei vertici FS, di un forte senso di responsabilità, le Regioni siano disponibili, finalmente, a fare la loro parte a favore del cittadino, sia esso visto come lavoratore, utente o cliente.

“Se Sparta piange, Atene non ride”: per cui, passando dal trasporto regionale al trasporto merci e a quello viaggiatori Nazionale ed Internazionale, la situazione non si presenta migliore, solo che, questa

Da quell'accordo, però - a seguito delle note vicende della finanziaria - le condizioni si sono sviluppate in un crescendo negativo che ha creato uno stato di grande incertezza oltre che nel trasporto regionale, anche in quello merci e in quella fascia di servizio universale che ha visto il sindacato tutto impegnato con diverse iniziative.

A rafforzare le nostre preoccupazioni su un possibile cambiamento di indirizzo del Piano d'Impresa, ci sono i dati occupazionali che - sebbene prevedessero per il 2011 un numero di addetti pari a 89.000 - devono registrare attualmente una consistenza di ferrovieri inferiore alle 86.000 unità.

Contestualmente, dobbiamo prendere atto che la dirigenza del Gruppo FS, seguendo calcoli imprenditoriali, è sempre più impegnata, da un lato, a ridurre la produzione da offrire alla clientela, dall'altro ad esternalizzare porzioni sempre maggiori di lavorazioni proprie del Know how manutentivo di Trenitalia.

legge Finanziaria - per poter sostenere il cosiddetto “servizio universale ferroviario”, un servizio costituito da quella quota di traffico passeggeri a media e lunga percorrenza, di riconosciuto valore sociale ma che non ha sostenibilità commerciale.

Un altro aspetto che vale la pena di puntualizzare è, certamente, quello relativo ai notevoli tagli che si stanno perpetrando nel settore della vendita, comparto dove molte biglietterie vengono chiuse senza che i sistemi alternativi diano riscontri nemmeno lontanamente paragonabili al progresso.

Ma siccome non c'è peggior sordo di chi non vuol sentire, l'unica soluzione che la dirigenza è stata capace di trovare finora per cercare di bilanciare le ricadute negative di questa sua iniziativa, è stata quella di aumentare notevolmente le sanzioni ai clienti senza biglietto.

E' mai possibile che la dirigenza non sia proprio sfiorata dall'idea che, se diviene tanto complicato farlo, questo benedetto biglietto, i viaggiatori, alla fin fine, preferiscano optare per un mezzo alternativo?

Dulcis in fundo, veniamo ai tagli nella cargo.

La dirigenza di questa divisione, rispetto a dichiarazioni di recupero sul fronte delle perdite, mette in atto, invece, delle scelte aziendali che danno la concreta impressione di voler allontanare gli spedizionieri dalla modalità ferroviaria.

È evidente che non possiamo concordare con questo stato di cose, tant'è vero che abbiamo già richiesto un urgente incontro con L'Amministratore Delegato del Gruppo FS per cercare di avere finalmente un po' di chiarezza sulle reali strategie aziendali.

#### **LA SRUTTURA DEL NUOVO CCNL DELLA MOBILITA'**

Il progetto contrattuale che stiamo presentando alla categoria, si prefigge di tutelare i lavoratori dal dumping sociale e, parallelamente,



*Rappresentanti del Friuli Venezia Giulia*

volta, le responsabilità riconducibili alla dirigenza del Gruppo FS sono significative ed estremamente evidenti.

L'entità della riduzione di produzione perpetrata a danno sia del trasporto merci sia di quello viaggiatori, non appaiono certamente coerenti né con le linee di piano d'impresa, né, tantomeno, con gli espliciti indicatori di sviluppo presentati al sindacato nell'agosto 2007.

Pur apprezzando il pregevole tentativo di migliorare il sistema di relazioni industriali, dobbiamo, però, registrare - a seguito di notizie informali pervenuteci - l'attuazione di tagli consistenti al servizio passeggeri nazionale e internazionale, risparmio perseguito nonostante siano stati finanziati all'importo di 104 milioni di euro.

A questi finanziamenti si è dovuto ricorrere - attraverso l'ultima

di evitare quelle destrutturazioni contrattuali che, all'interno del settore, stanno sempre più prendendo corpo.

Non è nostra intenzione lasciare intendere a nessuno che il nuovo Contratto sia la messa in comune delle norme vigenti né, tantomeno, la sommatoria dei due Contratti esistenti. Esso dovrà essere, invece, il principale strumento di tutela del lavoro di un settore - come è oggi quello dei trasporti - che sta subendo trasformazioni epocali che coinvolgono tutti i suoi lavoratori.

La decorrenza e la durata del nuovo contratto dovranno rispettare i canoni stabiliti nello schema dell'accordo del 23 luglio 1993.

Questa, almeno, dovrebbe essere la proposta avanzata in coerenza con le regole attualmente vigenti. A tal proposito, però, non dobbiamo dimenticare la discussione attualmente in corso fra associazioni datoriali e confederazioni sindacali, avente per argomento la riforma della struttura della contrattazione.

In ogni caso, nella proposta unitaria, si parla di un Contratto quadriennale per la parte normativa, che va dal 1 gennaio 2008 al 31 dicembre 2011, e di un primo biennio economico per gli anni 2008 e 2009.

La decorrenza comune dell'1 gennaio 2008 è stata resa possibile dall'accordo raggiunto con Agens il 24 gennaio, attraverso il quale è stata prorogata al 31 dicembre 2007 la scadenza economica e normativa del CCNL delle Attività Ferroviarie, facendo in modo, così, che questo si potesse allineare con le scadenze naturali del CCNL del Trasporto Pubblico Locale.

Il nuovo Contratto Nazionale unico dovrà essere un vincolo per tutte le aziende che rientrano nel suo campo di applicazione. Le clausole sociali, poi, dovranno

garantire la continuità dell'occupazione e la continuità dei trattamenti previsti sia dalla contrattazione nazionale sia dalla contrattazione aziendale, anche in tutti i casi di subentro di azienda.

La struttura del Contratto è costituita da una parte comune - che viene consolidata - e da quattro sezioni specifiche, cui vengono affidate le materie proprie dei diversi settori che difficilmente sarebbero raffrontabili fra loro.

Partendo, quindi, da basi certamente stabilizzate, nella piattaforma si ricerca la tutela del lavoro attraverso il miglioramento delle discipline contrattuali, garantendo - a mezzo di un unico contenitore - il mantenimento delle norme esistenti e negando possibilità di regresso anche a seguito di cambiamenti d'azienda.

Viene, inoltre, proposto di comprendere nel campo di applicazione del CCNL, la totalità dei lavoratori dipendenti dalle imprese



Angelo D'Ambrosio Responsabile Nazionale Settore Ferrovieri

operanti nel trasporto locale, nelle attività ferroviarie e nei servizi, considerando, in questi ultimi, anche i lavoratori dei subappalti.

Con il nuovo Contratto si chiede alle controparti un rafforzamento delle relazioni industriali che, in molti casi, sono certamente da ridefinire, magari archiviando i "vecchi difetti" che - attraverso il sistema delle interpretazioni o delle forzature unilaterali alle norme - hanno spesso provocato interruzioni del confronto sindacale e frequenti azioni di lotta, in un settore che, invece, deve offrire un

servizio strategico al Paese.

Proponiamo, pertanto, un sistema che migliori non solo i rapporti con le strutture sindacali, ma anche quelli con le RSU e le RLS, garantendo tutele e diritti che possano permettere anche il superamento delle regolamentazioni provvisorie nelle modalità di esercizio dello sciopero, unificando le regole per l'intera area del nuovo Contratto.

In materia di sicurezza sul lavoro - visti anche gli allarmi che costantemente vengono lanciati - va dato notevole risalto al ruolo dell'attuazione della legislazione in materia di prevenzione e sicurezza sul lavoro, con la possibilità di istituire le RLS di sito.

Inoltre, nella nostra rivendicazione, si chiede con forza anche un consolidamento delle tutele contrattuali per il settore degli appalti, dove esternalizzazioni e cessioni di ramo d'azienda, stanno diventando un fenomeno da tenere monitorato anche in considerazione dell'elevato tasso di incremento.

Il capitolo attinente il rapporto di lavoro, ha l'obiettivo di evitare le controversie che potrebbero scaturire da interpretazioni unilaterali aziendali, grazie ad una piena contrattualizzazione che recepisca anche le disposizioni di legge esistenti e rappresenti una condizione di migliore tutela del lavoro attraverso l'unificazione e l'esigibilità contrattuale delle normative.

Proprio in questo capitolo si dovrà fare in modo che la normativa contrattuale divenga pienamente esigibile e vincolante per tutte le parti contraenti, facendo attenzione anche alle problematiche di genere e sviluppando strumenti di conciliazione dei tempi di vita e di lavoro.

Comunque sia, il nuovo Contratto dovrà riconoscere che la forma normale e prioritaria dei rapporti di lavoro deve essere il contratto a tempo indeterminato. Questo perché, in un settore come il trasporto,



vanno limitate al minimo ed eventualmente contrastate le forme di lavoro precario, anche in considerazione delle elevate professionalità che vengono richieste.

Professionalità che pretendono tempi lunghi di professionalizzazione e una costante formazione per rispondere adeguatamente all'esigenza di qualità e di sicurezza, che rimane un elemento di fondamentale importanza per questo settore.

Ancora una volta sento l'obbligo di ricordare che dovremmo fare particolare attenzione a tutto ciò che riguarda il lavoro precario nel settore degli appalti e servizi, dove l'incertezza occupazionale rappresenta di gran lunga il problema principale.

Nel capitolo relativo alla scala classificatoria - quello degli inquadramenti - si propone un sistema di classificazione unico che dovrà comprendere tutto l'insieme delle articolazioni professionali richieste dall'organizzazione del lavoro nei diversi cicli produttivi e, soprattutto, quelle professionalità che garantiscono la sicurezza dell'esercizio.

Per quanto riguarda l'orario di lavoro, viene proposto un limite settimanale di 38 ore.

Resta inteso che viene confermata la possibilità di definire, a livelli inferiori di contrattazione, limiti più bassi di orario settimanale.

Tale possibilità è demandata alla contrattazione aziendale di secondo livello dove, del resto, esistono già accordi e prassi che confermano la validità della scelta fatta.

Inoltre, se dovessero esistere realtà con orari di lavoro settimanali superiori alle 38 ore, queste dovranno essere riallineate entro il biennio contrattuale.

Al fine di garantire una più ampia ed omogenea copertura dell'orario settimanale - magari con diverse articolazioni dello stesso atte a rispondere alle diverse esigenze produttive ed alle diverse attività ricomprese nel campo di applicazione - si è reso opportuno prevedere

il rinvio negoziale a specifiche disposizioni speciali per settore.

Riguardo al capitolo sulla retribuzione, esso dovrà prevedere una struttura in grado di realizzare - a parità di inquadramento e di declaratorie professionali - l'allineamento parametrico per tutti i lavoratori interessati al campo di applicazione contrattuale.

Per quanto riguarda i profili professionali specifici delle diverse aree di attività, il sistema della retribuzione dovrà essere basato sulla conferma dei livelli di attestazione in essere.

TPL, sia nel Gruppo FS. Purtroppo, però, nelle aziende più piccole e nelle nuove imprese di trasporto ferroviario nate a seguito della liberalizzazione, tale contrattazione decentrata o aziendale è del tutto inesistente.

Il sistema dei rinvii che nel contratto delle attività ferroviarie abbiamo in un certo modo avviato, dovrebbe essere la risposta più coerente al fine di colmare le attuali deficienze negoziali, in quanto richiede una normativa contrattuale che ne riconosca l'esigibilità aziendale.



La commissione elettorale al seggio

Di fatto, va confermato il pieno mantenimento dell'esistente, mentre saranno definiti gli istituti fissi della retribuzione.

Analogo criterio dovrà essere seguito per ciò che attiene la retribuzione aggiuntiva nelle diverse aree specifiche comprese nel nuovo Contratto.

Per essere uno strumento efficiente ed adeguato, il contratto necessita di una piena esigibilità della contrattazione di secondo livello, che serve a completare il livello nazionale affidando responsabilità e gestione dei problemi di competenza alle strutture periferiche.

Le esperienze di contrattazione di secondo livello sono un sistema consolidato nel settore dei trasporti, sia nelle più grandi aziende del

È evidente che, nel nuovo contratto, i rinvii devono essere individuati in una parte specifica comune alle diverse attività, per poter rispondere nella maniera ottimale alle finalità di ognuna.

Sempre in merito al sistema dei rinvii, si è cercato di dare una risposta anche al lavoro giovanile, evitando due livelli salariali che permettano un differente trattamento per i nuovi assunti. Questo, è, oggi possibile secondo le normative e le leggi esistenti ed è un problema che nel TPL sta raggiungendo livelli veramente preoccupanti.

In molte aziende che saranno interessate dal nuovo Contratto, sono presenti consistenti differenze retributive tra le diverse generazioni di lavoratori, frutto dell'ossessiva ricerca del contenimento del

costo del lavoro da parte di imprese che, al contrario, poco si preoccupano della qualità e della regolarità del servizio.

Con il nuovo contratto chiediamo una netta inversione, non più attraverso dichiarazioni di principio ma attraverso soluzioni concrete, utili a ricostruire equità nei trattamenti.

Riguardo agli aumenti salariali, la richiesta avanzata come incremento mensile delle retribuzioni, è di 150 Euro medi nel biennio economico, garantendo in ogni caso i maturati economici precedenti.

La proposta costituisce, a nostro avviso, una risposta adeguata al problema del reddito e del potere d'acquisto.

In sintesi: a chi giova il contratto unico della mobilità?

Ai cittadini, ai lavoratori, alla funzionalità delle imprese o alla liberalizzazione dei trasporti pubblici?

A nostro avviso, il contratto unico non potrà portare che benefici ad ognuno di loro:

Ai cittadini: in termini di qualità del servizio, perché, in caso contrario, non si ostacolerebbe in maniera efficace l'intrusione - in un settore sociale vitale allo sviluppo di un paese industriale e moderno - di tutte quelle società che, col gioco al ribasso, utilizzano e utilizzerebbero le risorse economiche messe a disposizione per lo svolgimento di servizi utili ed essenziali, non per migliorarne gli aspetti, ma solo per arricchire le proprie tasche;

Ai lavoratori: perché, assorbendo la parte dell'attuale salario aziendale in quello che diverrebbe il parametro retributivo nazionale, vedrebbero garantita la tenuta del potere d'acquisto salariale all'atto dello svolgimento delle gare d'appalto del 2011 e negli anni successivi;

Alla funzionalità delle imprese: perché il miglioramento delle condizioni lavorative determinerà l'aumento della produttività aziendale, potenziando la quantità e qualità del servizio che, producendo

un maggiore utilizzo, andrà a migliorare la vivibilità dei nostri centri abitativi ormai collassati;

per quanto riguarda la liberalizzazione, infine, abbiamo già visto e provato l'effetto negativo che questa politica, priva di direttive certe e condivise, ha avuto su altri importanti settori. La liberalizzazione dei servizi sociali, trasporti pubblici compresi, porterebbe, in assenza di regole come siamo ora, ad un peggioramento della qualità



Salvatore Genovese  
Segretario Regionale Sicilia

del lavoro per gli addetti, della qualità dei servizi erogati e dei livelli salariali già precari, se non drammatici.

Il progetto tende ad eliminare le differenze oggi esistenti tra i contratti dei diversi comparti, per ricondurli in un solo grande contenitore, contrastando lo sviluppo delle forme di outsourcing delle attività che le società ritengono non strettamente connesse ai servizi di trasporto, ma che, invece, sono parte integrante dello stesso.

Dicono diversi managers del TPL: "può un processo del genere, in un contesto quale quello attuale dove le parole d'ordine sono, anche per alcuni sindacati, maggiore produttività e flessibilità, aiutare il settore dei trasporti ad uscire da logiche assistenzialistiche ed entrare in logiche industriali?"

A noi piace rispondere che è proprio questo il precetto da combattere.

Il trasporto pubblico locale non è un'industria che fabbrica scatole, ma un servizio sociale che, prioritariamente, non deve produrre utili ma servizi adeguati alle esigenze dei cittadini, garantendo, ai lavoratori del settore, una dignitosa sopravvivenza nel contesto delle libertà che il nostro Paese deve continuare a salvaguardare.

Il Presidente dell'ASSTRA non perde occasione per dimostrare la sua contrarietà al progetto. Non vorremmo che il maggior motivo di contrapposizione ad un nuovo contratto unico fosse rappresentato dal fatto che questo andrebbe ad impedire il proliferarsi della costituzione di società satellite di proprietà delle stesse imprese che già operano nel settore del trasporto pubblico locale, imprese che adottano contratti di lavoro che garantiscono i soli diritti nazionali.

Un malcostume, questo, se non addirittura una forma di raggirio verso il rispetto dei diritti dei lavoratori e dei loro rappresentanti, sempre più in voga nel mercato del lavoro attuale.

Infatti, le aziende "girano" gli attuali lavoratori in queste società satellite, appaltando i propri servizi senza migliorare l'offerta al cittadino e peggiorando, nel contempo, le condizioni salariali dei lavoratori stessi.

E' nostro dovere ostacolare ed impedire questo processo implosivo che ha lo scopo di liberalizzare i profitti, senza offrirci un servizio adeguato alle nostre esigenze.

Infine, voglio permettermi di ricordare al Presidente di ASSTRA che, proprio quel CCNL firmato dalla sua associazione ed applicato da aziende ad essa iscritte che dovrebbero fare solo Trasporto Pubblico Locale, è stato, invece, impropriamente utilizzato, da alcune di esse, anche per regolare un lavoro di trasporto merci che non dovrebbe godere di finanziamenti pubblici come il TPL.

Un'azione questa che, indubbiamente, ha dato estrema concretezza al dumping sociale nel trasporto ferroviario.

## COSTRUIRE UN PERCORSO CONDIVISO

Un'occasione come il congresso è troppo ghiotta per non affrontare un'analisi della proposta di nuovo Contratto della Mobilità. Ora, però, dovremo anche costruire il percorso di condivisione del progetto contrattuale con tutta la categoria.

Dato che questo sarà il primo e unico contratto in Europa con simili caratteristiche e che la categoria da esso tutelata supererà i 250.000 addetti, un sindacato come il nostro, per restare al passo, sarà costretto a lavorare ed impegnarsi più degli altri.

Confermare il nostro spirito di sindacato di proposta, richiederà certamente uno sforzo sovradimensionato, specialmente in un momento di grande trasformazione non solo del mondo dei trasporti ma, soprattutto, in quello della rappresentatività Politica e Sindacale, che ci riguarda più da vicino.

Che dire, è come pretendere di vincere il campionato del mondo con una buona squadra di club. Dura ma fattibile.

Comunque, consci delle nostre forze, sappiamo bene che, da sempre, per noi, più la sfida è difficile, più vale la pena di lottare per affrontarla e vincerla.

Quindi, dopo l'approvazione della piattaforma, il 21 febbraio 2008, abbiamo provveduto unitariamente ad inviarla alle associazioni datoriali e a tutte le imprese ferroviarie che hanno il certificato di sicurezza.

Ora, come già accennato precedentemente, prima di passare alla fase negoziale, avviando il tavolo di confronto, diventa necessario spiegare il nostro progetto contrattuale alla categoria.

E' nostra intenzione ascoltare le critiche e le richieste, continuando il confronto durante tutta la fase negoziale, allo scopo di evitare quell'allontanamento fra strutture

nazionali e periferiche e fra quest'ultime e la categoria, che si è verificato nella scorsa fase contrattuale.

## LE SCELTE ORGANIZZATIVE

Proprio facendo tesoro delle passate esperienze, abbiamo ritenuto necessario affrontare questa fase di riorganizzazione.

Un passaggio che ci permetterà di rinnovare la nostra associazione attraverso uno statuto più snello e rispondente alle esigenze proprie di un sindacato moderno che si propone di essere reattivo a tutte le

Così siamo e così vogliamo rimanere!

Fino ad oggi, forse, abbiamo affrontato le riorganizzazioni sempre all'ultimo momento utile ma, comunque, queste si sono dimostrate sempre scelte felici e lungimiranti.

Pur non divertendoci in profondere sforzi in ripianificazioni strutturali, siamo convinti che, purtroppo, dopo la stipula del nuovo contratto dovremo rivedere ancora qualcosa nella nostra organizzazione. Le vere scelte epocali, però, le abbiamo fatte nel 1999 - quando abbiamo scelto di aprirci alle altre categorie - ed oggi, quando, con questo congresso, ci ripromettiamo di rappresentare i lavoratori del trasporto pubblico locale, del comparto ferroviario, dei servizi e degli appalti.

Tutte queste scelte sono maturate in grande sinergia con il Segretario Generale della FAST, che ha sopperito magistralmente a quel gap organizzativo e di rapporti con le istituzioni che da soli, come sindacato autonomo, non avremmo mai potuto colmare, anche a causa degli impegni sindacali e di progettualità interna che da soli hanno assorbito innumerevoli risorse.

Prima di chiudere, però, ritengo necessario soffermarmi un attimo su alcuni problemi aperti nel confronto con il Gruppo FS. Sentendo forte il richiamo delle nostre radici, infatti, non possiamo lasciare ad un normale passaggio di relazione, un argomento quale la vertenza aperta in merito alle tecnologie.

Nello specifico, dobbiamo affermare che vediamo anche noi la necessità di riorganizzare il lavoro, ma chiediamo con forza che ciò avvenga attraverso percorsi condivisi che diano certezze sui livelli tecnologici, di sicurezza e di logistica.

Abbiamo apprezzato le dichiarazioni dell'Ingegner Moretti che affermava di voler ricostruire un corretto rapporto nelle relazioni



Chiara Bandieri Segretario Regionale della Toscana

risposte che la categoria ci chiede e ci chiederà di dare.

Con il nuovo statuto ci stiamo imponendo la costituzione e lo sviluppo di tutte le segreterie provinciali, proprio per rispondere adeguatamente alle esigenze del Trasporto Pubblico Locale e per riuscire, così, a rapportarci al meglio con tutti gli enti locali interessati al trasporto.

Il nostro più grande ostacolo è costituito dalla ristrettezza di risorse. Siamo certi, però, che potremo contare ancora molto sul volontariato che ognuno di noi da sempre ha fatto, per continuare a garantirci un sindacato libero e autonomo, dove gli unici vincoli a cui dobbiamo sottostare sono quelli che ci vengono imposti dai nostri congressi e direttivi.

sindacali, anch'esse distrutte dalla Gestione Cimoli, ma riteniamo che, almeno per ora, sia cambiato solo il modo di comunicare, mentre resta l'impressione che al sindacato si chieda solo una "partecipazione notarile".

Potremmo citare esempi che riguardano RFI, Ferservizi e tutte le società del Gruppo fino a Trenitalia, che - per esempio in tema di riorganizzazioni - prima le trasmettono o fanno conoscere al territorio, poi, forse, le presentano con un po' di slide al sindacato nazionale.

Qual è la fase del confronto?

Può darsi che il percorso avviato ultimamente alla cargo sia il nuovo corso, ma se queste sono le premesse, diviene legittimo avere notevoli perplessità. In ogni caso siamo pronti a ricrederci se il progetto presentato avrà la possibilità di essere emendato anche dal sindacato.

Certamente, sta diventando sempre più evidente come Trenitalia stia acquistando quel ruolo di Società da noi sempre auspicato, svestendo gli scomodi panni di semplice coordinamento delle direzioni o divisioni.

Ora ci aspettiamo che sia in grado di riorganizzarsi, ricercando le sinergie necessarie e limitando le "ridondanze" di competenze, perché le uniche "ridondanze" che riteniamo giustificabili, sono quelle sui locomotori e sulla sicurezza come l'equipaggio treno.

Siamo pronti ad affrontare tavoli di confronto anche su argomenti scottanti come questi ma - come nel caso del CCNL della Mobilità - vogliamo affrontare argomenti credibili e concreti, per trovare insieme soluzioni condivise, che non possono passare attraverso delle sperimentazioni che, già di per sé, danno l'idea di forzature al sistema.

Quando avremo la garanzia che esistono adeguati standard di sicurezza, affidabilità delle apparecchiature, adeguati sistemi di for-



mazione che non vengano confusi con informazione, una soddisfacente valutazione dei carichi di lavoro con la relativa soddisfazione economica per il personale interessato, allora sarà possibile passare alla fase successiva, quella della riorganizzazione del lavoro.

È evidente come tutto ciò passi attraverso un forte rapporto fiduciario che, con innegabili sforzi, Trenitalia sta cercando di ricostruire, nonostante le resistenze di chi si era ben adeguato ai precedenti modi di fare.

## CONCLUSIONI

I lavori del congresso ci porteranno ad affrontare dettagliatamente anche tutti questi problemi e - se nella relazione ho preferito affrontare con maggiore attenzione le linee politiche rispetto alle vertenze di tutti - è solo perché sono certo che, proprio in questi giorni, saremo in grado di avanzare anche le nostre proposte rivendicative, come del resto la nostra storia ci insegna.

Nei prossimi anni dovremo addentrarci in un mondo dei trasporti più grande di quello che fino ad oggi, come ferrovieri o come autoferrotranvieri o ancora come lavoratori dei servizi conoscevamo, e saremo costretti, anche in virtù della nostra scelta odierna, a condividere e affrontare proble-

matiche ben più ampie di quelle alle quali eravamo ormai abituati, ma solo la loro soluzione può garantirci quelle maggiori tutele divenute ormai irrinunciabili.

Deve essere impegno primario, in questo contesto, quello di mantenere ben evidente la nostra idea di sindacato autonomo, leale e coerente ai principi di professionalità, meritocrazia e solidarietà.

Noi non dobbiamo essere un sindacato che lega i propri associati sulla base di idealismi che rischiano di essere superati dai tempi e neppure un sindacato che deve per forza ricercare l'evidenza fornita da azioni eclatanti utili a riaffermare la propria esistenza. Noi dobbiamo essere superiori alla smania di protagonismo, consci che mai come oggi paga il lavoro costante e coerente, la proposta e il tenere sempre ben presenti i propri obiettivi tesi all'esclusivo interesse delle lavoratrici e dei lavoratori, quali:

- Sicurezza sul lavoro;
- Sicurezza della circolazione;
- Professionalità;
- Formazione;
- Garanzie occupazionali;
- Soddisfazione economica.

Vi ringrazio per la vostra attenzione e vi auguro buon lavoro.

# *Intervengono al congresso i segretari delle OO.SS. esprimendo preoccupazione per la nuova fase contrattuale.*

## **Mauro Di Giovanni UILTrasporti**

Mauro Di Giovanni, della Segreteria Nazionale UIL Trasporti, plaude alla Relazione di Pietro Serbassi, definendola



*Mauro Di Giovanni UILTrasporti*

ampia e puntuale specie sulle clausole sociali e sulla legge 146/90.

Sottolinea che la nuova piattaforma ha avuto un placet, un supporto normativo del governo con l'accordo del 18 luglio 2007, ed è un contratto che mette un "ombrello" su tutte le attività del ferro e su tutte le imprese che si stanno affacciando sul mercato, ponendo le regole tra lavoratore e controparte aziendale, regole che oggi sono ridotte al minimo specie per le società operanti nel trasporto merci.

Afferma che questo contratto mette paura perché evita il dumping sociale, non permettendo una concorrenza sleale, e al quale tutti dovranno fare riferimento adeguando ogni realtà locale e aziendale su un unico "ombrello" di copertura contrattuale.

Sottolinea che la legge 146/90 dà la possibilità di scioperare, ai ferrovieri o agli autoferrotranvieri, a seconda delle prenotazioni, alla Commissione di Garanzia, delle "caselle libere" fatte a livello regionale, mentre con questo contratto si potrà fare un unico sciopero nazionale, un unico fronte sindacale dei lavoratori che si contrappone al governo ed alle aziende.

Su questo tema ha chiesto un incontro con la Commissione di Garanzia per chiedere una nuova interpretazione delle rego-

le della legge, e questo spaventa perché raddoppia le forze dei due settori, con un potenziale politico determinante per la stipulazione di nuovi contratti o per le rivendicazioni. Questo contratto consentirà ai lavoratori di disporre di un grande potenziale, quello di immobilizzare il paese in caso di sciopero, ciò dovrà quindi essere un mezzo estremo del cui uso responsabile dobbiamo essere coscienti. Questa forza sarà il

grande deterrente per riequilibrare le posizioni delle parti sociali, affinché i tavoli di trattativa siano di reale confronto.

Bisognerà fare - e già si stanno facendo - assemblee con i ferrovieri, gli autoferrotranvieri e gli addetti ai servizi, per spiegare loro il nuovo contratto unitariamente.

## **Umberto Nespoli UGL**

Umberto Nespoli, Segretario Nazionale UGL, parla di una nuova fase contrattuale molto difficoltosa, dove si andranno a toccare delle lobby di organizzazioni datoriali preoccupate dalla forza enorme che questo contratto dà ai sindacati e ai lavoratori.

Ci sono state molte difficoltà per stilare questa piattaforma che ha una sua valenza, ed è stata proposta alla controparte con una criticità di fondo proprio nel comparto ferroviario, perché mentre il TPL ha avuto rassicurazioni di investimenti nei prossimi anni dalla finanziaria, nelle FS ci tro-



*Umberto Nespoli della UGL*



Armando Romeo dell'ORSA

viamo con un piano industriale presentato lo scorso anno in teoria orientato allo sviluppo, mentre oggi dobbiamo registrare tagli e chiusure, quindi meno lavoro, più precarietà e incertezza del domani.

Il contratto è la prima parte di un grosso progetto, iniziato con l'accordo sulla Cabina di Regia a Marzo dello scorso anno ponendo 4 condizioni:

- Un contratto di riferimento;
- Definizione di servizio universale sulle tratte a lunga percorrenza e su quelle regionali;
- Regole certe per la liberalizzazione e per l'accesso all'infrastruttura;
- Clausole sociali.

Su questi 4 pilastri è stato costruito il nuovo contratto, e una volta elaborato dovremmo rispettarlo superando anche le differenze interne nei vari sindacati, e difenderlo contro chiunque intenda disconoscerlo.

Chiude l'intervento ponendo una domanda da ferroviere a Moretti e ai dirigenti ferroviari:

- "Che ferrovia volete per il domani? L'Azienda afferma di procedere con corrette relazioni industriali ed invece le organizzazioni sindacali spesso sono meri notai pronti a registrare ciò che è

siamo a 97.000!"

#### Armando Romeo ORSA

Armando Romeo, Segretario Nazionale ORSA, condivide la preoccupazione che il nuovo contratto collettivo, pur di assoluta e primaria importanza, ci distragga dalle complicate situazioni aziendali. Un intervento, quello del Segretario ORSA rivolto, oltre che ai grandi confronti sul tavolo del piano d'impresa, ai contenuti di sviluppo verso l'aumento della produzione, il miglioramento degli asset, che ad oggi stentano a partire a causa di una finanziaria che non ha rappresentato un'adeguata risposta alle risorse finanziarie richieste.

Pone in evidenza, inoltre, il problema delle gravi carenze economiche che investono il trasporto regionale, ma anche se da tempo è stato richiesto all'ing. Moretti un incontro per chiarimenti in merito, ancora nessun segno in tal senso ci è pervenuto, costringendoci ad attivare le procedure per l'avvio ad uno sciopero.

"Una ferrovia asfittica che non serve ai lavoratori e non serve al paese" è la denuncia che lancia Armando Romeo. Non è un piano aziendale sostenibile quello che guarda all'effettuazione dei soli treni che garantiscono un indice di produttività tagliando, invece, quella produzione che non è

già stato realizzato. Un confronto sleale è anche quello osserviamo quando al tavolo mancano la chiarezza e l'informazione, la consultazione non attiene agli obiettivi aziendali, così non sappiamo dove andiamo, però sappiamo da dove veniamo: alcuni anni fa eravamo più di 100.000 ferrovieri, ora

remunerativa, senza curarsi dell'interesse rivestito dal servizio di trasporto reputato "essenziale", connotato di civiltà e sviluppo di un paese.

Relazioni industriali prive di un reale confronto, volte unicamente a confermare passi aziendali già realizzati sul territorio, sono sterili formalità che non fanno che rappresentare delle "perdite di tempo".

Sul contratto unico ribadisce che le aziende, in particolare quelle dell'autotrasporto, e le loro associazioni imprenditoriali, non l'hanno guardato con favore, come era prevedibile, dato che il primo intervento posto dal sindacato è stato quello di predisporre una serie di garanzie minime a tutela dei lavoratori. Ma sottolinea che la questione veramente inaccettabile è la dichiarazione del presidente di ASSTRA, apparsa sui giornali, che afferma che questo contratto andrà ad aumentare il peso dei Sindacati Autonomi a discapito dei sindacati cosiddetti "più rappresentativi".

Conclude sostenendo che tali affermazioni non possono che rappresentare una sfida per crescere; ogni sindacato gode di dignità ed è rappresentativo di tutti i lavoratori quando siede al tavolo delle trattative, il concetto di rappresentatività non deve essere utilizzato a fini discriminatori ed è sempre bene ricordare che sono finiti i tempi in cui si parlava di rappresentatività presunta, oggi ciò che conta è la rappresentatività effettiva: questa garantisce la pari dignità.

#### Luciano Maggi FILT CGIL

Luciano Maggi, della Segreteria Nazionale FILT CGIL, descrive le discussioni sul contratto come lo sviluppo di un lavoro comune di analisi, di strategie, di confronto e di negoziato nate alla fine degli anni '90 su due questioni fondamentali:

- il contratto aziendale dei ferrovieri, che è sempre più asfittico rispetto allo stato dei conti ed allo stato di solvenza delle Ferrovie dello Stato.

- direttive europee che aprono il



Luciano Maggi della FILT CGIL

processo di liberalizzazione obbligando ad un grande cambiamento ed al superamento del monopolio delle FS.

Queste questioni sono state affrontate con toni molto aspri e con punti di partenza diversi e lontani ma che poi hanno visto, nel prosieguo del lavoro, l'apertura ai settori non propriamente ferroviari che ha obbligato un po' tutti a cambiare mentalità, atteggiamento, modalità di contrattazione, a capire come certi processi vanno possibilmente anticipati, in modo che le tutele dei lavoratori siano, se non un passo avanti rispetto ai processi di cambiamento (ovviamente molto rapidi), quantomeno in linea con essi.

Ribadisce che i valori in gioco sono trasversali, tanto da essere patrimonio comune del lavoro.

Sulla piattaforma contrattuale descrive la scelta importante di concludere un processo di tutela del lavoro e di cambiamento, sottoscrivendo regole comuni per un mondo che si va mescolando con un processo di liberalizzazione, dopo il superamento del monopolio in ambito ferroviario, segnato dall'ingresso di nuove imprese nel trasporto merci e passeggeri, con concorrenti forti che guardano soprattutto alle tracce più redditizie come l'alta velocità.

Il processo di liberalizzazione porta con sé anche il cambiamento della titolarità e dei soggetti che si affacciano sul mercato. Ad

esempio il contratto di servizio del TPL, dieci anni fa veniva sottoscritto con lo Stato, mentre oggi è sottoscritto con le Regioni, sempre più responsabilizzate, in quanto i nuovi soggetti che nascono non operano solo in ambito ferroviario, ma in entrambi i settori ferroviario e autoferrottranviario, portatori di specificità di lavoro diverse e da salvaguardare.

Sul contratto è manifesta la resistenza di chi non vuole perdere potenza e privilegi, di chi è abituato a gestire le relazioni industriali su un modello definito, ed è chiaro che l'apertura di uno scenario di questo tipo rimette in discussione non solo le OOSS, ma anche gli atteggiamenti delle imprese e di chi le rappresenta, perché il cambiamento investe tutti e non esclude nessuno.

Il sindacato ha fatto la sua scelta di campo in maniera irreversibile perché abbiamo mobilitato la nostra gente, le nostre segreterie Confederali, organizzando le assemblee in mezzo ai lavoratori,

con l'obiettivo di farla sostenere con convinzione dai lavoratori. Benché sia un progetto ambizioso di riscrittura di regole comuni a garanzia del lavoro, siamo tutti convinti della necessità di questo contratto unico ed è per questo anche le eventuali resistenze non ci devono preoccupare.

#### Giovanni Luciano FIT-CISL

Giovanni Luciano, Segretario Nazionale FIT-CISL, ribadisce con vigore il valore di un contratto unico: unitarietà è indice di forza.

Evidenzia il bisogno di andare insieme ai lavoratori, convinto della necessità di organizzare assemblee unitarie in giro per l'Italia, perché questo contratto ha scatenato panico ingiustificato. Il sindacato, convinto che questa strada sia l'unica percorribile, non torna indietro.

Sul fronte interno al Gruppo FS sintetizza in una frase: basta tagli! Anche se la situazione è delicata dal punto di vista patrimoniale e contabile, non è possibile risolverla tagliando e chiudendo, anche perché la ferrovia non è solo da Torino a Venezia e da Milano a Napoli. Il servizio universale è un aspetto fondamentale del trasporto su ferro, indispensabile per lo sviluppo del paese. Non si può continuare ad utilizzare indiscriminatamente i termini "tagli", "economie" come sinonimi di razionalizzazione.

L'attuale clima così difficile, aggravato dalla mancanza di un governo, costringerà il sindacato ad una nuova fase conflittuale per ottenere l'apertura di un tavolo sul contratto unico ed è convinto che la FAST FerroVie non farà mancare il suo apporto.



Giovanni Luciano FIT - CISL

# Il saluto degli ospiti al Congresso Nazionale FAST FerroVie

**Dott. Domenico Braccialarghe  
TRENITALIA**

Il dott. Braccialarghe, Direttore delle Risorse Umane e Organizzazione di Trenitalia, porta i saluti dell'ing. Soprano insieme a qualche riflessione.

Il Gruppo FS esce da un periodo come quello del 2006 con una perdita di 2,2 miliardi di euro, di cui quasi 2 miliardi solo per Trenitalia.

Il vertice delle Ferrovie, rinnovato a fine 2006, ha posto come obiettivo il risanamento dei conti con priorità assoluta per la riduzione dei costi, dimostrando di fatto una inversione di tendenza.

Il Piano d'Impresa non ha visto il finanziamento dalla legge finanziaria, con una discrasia tra lo sviluppo, previsto dal piano con l'acquisto di nuovi materiali, e il mantenimento dei livelli di servizio.

Trenitalia ha problemi di perdite e di capitale sociale, tipico delle SpA, ed anche il recente decreto *milleproroghe* non dà coerenza di finanziamento al piano d'impresa, ed in questi giorni ci sono incontri con il ministero delle Finanze, e con il Gruppo FS per capire quali saranno le certezze di finanziamento.

E' urgente il livello di finanziamento dei servizi regionali, a tutt'oggi inidoneo a coprire i livelli attuali di produzione, e anche se le ultime notizie sul reperimento dei fondi sono positive, sicuramente non c'è la copertura per piano di sviluppo, costringendo alla diminuzione

della produzione.

Altro problema sono gli indicatori di qualità del servizio, come la soddisfazione dei clienti per le pulizie, la voce più importante della "customer satisfaction", dove aziende certificate confermano che c'è moltissimo da lavorare per poter fornire al cliente un servizio adeguato



Dott. Domenico Braccialarghe responsabile D.R.U.O. di Trenitalia

to, ed è stato detto chiaramente a tutti i livelli della Società, e probabilmente si arriverà alla rottura del contratto se questi risultati negativi saranno confermati, si andrà ad una nuova gara su criteri diversi dai precedenti e non si ammetteranno più deroghe.

Sull'indicatore della puntualità dei treni i segnali sono incoraggianti, chiudendo i primi 3 mesi di quest'anno in netto miglioramento sui dati già buoni dell'ultimo anno:

Puntualità Eurostar 93,5%, superiore anche a quella francese, che viaggia su reti AV dedicate, a differenza delle nostre.

Puntualità Lunga Percorrenza superiore al 92,3%

Puntualità Regionale superiore al 91,3%

La sfida è di mantenere questi risultati trimestrali su base annua, in quanto la gente la esige, in particolare sul trasporto regionale, dove spesso il ritardo compromette la regolarità della prestazione in termini di ore lavorate e di recupero dello straordinario incidendo sulla vita delle persone.

Trenitalia ha grosse esigenze sull'organizzazione del lavoro, in termini di utilizzo al massimo delle risorse, che fanno fatica a rimanere al passo con il conto economico.

La grande sfida, da affrontare e studiare insieme, è di focalizzare la forza di produzione nei settori dove c'è possibilità di guadagno e dove c'è mercato.

Il dibattito sul servizio universale non è fatto di molte ipotesi; i servizi in perdita o rientrano nell'interesse dello Stato, o delle Regioni per il trasporto regionale, dove chi paga individua i servizi per ragioni di opportunità sociale o politica, che prescindono dalla economicità o meno del contratto, altrimenti tutto quello che non è nel contratto viene gestito da una SpA con le logiche del mercato.

Quindi se i servizi possono essere riportati in utile si lavora per mantenerli ed irrobustirli, ma se non c'è modo di riportarli in utile, non siamo più in



grado di tenerli, in quanto lo stato-cliente non li riconosce di sua utilità, il mercato non li chiede perché improduttivi, e la SpA non ha più una mano pubblica che copra le perdite; quindi o abbassa il livello di costo, o chiude queste attività, spostando le risorse su strutture in crescita.

Un mercato che si sta aprendo è la logistica all'interno delle infrastrutture portuali, dove nonostante Cargo e RFI siano presenti in tutti i porti del paese, non hanno mai pensato di fare trasporto e consegna di materiali, come è stato fatto a Genova Voltri vincendo un appalto sulla gestione del 6° modulo con due società leader mondiali, una di *shipping* e l'altra di logistica.

Molte autorità portuali hanno visto con interesse questo modello, con Trenitalia partner forte per la gestione degli scali, in un settore che può dare ampi margini di guadagno, che compensi le perdite negli altri settori.

L'azienda deve ridurre i costi, ma anche allargare gli spazi per incrementare i ricavi, non pensando che debbano arrivare solo dallo Stato, ma anche da un mercato liberalizzato come quello merci, o da un mercato che sarà liberalizzato come quello viaggiatori, perché le regole del mercato sono spietate: chi offre il servizio migliore al prezzo minore vince.

L'azienda e il sindacato devono condividere l'obiettivo di consentire la competizione sul mercato con regole comuni, dopodiché vincerà chi proporrà costi inferiori e tariffe inferiori.

Nel settore merci, dove la man-



ETR 500 Eurostar

canza di regole comuni sta fortemente danneggiando Trenitalia, servono regole obbligatorie per chi deve fare trasporto ferroviario in Italia, o almeno sulla rete di RFI.

Inoltre alcune imprese di trasporto merci hanno già presentato le certificazioni per andare con un solo agente, tema difficile e urgente da trattare, possibilmente a parità di regole comuni, perché è difficile trattare se si è costretti a tenere due agenti.

Sul tema biglietterie è cambiato il modo di fare i biglietti, non è più pensabile tenere del personale solo per consegnare il biglietto, con un costo del 20% sull'importo, quindi si è pensato al biglietto elettronico, con codici-biglietto spediti sul cellulare, dando la possibilità di acquistare e stampare il biglietto su internet con molti sconti sulle tariffe, mettendo molte biglietterie automatiche e distribuendo ad esercizi convenzionati biglietti a fasce ed abbonamenti.

I viaggiatori non passano più attraverso un sistema di vendita fisso che ha costi molto rilevanti, e bisogna avere risorse umane numericamente e strate-

gicamente adeguate, con il problema di dove spendere le risorse, non essendoci più uno Stato che ripiana a fine anno il debito, che pesava poi sul debito pubblico.

L'azienda ha l'esigenza di utilizzare scarse risorse umane e solo in settori dove c'è la possibilità di un ricavo; non si può eludere in nessuna attività come quella di esercizio, ad esempio il lavoro che è stato fatto sull'UMR e la scheda treno, e c'è ancora molto da fare sulla parte Staff e Amministrativa, sulla Manutenzione.

Il pedaggio che Trenitalia paga a RFI è determinante per le tariffe delle biglietterie, e l'investimento tecnologico fatto da RFI per ridurre il personale nelle stazioni ha abbassato il costo del pedaggio a vantaggio delle imprese ferroviarie, aprendo di fatto il mercato alle imprese.

Le stazioni perlopiù impresenziate, è un principio sano di risparmio, ma lascia il problema di gestione dei locali, visto che i comuni non ne vogliono sapere di mantenerli, a RFI non servono più, e il problema rimane anche a livello europeo.

Stiamo cercando di incentivare i comuni, con un comodato d'uso gratuito, a prestare i locali ad associazioni o istituzioni assistenziali.

La Manutenzione ha il problema del personale irreperibile nelle ore di sosta dei treni, ed abbiamo necessità di spostare personale specializzato, assumerne altro e di avere la presenza sul posto sia del materiale da mantenere, sia dei manutentori, e insieme al sindacato dobbiamo trovare una soluzione per mettere a disposizione dell'azienda il lavoratore solo quando il materiale per lavorare è disponibile, cambiando l'organizzazione non per risparmiare, ma per ottimizzare lo sforzo economico.

Non è colpa del personale, ma è colpa dell'azienda se adesso il lavoro è disorganizzato, ma questo presuppone un incontro non banale con il sindacato, e non solo nella manutenzione.

Porteremo progetti che riguarderanno tutte le divisioni, e non per generare esuberi, ma per ricollocare dove è necessaria la forza lavoro, persone e mestieri da un'attività, funzione o territorio dove non serve più ad un'altra dove c'è mercato e possibilità di fare treni con un bilancio positivo.

Stiamo perdendo traffico e business, ma i consumi stanno calando dappertutto - circa il 9% specie nella benzina - ma la gente non lascia l'auto per prendere il treno. La gente sta smettendo di viaggiare, tranne che con l'Eurostar che ha margini di crescita significativi; il servizio di bassa qualità, il notturno, gli Intercity in certe realtà sono in perdita, e non per incapacità nostra ma per il progressivo diminuire della richiesta di viaggiatori. Questo è da tenere presente, in un Paese che sta tendendo alla crescita zero.

E' chiaro che nelle grandi metropoli non è pensabile abbandonare il treno, in quanto gli altri mezzi costano di più e sono più scomodi, ma nelle aree non metropolitane - a parte l'AV, dove non a caso avremo a breve i concorrenti - c'è da interrogarsi molto visto che stanno perdendo in maniera evidente.

Su questo abbiamo delle discussioni interne, sui merci facciamo meno treni, mentre sui viaggiatori i treni sono meno vuoti, ma sull'effetto della situazione economica non buona, sull'offerta dei voli low-cost che consentono costi inferiori al treno su grandi percorrenze, è difficile immaginare un



Dott. Franco Fiumara Protezione Aziendale Gruppo F.S.

recupero, e deve essere lo Stato a dirci quali servizi vuole. Tutto il resto, se non ci sono i ricavi più alti rispetto ai costi, è destinato ad essere chiuso.

Nelle Merci, è vero che facciamo meno treni ma trasportiamo più merci, quindi stiamo ottimizzando, in un settore estremamente difficile, l'equilibrio tra costi e ricavi, in quanto non serve un numero elevato di treni, ma treni con molte tonnellate di merce.

La nostra società TX, che lavora in diversi paesi europei, ha una percorrenza di locomotive che è 4 volte quella di Cargo in Italia, riuscendo ad efficientare il rapporto costi/ricavi.

Se paragonati ai bassi tragitti italiani, fatti in tempi molto lunghi, è difficile pensare di ottimizzare i costi, i quali non possono essere pagati dal cliente, in quanto questi si rivolgerebbe all'autotrasporto che gli costerebbe meno.

Siamo in una morsa; se alziamo le tariffe perdiamo i clienti, se non abbassiamo i costi generiamo perdite, e quindi qui s'impone un confronto tra l'azienda e il sindacato, non fatto solo di cose piacevoli.

Questo confronto, iniziato qualche anno fa, non ha dato le soluzioni sperate, in quanto i ferrovieri sono scesi molto di numero, il bilancio 2006 era in forte perdita, quindi dobbiamo mettere mano non solo sui ferrovieri, ma sulla ricerca di nuove attività che possano portare conti economici ricchi.

### **Dott. Franco Fiumara Protezione Aziendale Gruppo F.S.**

Protezione aziendale: 16.000 Km di linea totalmente aperti, migliaia di stazioni aperte ai vandali, che sono tanti, scelte sbagliate fatte in passato.

Stiamo cercando di farne delle nuove, riavviando il rapporto con la Polfer, che ha responsabilità piene sulla vigilanza e sicurezza delle ferrovie, sui cittadini

che usano il treno e che vi lavorano.

La sicurezza è una necessità primaria, e non va delegata ad altri, ma va seguita capendo ciò che accade, e cosa richiede la Società.

Ci siamo mossi modificando il Comitato Tutela Aggressioni, che tutelava solo chi era a bordo treno e non chi era a terra, estendendolo a tutto il personale che tutela la Società, sia di Trenitalia che di RFI.

Con Polfer abbiamo fatto una convenzione che mette in chiaro cosa ci serve, ad esempio la loro presenza sui treni di notte, sui treni regionali a rischio, dove il personale non esce dalla macchina per non subire un'aggressione, e non può essere lasciato solo.

Stiamo attivando corsi di formazione per il personale per sapere come comportarsi e come agire in situazione di difficoltà; anche se non sono una panacea, ci rendiamo conto che nessuno aveva mai spiegato i meccanismi di comportamento, quali erano i diritti da far valere, in quanto chi controlla i biglietti sul treno è un pubblico ufficiale, e chi lo aggredisce fa un reato procedibile d'ufficio, con conseguenze più gravi di una procedura privata.

I tifosi viaggiavano in condizioni di stress del personale e dei cittadini, anche con biglietti agevolati, e molti di essi addirittura gratis.

Abbiamo avviato una procedura dove non si può viaggiare senza biglietto, ma abbiamo avuto qualche discussione con alcune questure, le quali in partenza erano interessate comunque a farli partire, ed in arrivo volevano farle arrivare più tardi, lasciando noi ferrovieri a fronteggiare problemi di ordine pubblico che non ci competono.

Stiamo facendo una struttura su Trenitalia di personale formato, i primi stanno facendo un corso di 5 settimane in questi giorni. Vedremo cosa verrà fuori.

**Ing. Giuseppe Mascio  
Assessore ai Trasporti  
Regione Umbria**

L'ing. Mascio parla di anni decisivi per il trasporto, frase di



*Ing. Giuseppe Mascio Assessore ai Trasporti Regione Umbria*

cui - afferma - spesso si abusa, specie in campagna elettorale. I governi precedenti, sia quello di Berlusconi che di Prodi, sul trasporto non sono riusciti ad avere grandi successi.

Chiede chiarezza nella costruzione dei bilanci delle finanziarie regionali, sottolineando che la voce dei Trasporti è immediatamente successiva a quella della Sanità, ma rispetto alle risorse statali, la regione non ha risorse economiche aggiuntive.

Ricorda che da 8 anni si fanno promesse di 1000 treni per i pendolari e queste voci salgono, specie adesso in campagna elettorale.

Sottolinea che la regione Umbria è proprietaria di una ferrovia regionale, la FCU, e chiede alle OO.SS un particolare impegno nella definizione del contratto unico, riconoscendo il Sindacato come l'interlocutore più attento, in grado di constatare ciò che effettivamente avviene e monitorare le varie situazioni. Un contratto unico di tutte le attività ferroviarie e

degli autoferrotreni è il mezzo idoneo per evitare la concorrenza sleale tra Trenitalia e le altre imprese ferroviarie, tutto a scapito dei lavoratori.

Ripropone alla FAST FerroVie una grande attenzione sul tema, dove anche in presenza di grandi conflitti che devono venire allo scoperto, con il confronto si deve arrivare alla sintesi.

Chiude con un augurio di sviluppo e di rafforzamento rivolto alla nascente FAST FerroVie, non solo in Umbria come già sta avvenendo, ma anche nel resto del Paese.



# CONVENZIONI ASSO CRAL a territorialità nazionale



**fruibili a presentazione logo Asso Cral Italia**



**ASSICURAZIONE RC AUTO - MOTO**  
Sconti dal 30 al 40% sul costo medio di mercato  
[www.assocral.org/home/rcAuto.asp](http://www.assocral.org/home/rcAuto.asp)



**CARTAVIAGGIO TRENITALIA**  
1.000 puntiviaggio in regalo  
[www.assocral.org/home/cartaviaggio\\_trenitalia.asp](http://www.assocral.org/home/cartaviaggio_trenitalia.asp)



**RENAULT ITALIA**  
Sconti eccezionali su tutta la gamma delle autovetture, in tutta Italia  
[www.assocral.org/home/renault.asp](http://www.assocral.org/home/renault.asp)



**TOYS CENTER**  
Sconti sui giocattoli in tutta Italia  
[www.assocral.org/home/toys\\_center.asp](http://www.assocral.org/home/toys_center.asp)



**Speciale Pacchetti Vacanze**  
Prezzi incredibili per viaggi e Hotels  
[www.it.youtravel.com/index.asp?pcd=90705250808215161](http://www.it.youtravel.com/index.asp?pcd=90705250808215161)



**Autonoleggio HERTZ**  
In tutto il MONDO - Sconto 05%  
[www.assocral.org/hertz.asp](http://www.assocral.org/hertz.asp)



**Sconti su TEATRI e Biglietteria**  
Spettacoli nelle maggiori città italiane  
[www.assocral.org/home/teatri\\_spettacoli.asp](http://www.assocral.org/home/teatri_spettacoli.asp)



**Tessera CODACONS**  
Sconto 80%  
[www.codacons.it/convenzioni/assocral/](http://www.codacons.it/convenzioni/assocral/)



**SHOP on LINE**  
Acquisti vari sul web a prezzi agevolati  
[www.assocral.org/](http://www.assocral.org/)



**SHOP ON LINE - Orodvino**  
Acquista i migliori vini italiani - Sc.15%  
[www.assocral.org/home/conv\\_risultati.asp?form\\_chiave=ORODIVINO](http://www.assocral.org/home/conv_risultati.asp?form_chiave=ORODIVINO)



**Prenotazione MUSEI**  
In Italia  
[www.weekendafirenze.com/bigphp/mus.php?skin=asc&mus=uffizi&lang=ita](http://www.weekendafirenze.com/bigphp/mus.php?skin=asc&mus=uffizi&lang=ita)



**Spedizioni floreali in tutto il mondo**  
sconto 10%  
[www.assocral.org/home/interflora.asp](http://www.assocral.org/home/interflora.asp)



**Ostelli della Gioventù**  
Ingresso senza tessera ( in italia)  
[www.assocral.org/home/aig\\_ostelli\\_gioventu.asp](http://www.assocral.org/home/aig_ostelli_gioventu.asp)



**Sconti sulle LINEE AEREE LOW COST**  
[www.assocral.org/home/volagratis.asp](http://www.assocral.org/home/volagratis.asp)



**HOTELS, B&B e Villaggi Turistici**  
Sconti fino al 50%  
[www.assocral.org/home/hotels.asp](http://www.assocral.org/home/hotels.asp)



**TOURING CLUB - Tariffe agevolate**  
su Tesseramento e assistenza stradale  
[www.assocral.org/home/pp\\_touring\\_club\\_2006.asp](http://www.assocral.org/home/pp_touring_club_2006.asp)



**AMPLIFON prova gratis per 1 mese**  
Controllo gratuito dell'udito - Sc.10%  
[www.assocral.org/home/migl\\_convvenz\\_055\\_amplifon.asp](http://www.assocral.org/home/migl_convvenz_055_amplifon.asp)



**Sconti su TRAGHETTI in tutte le tratte del Mediterraneo**  
[www.assocral.org/home/navionline.asp](http://www.assocral.org/home/navionline.asp)



**City SIGHTSEEING Italy**  
Sconti sui Tour turistici nelle maggiori città d'arte italiane - Sconto 10-15%  
[www.assocral.org/home/pp\\_citysightseeing\\_italy.asp](http://www.assocral.org/home/pp_citysightseeing_italy.asp)



**Auto TATA - Sconti in tutta Italia**  
7-8% sui listini ufficiali  
[www.assocral.org/home/tata.asp](http://www.assocral.org/home/tata.asp)



**PRINK**  
Sconti su cartucce e consumabili  
[www.assocral.org/home/prink.asp](http://www.assocral.org/home/prink.asp)



**Convenzione con TELEPASS "Family e "Premium"**  
Esenzione per 6 mesi del canone  
[www.assocral.org/home/telepass.asp](http://www.assocral.org/home/telepass.asp)



**Gruppo Editoriale Espresso-Somedia**  
Sconti fino al 65%  
[www.assocral.org/home/pp\\_somedia.asp](http://www.assocral.org/home/pp_somedia.asp)



**Reading Club - Sconti fino al 78%**  
su oltre 30 primarie Testate editoriali  
[www.assocral.org/home/reading\\_club\\_amici\\_lettura.asp](http://www.assocral.org/home/reading_club_amici_lettura.asp)



**Salmoiraghi & Viganò - Foto Ottica**  
250 Negozi in Italia - Sconto 10-15%  
[www.assocral.org/home/conv\\_risultati.asp?form\\_chiave=salmoiraghi](http://www.assocral.org/home/conv_risultati.asp?form_chiave=salmoiraghi)



**Sconti sui Ristoranti in tutta Italia**  
[www.assocral.org/home/convenzioni\\_nazionali\\_commercio.asp?Categoria=Pizzerie%20-%20Ristoranti](http://www.assocral.org/home/convenzioni_nazionali_commercio.asp?Categoria=Pizzerie%20-%20Ristoranti)

# UNA POSSIBILE APERTURA Sindacato - Azienda:

*Il pensiero del Dott. Domenico Braccialarghe, Responsabile D.R.U.O. Trenitalia*

*di Elisa Casaleggio*

Nei giorni 12, 13 e 14 Marzo 2008 a Trevi (PG), si è svolto il Congresso Nazionale Straordinario di FAST FerroVie.

L'occasione è stata utile anche per fare il punto sulla situazione del confronto, oggi più che mai indispensabile, con FS e con il Governo.

Un momento particolare sul versante del confronto con l'Azienda è stato l'intervento del Responsabile Direzione Risorse Umane e Organizzazione, Ing. Domenico Braccialarghe, il quale ha manifestato la grave situazione economica in cui versa la holding di Villa Patrizi, affermando che "nei momenti di difficoltà è un privilegio esserci".

L'azienda è uscita dal 2006 con una perdita di circa 2,3 miliardi di euro, di cui 2 miliardi sono imputabili a Trenitalia, che assume così la maglia nera all'interno del gruppo FS.

Il piano d'impresa, presentato dall'Amministratore Delegato, Ing. Mauro Moretti, e approvato dal Governo, non ha riscontrato nella Legge Finanziaria l'opportuno investimento, creando inevitabili attriti causati dalla mancata coerenza governativa.

L'Ing. Braccialarghe ha sottolineato il pesante impatto delle perdite sul capitale sociale delle ferrovie italiane, che oggi - ci ricorda - sono una S.p.A.

Riconoscendo che la competitività passa attraverso la qualità del servizio, l'ingegnere affronta

temi scottanti e molto attuali dando indicazioni in merito:

- alla pulizia dei convogli (customer satisfaction), che nonostante gli impegni e le "terapie" profusi, evidenzia risultati poco incoraggianti. In alcune regioni si è affidata a società certificatrici esterne la valutazione dei diversi standard di pulizia (in Liguria c'è il

- al tema biglietterie. Il "pedaggio" che Trenitalia paga ad RFI per l'utilizzo della linea è troppo alto, così sono troppo alti i costi per mantenere le risorse impiegate per la vendita diretta dei biglietti, soprattutto con lo sviluppo di canali alternativi, primo fra tutti la vendita via internet, incoraggiata anche attraverso l'offerta di prezzi scontati. Nelle



*Dott. Domenico Braccialarghe responsabile D.R.U.O. di Trenitalia*

R.I.Na. Registro Italiano Navale). Dati i risultati, "questa situazione non può andare avanti, probabilmente ci sarà rottura del contratto e si andrà verso una nuova gara per gli Appalti", aggiunge Braccialarghe;

- alla puntualità dei convogli, dove si riscontrano numerosi segnali positivi. Nei soli primi tre mesi del 2008 c'è stato un netto miglioramento. "E' chiaro", continua Braccialarghe, "che la puntualità è una cosa che la gente esige come vera e propria esigenza di vita, soprattutto per il TPL";

stazioni, invece, è sempre possibile acquistare il biglietto di viaggio grazie alle biglietterie automatiche che hanno registrato significativi incassi con un forte abbattimento dei costi;

- alla perdita del business: "è sotto gli occhi di tutti", sottolinea il Responsabile D.R.U.O., "che la gente smette di viaggiare in treno!". L'Alta Capacità ha un trend in crescita, ma non si può non constatare che gli IC notte, per esempio, nonostante l'offerta abbia mantenuto una certa rilevanza con conseguenti costi di produzione, non è stata accom-

pagnata da una risposta altrettanto rilevante da parte della clientela, segno questo di una crisi dei consumi in atto nell'intero Paese, di cui risente anche il trasporto ferroviario. Non si vede neppure un futuro incoraggiante con la spietata concorrenza che non fa più distinzione, non si arresta nemmeno davanti ai vari mezzi di trasporto, non esistono più confini, ma guarda solo ed unicamente al prezzo.

“Sul trasporto passeggeri, con un'offerta sempre crescente dei voli low cost, è difficile pensare di recuperare, e qui lo Stato deve dirci cosa vuole”. La Divisione Cargo sta ultimamente registrando un incremento di richiesta, “nel trasporto merci facciamo meno treni, ma la merce trasportata cresce, infatti a noi non serve fare tanti convogli, ma portare tante tonnellate”.

“La grande sfida che si deve vincere”, continua Braccialarghe, “è focalizzare la forza di produzione in settori dove esiste GUADAGNO, quindi è necessario capire cosa non sta più al passo con un obiettivo tornaconto economico”.

Ci sono servizi dove i RICAVI superano i COSTI ed altri servizi dove questo non avviene.

Le soluzioni adottabili non possono che essere:

- dove esistono delle perdite oggettive ed è possibile stipulare contratti di servizio (TPL) più vantaggiosi, si procederà in tal senso, prescindendo dall'utilità fintanto che il servizio è acquistato;

- dove esistono perdite oggettive, ma non c'è l'esigenza di mantenere quel servizio neppure attraverso contratti di esternalizzazione, l'Azienda non può permettersi “sprechi”!

Appare evidente come l'obiettivo “riduzione dei costi” sia centrale in tutta l'organizzazione del servizio ferroviario, da qui la scelta obbligata: “o l'attività consente quanto meno un pareg-

gio tra costi e ricavi o le attività devono chiudere. In funzione di ciò è necessario predisporre un'organizzazione che sia in grado di spostare le risorse verso i settori in forte crescita”, precisa il Responsabile DRUO, portando l'esempio della logistica nelle infrastrutture portuali dove si hanno forti margini di guadagno, (in Liguria Trenitalia è partner nella gestione del terminal V.T.E. di Genova Voltri) proprio perché “chi fornisce un SERVIZIO DI QUALITÀ con bassi costi VINCE”. Appare chiaro che il “monopolio” statale del trasporto ferroviario nel nostro Paese è ormai lontano e ciò che è auspicabile è una seria politica di liberalizzazione regolata da comuni per “consentire a Trenitalia di poter giocare la partita e magari vincerla”.

In conclusione del suo intervento, Braccialarghe si chiede dove sia possibile spendere le - seppur scarse - risorse.

Spiega che vanno impiegate dove c'è compensazione tra costi e ricavi, e questo è veritiero per tutte le attività produttive, precisa. “Non è più possibile avere assenza di manutentori quando il treno è fermo e surplus di manutentori quando il treno viaggia, quindi servono ASSUNZIONI nella manutenzione per poter disporre di risorse specializzate”.

Tutto questo rappresenta “un grosso sforzo volto ad ottimizzare”, continua Braccialarghe, precisando che “non c'è un settore che non sarà interessato da una RAZIONALIZZAZIONE sui tavoli di trattativa, ma NON per GENERARE ESUBERI, ma piuttosto per RICOLLOCARE RISORSE”.

Con queste premesse, alla presenza dei rappresentanti sindacali della FAST FerroVie di tutta Italia in occasione del Congresso, si è dato spazio ad un confronto in cui le diverse realtà regionali hanno espresso i loro quesiti e le problematiche locali

al Responsabile DRUO, il quale ha accettato di buon grado di rispondere alle numerose domande, anche provocatorie.

All'osservazione che gli è stata fatta sulla recente politica delle FS volta al “prima taglio e poi mi confronto”, anche verso realtà produttive (vedi cargo/IC notte), egli precisa:

– “noi non dobbiamo fare servizio pubblico, ma è soltanto chi richiede il servizio che può decidere come utilizzarlo, per cui sarà SERVIZIO PUBBLICO quello che Stato e Regioni sono disposte a finanziare indipendentemente dal fatto che sia effettivamente produttivo, mentre tutto il resto, cioè il servizio che Trenitalia deciderà di effettuare sarà preceduto da una valutazione in merito alla convenienza economica, secondo la rigida logica di MERCATO”, e aggiunge, “lo faccio solo se alla fine dell'anno non sono in perdita”.

L'Assise ha mostrato di apprezzare il suo puntuale e pacato intervento proprio perché, anche in un'ottica rispettosa del ruolo ricoperto, si è dimostrato esauritivo nelle risposte, non utilizzando mezzi termini e, che piaccia o no, ha descritto un'azienda in cerca di profitto, unica ragione di esistenza per tutti coloro che operano sul mercato.

Che la crisi in cui versa il Paese sia una scure che colpisce tutti, nessuno escluso, è evidente, ma oggi più che mai si dovrebbe riflettere sulle condizioni eccessivamente degradate in cui i lavoratori sono costretti a operare, oltre all'essere troppo spesso indicati come la principale, se non unica, fonte di costo e come tale prioritaria causa dei problemi dell'Impresa.

# Impressioni e sensazioni sul Congresso Straordinario

di Paolo Piovesan

E' un Congresso particolare, ammesso che un congresso possa non esserlo.

Non si avverte nervosismo, tensione, sì.

Ma se in altre occasioni essa era dovuta all'incertezza su coloro che avrebbero condotto il sindacato negli anni successivi, e quindi su come lo avrebbero fatto, stavolta no.

Stavolta il motivo è un altro, poiché siamo alla conclusione di un percorso che ci farà diventare definitivamente *un'altra cosa*. Migliore, sicuramente, ma un'altra cosa. E' come andare a sposarsi: ne sei felice, consapevole, ma sicuro che da domani non sarai più com'eri.

C'è tensione consapevole. Positiva, se possiamo dirlo.

Questo stato d'animo, chiaramente palpabile in sala, traspare dagli interventi dei Segretari Regionali.

*“Questo Congresso Straordinario - dice **Erminio Longo**, Segretario Regionale Calabria - rappresenta una svolta epocale, non solo per le scadenze che il sindacato dovrà affrontare nei prossimi mesi, ma soprattutto per la svolta interna che esso andrà a sancire. Infatti Autoferrotranvieri, Appalti Ferroviari e Ferrovieri saranno rappresentati da un'unica sigla sindacale, capace di imporre le scelte necessarie per il rilancio dell'intero comparto.*

*Come Calabria, già da tempo, ci siamo organizzati strutturalmente nei suddetti settori, costituendo la RSA all'interno dell'ATAM di RC nonché potenziando il settore lavoratori degli Appalti, acquisendo notevole peso politico sul*

*territorio ed abbracciando anche altre categorie, come quella dei tassisti che vede la FAST-Taxitalia primo sindacato nella nostra regione”.*

*“Sapevamo sin dal 1999 che non sarebbe stato semplice trasformare la visione categoriale del nostro glorioso Sma, ma eravamo altrettanto certi che l'impegno*



Gianluca Cecchini Segretario Regionale Marche

*della Segreteria Nazionale e degli attivisti e la sensibilità intercategoriale degli associati ci permetteva di essere ottimisti”*, dice **Antonio Birra**, Segretario Regionale Abruzzo, che continua *“oggi possiamo affermare che le scelte operate sono risultate giuste, infatti, la vasta rappresentanza in tutte le categorie ferroviarie, negli appalti e nelle società di trasporto che hanno ottenuto le licenze da parte di Rfi ce ne danno conferma”.*

*“Il fatto che in neanche 6 anni (da Maggio 2002 ad oggi) abbiamo già fatto 3 Congressi”*, aggiunge **Gianluca Cecchini**, Segretario Regionale delle Marche, *“dimostra che la nostra organizzazione sa modificarsi per*

*stare al passo coi tempi e sa andare incontro alle esigenze di tutti i lavoratori dei trasporti; lo dimostra il gran numero di associati di tutte le categorie che ha deciso di sposare il nostro progetto. Ho provato ad analizzare la nostra storia e mi sono chiesto perché, come organizzazione, stiamo durando così a lungo. Forse perché ci siamo adattati ai vari cambiamenti come dei camaleonti?*

*No, sono giunto alla conclusione che duriamo perché continuiamo a creare, a rinnovarci ma restando sostanzialmente noi stessi, fedeli alla nostra vocazione e alla nostra autonomia sindacale. Perché vivere di ricordi e progettare il nostro sindacato solo su quello che eravamo, senza aprire gli occhi e capire veramente quello che il mondo del lavoro ci chiede, significherebbe buttar via i sacrifici e gli sforzi fatti da tutti noi finora.*

*Dobbiamo imparare a vedere le cose come gli occhi realmente le vedono e non come ci farebbe piacere vederle. E la realtà è che, pur senza dimenticare chi eravamo e la grande storia che rappresentiamo e che rappresenteremo, riteniamo necessaria questa ennesima trasformazione. Non dimentichiamo che non più di 3 settimane fa abbiamo presentato la piattaforma unitaria del Contratto Unico della Mobilità, contratto che dovrà essere applicato da tutte le società che fanno trasporto ferroviario e trasporto pubblico locale: questo è il risultato che dobbiamo ottenere”.*

I delegati annuiscono. Consapevoli. Concentrati.

Già, perché l'obiettivo è ambi-

zioso. Il nostro sindacato ritiene di avere molto da dire, al tavolo su cui si costruirà il Contratto unico della Mobilità, e si sta attrezzando per avere le carte in regola per parteciparvi.

A questo proposito, è illuminante quanto afferma **Salvatore Genovese**, Segretario Regionale Sicilia: "Il Risanamento del Gruppo FS disegnato nel Piano d'impresa condiviso ma poi non sostenuto dal Governo - vista la mancanza dei capitoli di spesa all'interno della Finanziaria - non può essere realizzato solo attraverso tagli alla forza lavoro, ma soprattutto mediante una serie d'interventi che possano realmente portare allo sviluppo.

Riteniamo quindi di poter dare un contributo riguardo alle linee guida del Contratto della Mobilità, tenendo i seguenti punti fermi:

- Qualità del servizio
- Migliorare i luoghi di lavoro, la ristorazione, i luoghi di sosta etc.....
- Salvaguardia delle professionalità
- Migliorare e aumentare la formazione del personale
- Tutela della Salute dei Lavoratori
- A garanzia degli inidonei, prevedere appositi percorsi di riconversione e reinserimento nel ciclo produttivo; prevedere indennità specifiche fino al reinserimento
- Assetti Occupazionali
- La clausola Sociale che si raggiunge con il contratto unico della Mobilità deve essere supportata da opportuni e necessari articoli di legge. Inoltre prevedere assunzioni di giovani attraverso un serio programma di turnover.
- Salario
- Necessità di riconoscere le professionalità nelle singole categorie attraverso un'attenzione mag-

giore del salario professionale, che non può essere legato ad una logica di parametro stipendiale.

- *Mantenimento dei più elevati standard di sicurezza*

- *L'inasprimento delle sanzioni ai datori di lavoro può essere lo strumento che stimoli ad avere più sicurezza nei luoghi di lavoro, ma può non bastare. Bisogna far capire ai datori di lavoro che investire sulla sicurezza non deve essere considerato un costo fine a sé stesso, ma un investimento.*



Alessandro Viola Segretario Regionale Sardegna

Ecco perché ribadiamo che secondo noi nessun treno nelle linee ferroviarie può circolare con equipaggio composto dal solo macchinista.

Già, l'Agente Solo di cui tanto e tanto spesso parla l'Amministratore Delegato del Gruppo FS, che sta turbando i pensieri di una generazione di macchinisti.

Ne parla tra gli altri, nel suo intervento, anche **Antonio Scalise**, Segretario Regionale Lombardia.

"Tutti i rinnovi contrattuali sono importanti, quello scorso è stato addirittura rivoluzionario se si pensa, ad esempio, alle variazioni normative che ha apportato nel mondo del macchinista e del bordo e non solo, ma il prossimo lo sarà

ancora di più.

*Bolle in pentola una rivoluzione, consentitemi il gioco di parole, ancora più rivoluzionaria!*

L'Amministratore Delegato del gruppo FS, ad ogni piè sospinto ci ricorda che la soluzione dei problemi dell'azienda passa attraverso l'applicazione dell'Agente Solo sui treni. Rfi, già da tempo ha emanato il Foglio Disposizioni di attuazione di tale sistema e c'è chi, in barba alle regole e al buon senso, lo ha già applicato più di una volta, come Sbb Cargo Italia sulla linea Gallarate - Luino. Questi mandano i treni con un solo essere umano a bordo, senza che siano state stabilite delle norme e delle modalità precise, ad esempio sul primo soccorso al macchinista in caso di malore. Noi crediamo che il nostro sindacato, come sta facendo e ancora di più, debba opporsi duramente a questo abominio, che potrebbe minare definitivamente la sicurezza del trasporto ferroviario in Italia".

Rincarare la dose il Segretario del Piemonte, **Faustino Anguilla**.

"E' opportuno richiamare la nostra attenzione sui prossimi sviluppi che interessano il nostro sindacato, ossia un rinnovo contrattuale che sicuramente non può permettersi risultati come in quello che stiamo vivendo. Non possiamo più chiedere a qualifiche che hanno già dato il massimo, ulteriori sacrifici in termini di lavoro e salariale.

Abbiamo delle perplessità, leggendo le Linee Guida per il rinnovo del CCNL della Mobilità, soprattutto riguardo al paragrafo "Durata e limiti" del cap. V e al paragrafo "Modello del cap. VIII; sul primo perché crediamo che porterà degli allungamenti dell'orario di lavoro per i ferrovieri; sul secondo perché riteniamo che lo schema di divisione e separazione dei lavoratori appartenenti



*alla medesima categoria sia da considerare un vero e proprio attentato all'unità dei ferrovieri, le cui lotte tanto hanno giovato ai lavoratori ferroviari tutti.*

*Dobbiamo essere molto più attenti nel concedere allentamenti normativi, diversamente da altre sigle sindacali che oggi sono sempre più legate alle scelte politiche ed all'azienda.*

*La rappresentatività si misura con risultati che soddisfino i lavoratori e risolvano in modo più coerente i tanti problemi nello svolgimento dell'attività lavorativa. Il prossimo futuro sarà certamente più impegnativo per il nostro sindacato, che dovrà dare certezze ed affidabilità per la sua affermazione e quella dei ferrovieri.*

La necessità di un contratto unico e la delicatezza di questa fase di preparazione al rinnovo contrattuale sono universalmente condivise, nell'ambito del congresso.

Lo ribadisce anche **Alessandro**

**Viola**, Segretario Regionale della Sardegna, che aggiunge:

*"E' necessario giungere in tempi brevi alla realizzazione del CCNL unico della Mobilità, superando così le difficoltà che la nostra Organizzazione si trova giornalmente a dover affrontare fra gli autoferrotranvieri, per l'ostracismo di maniera delle Aziende e delle altre Organizzazioni Sindacali poco propense a riconoscerle il ruolo politico che le compete. Nella stesura del nuovo contratto si dovrà trovare il giusto equilibrio tra inquadramento professionale e riconoscimento economico salariale tenendo conto delle singole competenze e specificità.*

*La situazione nel nostro territorio riflette in maniera amplificata quella nazionale.*

*La preoccupazione scaturita dalle dichiarazioni della scorsa estate dell'Amministratore Delegato, di non voler partecipare alla gara per il trasporto ferroviario*

*nell'isola, viene maggiormente confermata dal percorso distruttivo che investe da tempo il trasporto ferroviario ed il sistema delle comunicazioni in Sardegna, e dalle recenti decisioni unilaterali del Gruppo FS, a seguito dei tagli dei finanziamenti previsto dalla Finanziaria nazionale, di sopprimere non solo interamente il trasporto merci in Sardegna ma anche il 10% del servizio trasporto passeggeri regionale, aggravando ulteriormente le già penosa condizione dei trasporti in Sardegna.*

Tanti gli argomenti e le indicazioni, dunque.

Ci sarà da lavorare.

Ma siamo sicuri che Fast FerroVie, sotto la guida del confermatissimo Pietro Serbassi, sarà in grado di affrontarle con determinazione, portando ai vari tavoli l'esperienza di oltre cinquant'anni di sindacato e le prerogative di un'organizzazione moderna, al passo coi tempi.



## Semproniel va in pensione

*Nel corso del Congresso Naz.le Straordinario di Trevi, il nostro Segretario Pietro Serbassi ha salutato, consegnandogli una targa ricordo, il*

*collega Antonio Mario Semproniel, che dopo una lunga carriera di macchinista e una lunghissima militanza nel nostro sindacato, ha raggiunto la meritata pensione.*

*Al nostro Antonio, da parte delle Fast FerroVie tutta, un augurio di lunga e serena quiescenza.*

# Pulizia dei treni - obiettivo qualità Siglato un protocollo d'intesa tra imprese e sindacati

di Carlo Nevi

La pulizia nelle carrozze dei treni rimane una delle note dolenti del servizio FS, tanto da meritare sistematicamente articoli e inchieste sui giornali di tiratura nazionale (*Libero* ha di recente concluso una lunga inchiesta sullo stato di abbandono e di degrado di molte stazioni ferroviarie e percorsi delle FS), nonché trasmissioni televisive dedicate a tale problematica.

L'ADUC (Associazione per i Diritti degli Utenti e Consumatori) in un recente comunicato stampa ha denunciato il degrado

in cui versano molti treni delle FS e per rendere meglio l'idea descrive così un treno: "(...) la moquette, se così si può ancora chiamare, è letteralmente chiazzata (non sappiamo cosa ci sia caduto sopra), le poltrone non hanno visto l'addetto alle pulizie, le porte intercomunicanti sono guaste e non si chiudono, le lampadine sono alternativamente fulminate o comunque non funzionanti, i bagni puzzano, non funziona lo scarico e non c'è acqua ai rubinetti, la carta igienica sta per terra e, ovviamente non può essere uti-



lizzata, la temperatura interna è polare (...)".

Eppure le FS spendono per i contratti di pulizia circa 190 milioni di euro, come fa notare l'AD del Gruppo, Ing. Mauro Moretti, che punta il dito verso le ditte appaltatrici che forniscono un servizio non rispondente agli standard richiesti dall'azienda e non danno sufficienti garanzie. Comunque, in attesa della scadenza dei contratti che avverrà entro la fine dell'anno (anche se in questi mesi stanno scadendo diversi accordi applicativi in alcune regioni, cioè i protocolli che regolano nel dettaglio e nello specifico l'erogazione dei servizi di pulizia da parte delle ditte appaltatrici) sta già pensando ad intensificare i controlli ed introdurre penali che permettano di ottenere una pulizia all'altezza delle aspettative.

Nel frattempo, il 3 marzo u.s. tra le imprese e le organizzazioni sindacali del settore (FAST Ferrovie, FILT CGIL, FIT CISL, UIL Trasporti, Salpas ORSA, UGL AF) è stato siglato un interessante protocollo d'intesa per migliorare la qualità del servizio di pulizia ferroviaria, sia a livello regionale che a livello nazionale.

## Protocollo d'intesa

Il giorno 3 marzo 2008, in Roma, si sono incontrati FISE, rappresentata dal Dott. Giuseppe Benincasa; ANCP, rappresentata dal Dott. Arnaldo De Santis e le OO.SS.LL. Filt CGIL, rappresentata dal Sig. Gabriele Cerratti; Fit CISL, rappresentata dal Sig. Roberto Di Pascale; UIL Trasporti, rappresentata dal Sig. Marco Verzari; Salpas ORSA, rappresentata dal Sig. Claudio Fiorenza; UGL AF, rappresentata dai Sigg.ri Umberto Nespoli e Sandro Vacata; Fast Ferrovie, rappresentata dal Sig. Carlo Nevi.

Le parti, come sopra costituite, si sono incontrate per una verifica compiuta della situazione complessiva del settore degli appalti ferroviari.

Premesso che i parametri della qualità nella pulizia dei treni, delle stazioni e dei servizi accessori hanno necessità di una implementazione tale da realizzare una migliore e più soddisfacente risposta rispetto all'attuale livello richiesto dalla clientela, le imprese del settore ritengono che per raggiungere tale obiettivo è utile stipulare un'intesa con le OO.SS.LL. per definire un programma di lavoro finalizzato all'individuazione degli interventi necessari a ottenere maggiori e duraturi standard di qualità sia per quanto al prodotto treno, che per quanto alle stazioni ferroviarie.

Le parti confermano il comune obiettivo della fornitura di servizi con sempre maggiori standard di qualità; ritengono che il perseguimento di questo primario risultato costituisca l'architettura su cui basare una reale stabilizzazione dell'intero settore, con un ritorno a dinamiche che risultino essere finalizzate ad una progettualità, anche prospettica, per la fornitura di servizi sempre più moderni ed efficienti.

Le imprese espongono alle OO.SS.LL. la seguente "Proposta di percorso per l'ottenimento della qualità attesa", sintetizzabile nei seguenti punti:

1. Nuovi e aggiuntivi interventi proposti dalle imprese sui materiali
2. Formazione del personale, meccanizzazione e nuovi prodotti
3. Organizzazione del lavoro

### Nuovi interventi

Premesso che esistono sostanziali differenze e problematiche nel campo del pulito, del comfort e del decoro vetture tra il materiale rotabile impegnato nei trasporti alta velocità e lunga percorrenza e quello impegnato nel trasporto regionale. Per innalzare nel breve periodo gli standard di confort e decoro delle vetture, sono indicate due diversi percorsi per la Divisione Passeggeri e la Divisione Trasporto Regionale.

Per la Divisione Passeggeri il piano prevede l'effettuazione di interventi di sanificazione mirata denominati I4 Sanex. Questo intervento, progettato dai nostri uffici tecnici è effettuato a treno completo con tempi di sosta di ore otto e prevede il trattamento di tutti i particolari delle vetture con detergenti disinfettanti registrati PMC e macchinari prototipi generatori di vapore saturo in grado di disgregare anche lo sporco più resistente. Sempre per la Divisione Passeggeri è stato studiato un nuovo intervento da effettuarsi nelle stazioni più importanti mirante ad una pulizia straordinaria delle toilette in soli 5 minuti per consentire l'intervento anche in presenza di soste minime delle vetture.

Per quanto riguarda la Divisione Trasporto Regionale si sono studiati interventi di sanificazione denominati I4 Special. Questo nuovo intervento a treno completo con tempi di sosta di otto ore ha la caratteristica di trattare le vetture con azioni decisamente potenziate rispetto a quelle previste dalla I4 utilizzata in modo diffuso la meccanizzazione e vapore saturo e prodotti disinfettanti registrati come PMC. Oltre a questo intervento si sono ipotizzati altri interventi di

*(Handwritten signatures and initials)*

Le imprese appaltatrici, rappresentate da Pietro Mazzoni, Vice Presidente di FISE e di PMA, dal Dott. Giuseppe Benincasa (FISE) e dal Dott. Arnaldo De Santis dell' ANCP, hanno esposto alle organizzazioni sindacali una "proposta di percorso per l'ottenimento di alti standard di qualità", che si può sintetizzare in quattro punti essenziali:

- nuovi e aggiuntivi interventi di pulizia sui materiali rotabili;
- investimenti sulla formazione del personale, meccanizzazione e nuovi prodotti sanificanti;
- organizzazione del lavoro;
- creazione di un osservatorio congiunto per monitorare l'andamento del lavoro.

Tenuto conto del diverso stato di decoro/confort e pulizia del materiale rotabile sui treni Passeggeri e a Lunga Percorrenza, il Protocollo, per innalzare gli standard di qualità delle carrozze, propone di inserire due nuove e distinte procedure di pulizia.

Per la **Divisione Passeggeri** la procedura I4 Sanex, che prevede interventi di sanificazione mirata e il trattamento delle vetture con detergenti disinfettanti registrati come presidio medico chirurgico. Inoltre è stato studiato un intervento per sanificare, nelle stazioni più importanti, le toilettes dei treni in 5 minuti per poter effettuare l'intervento anche durante le soste dei convogli.

Per la **Divisione Trasporto Regionale** la procedura I4 Special che ha la caratteristica di trattare le vetture con azioni decisamente potenziate rispetto a quelle previste dall'I4, utilizzando in modo diffuso la meccanizzazione a vapore e prodotti disinfettanti registrati come Presidi medico-chirurgici. Una procedura utile soprattutto per quelle vetture che, a causa di elevati tempi di percorrenza e condizioni di utilizzo (treni pendolari), presentano livelli di degrado igienico particolarmente critici. Questi interventi sono già stati adottati in via speri-

bonifica, manutenzione e decoro sull'interno delle carrozze della Divisione Trasporto Regionale che consentiranno un deciso miglioramento del comfort del passeggero a medio termine. Tali interventi sono stati attivati in via sperimentale negli ultimi tre mesi, in diversi siti produttivi e verificati i positivi riscontri, le aziende ritengono necessaria una estensione generalizzata su tutto il territorio nazionale.

#### Formazione del personale, meccanizzazione e prodotti

Un ulteriore elemento viene identificato nella messa in opera di idonei e mirati corsi di formazione, con particolare riferimento alla sicurezza sul lavoro e calati sugli elementi peculiari del settore, in ciò affidandosi anche a società con un know how specifico, elemento che dovrà essere anch'esso esteso a livello nazionale.

In aggiunta si proseguiranno gli innovativi programmi di meccanizzazione già intrapresi, che porteranno ad un rinnovamento ed ammodernamento del parco macchine attualmente in opera; così come gli investimenti in ricerca mirati a prodotti con caratteristiche sempre più rispondenti alle necessità del comparto.

#### Organizzazione del lavoro.

Relativamente a questo punto e tenendo conto di quanto precedentemente esposto, ove necessario e funzionale al progetto, la nuova organizzazione del lavoro dovrà essere calibrata su una rimodulazione del processo industriale in grado di rispondere efficacemente a quanto richiesto attraverso una più equilibrata ed efficiente distribuzione delle risorse umane attivando tutti gli istituti contrattuali previsti.

Le imprese, pertanto, negozieranno a livello territoriale, valutando per singola azienda, con le OO.SS.LL., specifici ambiti di intervento delle innovative organizzazioni del lavoro in grado di rispondere alle esigenze poste dalla presente intesa, agendo nella direzione della riqualificazione dei moduli operativi e dei turni e di sistemi incentivanti in grado di sostenere il maggior impegno richiesto ai lavoratori coinvolti nel progetto.

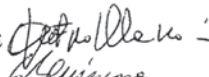
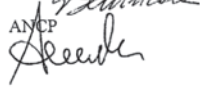
Qualora a livello territoriale non si trovassero le necessarie intese, il confronto verrà aggiornato a livello nazionale nel quale verranno riesaminate le criticità emerse.

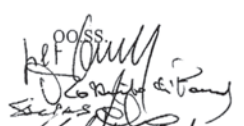
Il percorso di verifica terminerà con un incontro in sede nazionale, quale sede naturale di sintesi delle istanze territoriali, entro il 31 marzo p.v.

#### Osservatorio.

Le parti ritengono necessario, anche al fine di monitorare l'applicazione del presente protocollo, l'istituzione di un apposito osservatorio, che veda rappresentate al suo interno le aziende appaltatrici e le Organizzazioni Sindacali, il quale, a decorrere da marzo 2008, si riunirà a scadenze concordate.

Letto, confermato e sottoscritto.

FISE   
 ANCP 

OO.SS.  
  
  


mentale in diversi siti, con riscontri altamente positivi. Le imprese del settore auspicano pertanto che Trenitalia S.p.A. decida di acquisire nella programmazione degli interventi le nuove procedure e di estenderle su tutto il territorio nazionale. Il Protocollo prevede l'attivazione di mirati **corsi di formazione** per la sicurezza sul lavoro, da affidare a società con un *know how* specifico.

Inoltre continuerà il rinnovo del parco macchine già in opera e continueranno gli investimenti della società nella ricerca di prodotti innovativi per migliorare sempre di più il servizio di pulizia ferroviaria. Il Protocollo inoltre ha previsto una **riorganizzazione del processo industriale** attraverso una più equilibrata distribuzione delle risorse umane, con l'attivazione degli

istituti contrattuali previsti.

Le imprese negozieranno a livello territoriale, valutando per singola azienda, con le Organizzazioni Sindacali, specifici ambiti di intervento delle innovative organizzazioni del lavoro in grado di rispondere alle esigenze poste dall'accordo, agendo nella direzione della riqualificazione, dei moduli operativi e dei turni e di **sistemi incentivanti** in grado di sostenere il **maggior impegno** richiesto ai lavoratori coinvolti.

Le parti infine hanno deciso di istituire un apposito osservatorio paritetico (aziende - sindacati), per monitorare il processo di miglioramento del servizio di pulizia ferroviaria, che si riunirà con cadenze concordate a partire del mese di Aprile 2008.

# Convegno.

## **“Il rilancio del trasporto pubblico locale in Umbria. Il ruolo delle Ferrovie”.**

### **Foligno, 28 marzo 2008**

*Relazione del Segretario Regionale Umbria, Stefano Della Vedova*

Amiche e amici, a nome della Segreteria Regionale FAST FerroVie Umbria vi do il benvenuto ringrazio i partecipanti a questo incontro.

Un saluto particolare all'Ing. Giancarlo Laguzzi che, in ragione del suo ruolo, senza togliere nulla agli autorevoli rappresentanti delle Istituzioni e delle forze sociali, ci consentirà un dibattito ravvicinato e concreto.

E' inoltre per noi molto importante la presenza del sindaco di Foligno Professor Manlio Marini, il cui attaccamento alla città e alle ferrovie è ben noto.

Ci rammarichiamo inoltre molto dell'improvvisa mancata partecipazione dell'Assessore Regionale ai Trasporti, Ing. Giuseppe Mascio, cui avremmo voluto porre molte domande sul ruolo, spesso carente, di programmazione e di gestione del trasporto pubblico locale nella nostra Regione. Non mancheremo in ogni caso di interloquire con l'Ente Regione nel prossimo futuro.

La FAST è un sindacato giovane e di giovani.

Affondiamo le nostre radici nella rappresentanza sindacale dei macchinisti che, come è noto, è una delle figure professionali centrali nel processo produttivo delle ferrovie.

Senza rinnegare il passato, abbiamo però ritenuto di lanciare una doppia sfida, per essere all'altezza dei tempi. Sul versante della rappresentatività abbiamo allargato la nostra azione a tutte le figure professionali delle ferrovie e del trasporto, mentre su quello più propriamente tipico della contrattazione siamo stati tra gli artefici della

costruzione della piattaforma per il contratto unico della mobilità.

Pur non dimenticando mai le esigenze ineludibili delle specificità professionali, pensiamo che la frammentazione non è oggi utile né ai lavoratori, né al sistema dei trasporti e quindi al Paese. Si tratta di una doppia sfida, difficile,

propaganda o mera conversazione salottiera.

Al fine di introdurre la discussione e anche per non sottrarre troppo tempo al dibattito, ci limiteremo ad alcune brevi considerazioni.

La prima questione all'ordine del giorno ci pare rimanga quella del-



*Stefano Della Vedova Segretario Regionale Umbria*

impervia, forse per taluni aspetti impopolare, ma della cui giustizia siamo profondamente convinti e che intendiamo portare fino in fondo, nell'unità con i lavoratori e con gli altri sindacati dei trasporti.

L'iniziativa odierna, nelle nostre intenzioni, non sarà ne episodica, ne estemporanea:

intendiamo infatti confrontarci con cadenza regolare, chiamando tutti al confronto, su questioni che assumono sempre più un profilo strategico ed essenziale.

Lungi da noi quindi, per l'oggi e per il domani, perderci in sterile

l'integrazione e dell'intermodalità dei sistemi di trasporto e in essa quella del riequilibrio modale.

La piaga di un eccessivo ricorso del trasporto su gomma, a scapito di quello su ferro o via mare, è ancora tutta aperta e dispiega sempre più i suoi negativi effetti.

Ciò in primo luogo vale per il trasporto delle merci, dove l'80% è trasportato su gomma, con le conseguenze che possiamo quotidianamente constatare.

Vale anche per il Trasporto Pubblico Locale, dove si replica sia il basso tasso di integrazione di

intermodalità, che lo squilibrio modale.

A tale negativa condizione non ci pare sfugga il Trasporto Pubblico della nostra regione che pure, per dimensione e dotazioni infrastrutturali, avrebbe le migliori condizioni per realizzare una politica trasportistica più armonica, più efficace e più efficiente.

Da questo punto di vista, pur non sottovalutando alcuni passi avanti compiuti, il livello e la qualità dell'integrazione tra la FCU e il Trasporto Pubblico Locale di Trenitalia paiono del tutto insoddisfacenti.

Anzi, a volte sembrano prevalere velleità autarchiche da parte della Ferrovia Centrale Umbra che fanno "pendant" con tentazioni di disimpegno da parte di Trenitalia.

Uno dei problemi, a tale riguardo è certamente rappresentato dalle risorse, visto che la coperta è corta.

E' proprio questa criticità che dovrebbe spingere i due soggetti a maggiori e significative implementazioni gestionali e infrastrutturali.

Per esempio, se gli investimenti della FCU, come di Trenitalia, non mirano ad integrare le linee sotto il profilo della tecnologia di circola-



zione e di sicurezza, il risultato non può che essere il perdurare di una insufficiente cooperazione operativa.

Come pure se, con investimenti non proibitivi, con opportune riorganizzazioni gestionali, non si fa della Foligno - Perugia una vera e propria metropolitana di superficie, con possibilità di attestazioni e connessioni alla mobilità alternativa perugina (Minimetrom e scale mobili), il traffico veicolare su gomma tra Foligno e Perugia e dell'hinterland perugino sarà sempre più afflitto dal congestionamento e dall'inquinamento.

A questo proposito e al di là di ogni inutile campanilismo, poniamo

per l'ennesima volta all'attenzione di tutti la questione della Direzione Regionale Umbra del Trasporto Pubblico Locale di Trenitalia.

Per operare e per essere chiamati a rispondere del proprio operato occorre, evidentemente, disporre di mezzi e strumenti in un quadro di vera autonomia gestionale, la Direzione Umbra sarà sempre zoppa e poco efficace, sin tanto che non le verrà assegnata oltre che la commercializzazione anche la produzione dei treni regionali.

Insomma voi capite che da un lato abbiamo una Ferrovia regionale in concessione troppo chiusa in sé stessa e dall'altro un Presidio di Trenitalia privo dei necessari poteri.

La congestione del trasporto privato su strada non può che generare negatività anche con riferimento al trasporto delle merci, il che rende indispensabile anche nella nostra regione ragionare di logistica, la quale altro non è se non un processo organizzativo complesso e un luogo fisico attrezzato proprio per consentire la realizzazione dell'integrazione dell'intermodalità.

E' di attualità sotto questo profilo il tema della piastra logistica, che nelle intenzioni dovrebbe realizzarsi a Foligno nella zona da tempo individuata.

Abbiamo tra i nostri graditi ospiti il presidente della CAB che con-



L'ing. Giancarlo Laguzzi Direttore Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia, in primo piano il Sindaco di Foligno Manlio Marini

corre a realizzare il ciclo trasportistico intermodale del carbone, che via mare arriva in Ancona, via ferro viene trasportato fino a Foligno e da qui terminalizzato a Bastardo via gomma; ecco un raro e positivo esempio di integrazione modale che si avvale di una adeguata logistica di supporto.

Noi pensiamo che quanto si fa per il carbone ben potrebbe essere fatto per tutte le altre merci.

La serietà della nostra impostazione, nel mentre ci spinge a proporre legittimamente Foligno come naturale sede per la realizzazione della piastra logistica, non ci impedisce di esaminare senza pregiudizio alcuno altre proposte allocative.

Il sistema dei trasporti, e in esso quello del trasporto locale, oltre a realizzare la propria missione nei termini più efficaci ed efficienti cui abbiamo velocemente accennato, deve però anche creare e diffondere direttamente sviluppo e occasioni di sviluppo.

L'Ing. Laguzzi vorrà scusarci, ma la desertificazione degli insediamenti ferroviari, fatta di chiusure e dismissioni a catena, poteva essere evitata o quanto meno attenuata.

Non si tratta di perseguire atteggiamenti di difesa ad oltranza di quanto viene superato dalle introduzioni tecnologiche ma di sostituire, ove possibile, vecchie attività con nuove attività, sapendo sfruttare le potenzialità di insediamenti e connessioni.

In una regione a forte vocazione turistica come la nostra alcune stazioni, per esempio, avrebbero potuto essere utilizzate nei modi più vari per integrare l'offerta turistica e integrare la domanda.

Per esempio il Centro di Formazione di Foligno che nei momenti di minor carico lavorativo potrebbe aprire le porte alla clientela esterna mettendo a disposizione la propria struttura con la professionalità e la qualità che lo contraddistinguono.

Da questo punto di vista ci sentiamo di dire che, non solo per il trasporto locale, il rilancio delle ferrovie passa anche se non principalmente per un ampliamento del perimetro di business e non per una sua continua e deleteria contrazione.

In buona sostanza difendersi dal mercato è impossibile, difendersi

Le recenti proposte di Trenitalia, ancorché insufficienti, segnano passi avanti rispetto a perduranti e preoccupanti silenzi.

Questo nuovo atteggiamento, che non manchiamo di apprezzare, può aprire una nuova e positiva fase del confronto, nell'interesse dei lavoratori della stessa impresa e della città.

Assegnare all'impianto lavorazioni ad alto ed innovativo contenuto tecnologico, è un fatto estremamente positivo: è questo infatti il miglior modo per difendere e sviluppare in maniera duratura i livelli occupazionali, coniugandoli con la qualità del lavoro e della professionalità dei lavoratori.

Non ci convince tuttavia, in questo quadro, l'ipotesi formulata di esternalizzare le lavorazioni di minor pregio.

Per noi i lavoratori sono tutti uguali, compresi quelli dell'indotto.

E tuttavia la validità della scomposizione del ciclo produttivo, in presenza di un

impianto che potrebbe realizzarlo completamente *in house*, non ci pare per la stessa impresa la via più conveniente.

Ecco perché abbiamo manifestato, per questo aspetto, perplessità delle quali intendiamo discutere nel prosieguo del negoziato.

Gentili ospiti, ci siamo sforzati in questi brevi note e nei limiti delle nostre capacità di introdurre una discussione che, ne siamo certi sarà serena e feconda.

Nel darvi appuntamento alle prossime iniziative che, come accennato, assumeremo su altri temi specifici, ringraziamo per la partecipazione.



Pietro Serbassi Segretario Nazionale della FAST FerroVie

nel mercato è l'unica via percorribile.

Naturalmente il paese non può che farsi carico di sostenere l'azienda pubblica di trasporto su ferro, nell'espletamento di quel servizio universale di cui il Trasporto Pubblico Locale è gran parte.

Nessuna liberalizzazione infatti potrà mai farsi carico, senza gravi conseguenze per i cittadini e i lavoratori, di servizi che attengono alla più peculiare socialità.

Corriamo volentieri il rischio di andare, forse, in po' fuori tema. Ma in un convegno dove si parla di ferrovie a Foligno, è impossibile, anche qui brevemente non accennare alle OGR.

# Partono i lavori per il passante ferroviario di Palermo.

di Salvatore Genovese

Il giorno 22 Febbraio 2008 alle ore 15.00 all'interno della Stazione Ferroviaria Palermo Lolli, in disuso da diversi anni, si è celebrata la cerimonia di inizio dei lavori per il passante ferroviario di Palermo.

La Stazione Lolli, nel cuore di Palermo, tornerà a rivivere congiuntamente alla nuova costruzione di ulteriori sette stazioni e diciotto fermate che saranno distribuite lungo i 32 chilometri di linea a doppio binario che avvicinerà il capoluogo siciliano all'aeroporto Falcone-Borsellino.

All'inaugurazione del cantiere, oltre alle autorità cittadine, sono intervenuti l'AD del Gruppo FS, Ing. Mauro Moretti, e il Ministro Antonio Di Pietro.

L'investimento complessivo dell'opera, che viene considerata l'asse portante per la trasformazione e lo Sviluppo del capoluogo siciliano, ammonta a 1.100 miliardi di euro; la fine dei lavori è prevista per il 2012.

A regime, con suoi 13 km su 32 in sotterranea, la nuova linea, che toccherà anche molti dei comuni dell'area metropolitana di Palermo, sarà capace di garantire un servizio veloce, con



un'offerta di 270 treni al giorno contro gli attuali 91 ed una frequenza dei convogli di 10' contro i 25' attuali.

Il Segretario Nazionale Fast FerroVie Pietro Serbassi e la Segreteria Regionale Sicilia hanno preso parte alla cerimonia.

All'indomani della Strage di Rometta Messinese, le promesse in merito allo sviluppo del sistema ferroviario siciliano si sono ampiamente sprecate; lo stanziamento di fondi miliardari, almeno sulla carta, faceva in-

travedere concrete possibilità di poter definire la progettualità e la messa in opera dei cantieri.

Svegliatici dal sogno abbiamo potuto constatare che ancora una volta i fondi non esistevano e quelli rimasti bastavano appena per completare le opere già cantierate.

L'opera importantissima avviata il 22 febbraio, con la definizione del raddoppio Palermo - Messina e Messina - Siracusa e le aree Metropolitane di Messina e Catania, potrà avere un sicuro impatto sia ambientale che economico per Palermo e di buon auspicio per lo sviluppo ferroviario Siciliano.

Nel frattempo la Sicilia, che può essere - se il gruppo FS e le Istituzioni vorranno - la piattaforma per i collegamenti dall'Africa e dai paesi Orientali verso l'EUROPA, oggi viene mortificata dai tagli alla produzione Merci e Passeggeri N/I con pesantissime ricadute in termini occupazionali.



# Operazione Stazioni deserte!

Quale futuro per le numerose stazioni abbandonate

di Stefano Della Vedova

Un immenso patrimonio abbandonato a sé stesso, ecco quello che si prospetta agli occhi dei tanti viaggiatori di linee secondarie, ogni volta che viaggiano sui nostri treni.

Sembra una vera operazione voluta da chi gestisce le stazioni e i loro locali resi ormai fatiscenti... stazioni abbandonate a sé stesse, muri rovinati da infiltrazioni d'acqua e spazi circostanti diventati delle vere e proprie savane. Insomma, diciamolo chiaro: *una vera e propria desolazione.*

Una domanda a questo punto nasce spontanea: chi di noi, **quale individuo pensante**, lascerebbe le sue proprietà in pieno abbandono?

Vogliamo ricordare a questo punto che il Gruppo FS gestisce un patrimonio pubblico che deve ovviamente essere salvaguardato, ma soprattutto valorizzato. Per far ciò si sono inventati prima GRANDI STAZIONI, poi CENTOSTAZIONI, ma è stato tutto inutile, il risultato è quello che si presenta davanti agli occhi di tutti: *un patrimonio di infrastrutture immenso, ma degradato.*



Certo è, che come Gruppo FS non si fa una gran bella figura.

Va anche ricordato che l'attuale Governo ha inserito nella legge Finanziaria 2007 l'obbligo per Rfi di pagare la tassa dell'ICI per le sue strutture che, comporterà un ulteriore aggravio nel bilancio.

Un nuovo problema che probabilmente farebbe diventare, a nostro giudizio, conveniente dare in gestione tali strutture ad associazioni no profit, di volontariato o ad associazioni similari, magari anche con un canone simbolico, con la certezza di tutela del decoro per le strutture.

Ovviamente chi dovesse

essere chiamato a gestire i locali avrebbe tutte le convenienze e gli obblighi di evitarne la fatiscenza.

Un'idea che a nostro giudizio dovrebbe essere sviluppata per bene.

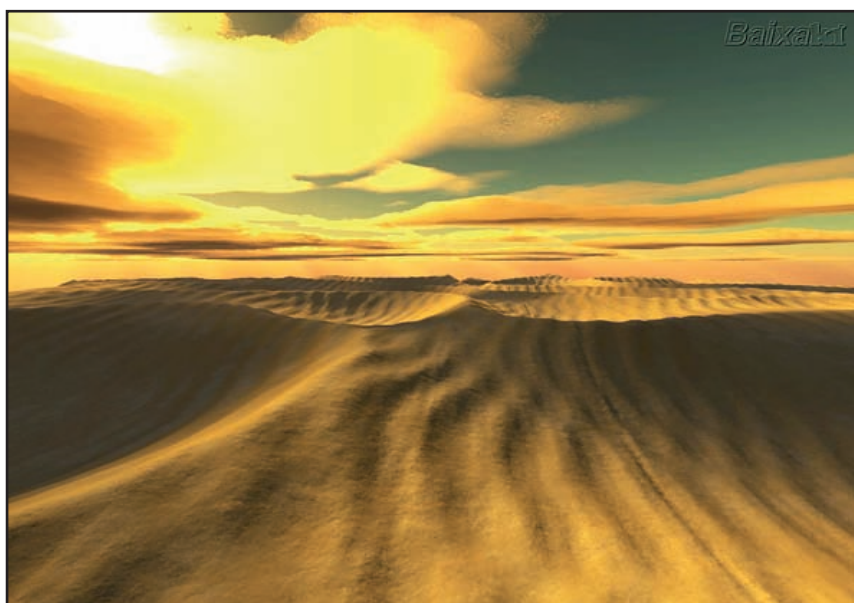
Vorremmo fare a questo punto una considerazione anche su CENTOSTAZIONI, società nata dalla collaborazione del Gruppo Ferrovie dello Stato, al 60% di capitale e dalla società privata Archimede1 con il possesso del restante 40% di quote che, a sua volta, è controllata per un 60% da SAVE SpA.

La presentazione di detta Società consultabile dal sito è eccellente sul piano dei proponimenti:

*"Centostazioni sta riqualificando 103 stazioni ferroviarie che appartengono alla storia del nostro Paese, per restituirle al loro naturale ruolo urbano, sociale ed economico.*

*La società è dall'aprile del 2002 che nella gestione degli immobili cerca di valorizzarli secondo un nuovo concept di modernità e funzionalità orientato alla soddisfazione del cliente".*





Programmi condivisibili, sia da parte nostra che da quella dei circa 500 milioni di persone che ogni anno circolano nelle stazioni italiane.

La verità però in questo caso, contrasta molto con i programmi e con le enunciazioni.

Ci sono realtà dove *la volontà di fare bene è in conflitto con i risultati*, poiché c'è chi opera per obiettivi diversi da quelli del Gruppo delle Ferrovie dello Stato.

E' il caso degli innumerevoli gestori degli esercizi commerciali, presenti nelle Stazioni che stanno intentando cause contro Centostazioni.

Ciò accade perché, chi gestisce questa Società, sta cercando di revisionare tutti i contratti stipulati a suo tempo da Metropolis SpA, prevedendo un consistente incremento dei canoni di affitto e di gestione delle attività presenti all'interno delle stazioni interessate o in alcuni casi, anche l'acquisizione dell'immobile stesso.

Tentativi di revisione che in alcuni casi costringono l'esercente a chiudere l'attività, in quanto non in grado

di ottenere, dai loro esercizi commerciali, ricavi congrui.

Di contro anche le associazioni dei diversamente abili hanno intentato cause per il mancato adeguamento, in alcuni casi, degli immobili delle Stazioni alle normative di legge che tutelano i loro associati.

Ci sono realtà ancora dove questa politica di inasprimento dei canoni, portata avanti da Centostazioni, fa venire meno servizi essenziali per i passeggeri, come per esempio la stazione di Foligno, *priva dell'edicola ormai da diversi anni.*

Canoni di affitto troppo esosi che dovrebbero essere invece dimensionati per le diverse realtà locali, pur nel rispetto delle leggi di mercato, ma sempre tenendo ben presente che si tratta di servizi resi a cittadini che già pagano il biglietto del treno.

Cari dirigenti vogliamo veramente rilanciare il patri-

monio di immobili che molti ci invidiano?

Non è forse il caso di rivedere alcune cose nella nostra organizzazione? Tutti questi locali vuoti quanto costano all'impresa?

*Tante domande che aspettano delle risposte o forse dei fatti.*

Facciamo rilanciare il mercato locale delle singole realtà, non diamo sempre ai "soliti" il business del guadagno, ma concediamo la possibilità a chi vuole aprire attività, magari a gestione familiare, nelle nostre desolate stazioni.

Probabilmente si riuscirebbe a salvaguardare il nostro patrimonio e ad assicurare anche introiti rilevanti.

Auspici e considerazioni le nostre, che sicuramente contrastano con i pareri e le decisioni di chi conta, anche se a costoro vogliamo ricordare che amministrano beni dello Stato e pertanto ai cittadini prima o poi dovranno rispondere del loro operato.

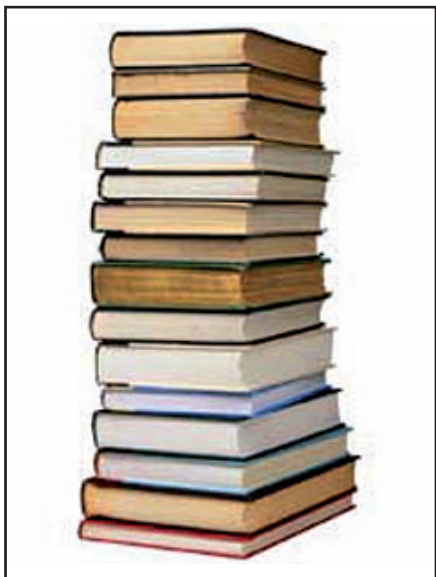


# Regolamenti e sicurezza: Kilogrammi o Kilobyte?

di Massimiliano Pantanella

E' nota già da tempo l'informaticizzazione nel settore della commerciale per la stampa dei biglietti "online". Grazie all'istituzione del sito internet è possibile acquistare biglietti e prenotazioni dei treni persino dai cellulari di ultima generazione, anche pochi minuti prima di salire su un treno.

Questa evoluzione tecnologica ha smaltito enormemente il farraginoso iter necessario all'acquisto dei biglietti, e ha facilitato il compito del capotreno che, grazie al palmare in dotazione, può verificare non solo la regolarità dei biglietti e le prenotazioni, ma può eventualmente provvedere alla regolarizzazione del titolo di viaggio accettando anche carte di credito/bancomat, fornendo anche al viaggiatore le debite ricevute attraverso un piccola stampante collegata allo stesso palmare. Il personale di scorta ai treni deve avere sempre a disposizione tutti i regolamenti prescritti come necessari per l'espletamento del servizio con l'obbligo di provvedere continuamente al loro aggiornamento e trascinarsi in treno, dentro capienti borse, tutto il materiale. Oggi è sufficiente un piccolo palmare in grado di aggiornarsi facilmente ed in poco



tempo con un semplice sms che comunica le modifiche da apportare; inoltre, riesce a contenere tutti i regolamenti (ISPAT - PGOS - FCL) in formato elettronico. Purtroppo tale innovazione non è ancora riuscita ad emergere, non essendo ufficialmente riconosciuta come idonea a sostituire il vecchio "bagaglio del capotreno".

Con 1 o 2 giorni di formazione al personale viaggiante è stato spiegato il funzionamento delle apparecchiature, il cui funzionamento è stato comprensibile anche per chi era a digiuno di conoscenze informatiche, non essendo molto diverso da un computer o un cellulare.

Tutto questo, non sarebbe necessario anche al personale di macchina, attualmente dotato solo di un cellulare, per giunta obsoleto? La domanda nasce spontanea, visto che anche il macchinista è costretto a portarsi dietro regolamenti e Fascicoli Circolazione Linea i quali, oltre a pesare qualche chilo, presentano una difficoltà enorme nel ritirare le numerose circolari di aggiornamento e nel provvedere durante il tempo libero alle opportune modifiche.

Il supporto informatico, anche se solo a sussidio, e non in sostituzione dei testi regolamentari, fornisce un valido aiuto al personale di macchina, che ai testi regolamentari fa spesso ricorso per la natura stessa del servizio.

Ovviamente anche per l'esercizio di regolarizzazione dei biglietti di viaggio con la corrispondente comodità per i viaggiatori nel loro acquisto il palmare è di grande aiuto, ma l'attività commerciale non può essere prioritaria rispetto all'esigenza di sicurezza della cir-



colazione. Stupisce perciò che una tale innovazione informatica sia stata pensata e predisposta per un'attività, per quanto importante, sempre secondaria rispetto al garantire un sistema certo e celere di informazione inerente alla circolazione sulle linee ferroviarie.

E' lecito, dunque, ribadire la necessità di provvedere al riconoscimento dei testi di istruzione nonché dei fascicoli linea in formato elettronico facilmente consultabili (PDF), e facilmente aggiornabili via internet, in quanto rappresenta una garanzia di certezza della normativa vigente e un uso di nuove tecnologie volto a vantaggio della sicurezza del trasporto: migliaia di kilobyte al posto di qualche kilogrammo.

Una semplice schedina di memoria dal costo di una decina di euro, può immagazzinare centinaia di testi o fascicoli linea in una decina di grammi e, per giunta, aggiornabile in una decina di secondi!

Le modalità di aggiornamento potranno essere concordate periodicamente, in una struttura prima del servizio, o tramite accesso ad internet od intranet aziendale, effettuabile in ogni momento del servizio, con possibilità di controllo da parte dell'impianto se l'aggiornamento è stato effettuato.

Tutto ciò porrebbe fine anche

alle numerose diatribe, sempre attuali, sul ritiro delle circolari e sul loro aggiornamento che l'Azienda pretende avvenga durante il tempo libero del lavoratore.

Sottolineando che tale spazio non debba mai essere invaso da qualsiasi datore di lavoro, è ancora più grave pretendere ciò quando l'uso delle attuali tecnologie sarebbe in grado di evitarlo.

**L'Azienda accoglie sempre con grande favore la tecnologia che sostituisce il personale, una volta che la tecnologia si mostra amica del lavoratore, essendogli di ausilio, l'Azienda la rifiuta.**

Lo sviluppo e la professionalizzazione di tutto il personale, sia dirigente che di esercizio, il risparmio in termini di costo (il sistema cartaceo costa molto rispetto al sistema informatico, ed è anche molto meno tempestivo!), e di gestione (ogni agente provvederebbe autonomamente ad aggiornarsi da un' unica fonte - dati attraverso un controllo centralizzato, magari con SMS), non sembrano interessare a questa Azienda che ha fondato la sua politica sull'abbattimento di un solo costo: quello del personale.

A garantire l'autenticità dei testi rendendoli ufficiali al pari di quelli cartacei esistono sistemi come

la firma elettronica certificata, quindi nulla viene lasciato al caso e tutto è non solo possibile ma anche più vantaggioso sotto molti punti di vista.

E' forse giunta l'ora di cambiare mentalità e strategie aziendali, che come viene quotidianamente dimostrato mancano di efficienza. E se di concorrenza si parla tanto, non guardiamo solo ai numeri finali di prezzi e bilanci, ma alziamo lo sguardo alle voci che li hanno determinati, come efficienza e tecnologia, non tagli ed economie.

Sono i termini positivi che fanno positivo un bilancio.

*GIALLOFISSO*

*di Antonio Scalise*

## Assenze...

Si dice sempre che la vita è bella perché è varia. Ma ciascuno di noi, anche il più convinto assertore di questa massima, due o tre punti fermi li ha.

Loro erano (si, erano: e parlarne al passato è già sofferenza) uno di questi.

Soprattutto per noi che facciamo questo lavoro così vario, erano un riferimento.

Un appuntamento.

Tu arrivavi, mattina o sera di qualsiasi giorno dell'anno, e loro erano lì.

Ti aspettavano.

Da sempre.

Poi, un giorno, il dramma: arrivi, guardi verso il loro posto, quel posto

dove sono sempre state e... non ci sono! Ti guardi intorno, magari hanno cambiato posto; vorresti chiedere a qualcuno: le avete viste? Ma si sa, i sentimenti sono una cosa personale, non si espongono facilmente.

Allora ti assale un senso di vuoto, inizi a chiederti quale possa essere il motivo, di questa assenza.

Il primo che ti viene in mente è che si sono stufate (comprensibile, nel loro caso...) e sono andate via; oppure che gli è scaduto il contratto (erano lì da più di vent'anni...); o forse che dopo tanto tempo non si sentivano più apprezzate, gratificate.

Capita spesso, nella vita, di dare per scontate delle cose, per accorgersi della loro importanza solo quando non ci sono più.

Abbiamo fatto questo, nei loro confronti? Rimane il mistero.

E rimane il fatto: non ci sono.

Cerchi allora di fartene una ragione. Pensi che, dopotutto, puoi farne a meno tranquillamente (avete presente i fumatori? Io smetto quando voglio...), ma il pensiero rimane sempre lì.

E ti costringe a pensare a quanto sarà duro reinventarsi la vita, senza le *patate prezzemolate* della mensa di Luino...

# La borsa

di Giorgio Baltieri

Poche cose al mondo sono così strettamente indissolubili come il macchinista con la sua borsa.

Qualcuno potrà obiettare che ci sono anche altri oggetti in così stretto connubio con le persone.

Negli anni abbiamo imparato che le donne possono fare a meno del reggiseno, i ragionieri di banca della cravatta, talvolta qualche cane può fare a meno del padrone, ma non si è mai sentito dire di un macchinista vada al lavoro senza borsa.

Questo oggetto così strano e misterioso per il suo contenuto può avere varie forme. Al suo interno dovrebbero trovare posto innanzitutto le pubblicazioni di servizio, i vari F.L., blocchetto di M. 40 e già qua siamo ad un buon livello di peso. Viene poi la parte variabile: necessario per la pulizia personale, acqua da bere, merendine varie, maglione per l'emergenza tempo, spolverino per la pioggia, il giornale, gli ultimi volantini sindacali e qualche variabile personale.

Ai nostri giorni è possibile capire a quale divisione appartenga un macchinista semplicemente guardando la sua borsa.

Un macchinista Cargo avrà sicuramente più necessità di tutte queste cose e sarà allora dotato di una borsa grande, molto grande. Negli ultimi anni ha preso discretamente piede l'uso degli zaini onde evitare lussazioni alla spalla, rigorosamente quella sinistra.

Guardando da lontano un macchinista con poco più di una ventiquattre si può facilmente intuire che questo faccia parte della T.M.R. Giri brevi, pochi F.L., poche dormite e servizi delle stazioni per mangiare e bere.

Il più penalizzato è sicuramente il macchinista della Passeggeri ma in suo soccorso è venuta mamma Trenitalia con un bel trolley: noblesse oblige.

Tutto ciò considerato, la nostra brava coppia di macchinisti era in partenza da Verona per Milano smistamento con un bel merci dal numero infinito. Uno dei due era già in movimento da parecchio tempo in quanto abitava a Desenzano, amena località sulle rive del Lago di Garda e faceva il pendolare. Come si videro lui esordì con il collega dicendo: "Socio, visto che a Milano abbiamo un bel po' di tempo devo andare a cercare una borsa nuova per me e, visto che io non sono uno zoticone come tutti gli altri, ho deciso di prendermi una bella ventiquattre di quella marca famosa".

Il socio acconsentì anche perché così avevano trovato la maniera per occupare le ore prima del ritorno con un altro merci fino a Brescia.

Arrivati a Milano si sguinzagliarono per le vie intorno alla Stazione Centrale. Trovato il negozio iniziò una contrattazione di tipo mediorientale. Dopo venti battute di mano la borsa, pardon la valigetta, veniva acquistata alla non indifferente cifra di 150 mila lire. Correvano gli Anni 80! Anzi, era talmente contento dell'acquisto che, nel negozio stesso, svuotò la vecchia borsa, riempì la nuova ed uscì buttando la vecchia in un cestino. Via Vitruvio sembrava avere occhi solo per lui.

Tornati a Smistamento iniziarono tutte le procedure per il ritorno. Quando dio volle riuscirono a partire e tutto sommato impiegarono un tempo ragionevole per arrivare a Brescia, dove li attendeva un cambio volante in stazione e quin-



di la vettura per tornare a casa. Scesi in stazione e visto che la prima vettura utile era dopo un'ora, decisero di uscire a cercare un panino e qualcosa da bere. Ma sorse un problema: dove lasciare la borsa? Andare in giro per la città con questo fardello non era né simpatico né comodo.

Il più giovane dei due decise che comunque se la sarebbe portata a spalla. L'altro, quello con la valigetta nuova, iniziò una filippica degna di ben altre platee: "Socio, ma non lo sai che da che mondo è mondo i macchinisti hanno sempre lasciato le loro borse in giro per le stazioni senza che nessuno abbia toccato mai niente? Le borse dei macchinisti sono inconfondibili e tu le puoi lasciare dove vuoi, sicuro che al tuo ritorno la troverai dove l'hai lasciata. Anzi, guarda, io la lascio sul marciapiede, sotto questa colonna, davanti all'ufficio della Polfer".

Detto, fatto. Uscirono a mangiare qualcosa lasciando la valigetta davanti alla Polfer.

Dopo una quarantina di minuti fecero ritorno in stazione; era quasi ora della vettura.

Nell'avvicinarsi notarono uno strano movimento di macchine della polizia con sirene e lampeggianti accesi. Un cordone di poliziotti cercava di impedire l'accesso alla stazione. Facendosi ricono-

COME ERA VAMO

scere come ferrovieri riuscirono in qualche maniera ad entrare e cercarono di capire cosa fosse successo. Andarono dal Dirigente Movimento per avere notizie.

“Capo, cosa è successo?”

“E’ stata trovata una borsa sospetta lungo il marciapiede, gli artificieri stanno provvedendo”.

Il macchinista subito capì e fece una corsa precipitosa per cercare di salvare quella che sicuramente era la sua borsa.

La valigetta era stata portata in mezzo ai binari, lontano da tutti e da tutto e due tiratori scelti della polizia la stavano prendendo di mira con fucili di precisione muniti di cannocchiale. A nulla valsero le grida disperate del macchinista: quattro colpi in rapida successione con pallottole esplosive centrarono la valigetta mandandola in mille pezzi. Dopo essersi spiegato con il comandante della Polizia, tra le lacrime, andarono a vedere quanto rimaneva nella valigetta. Brandelli di

valigia erano sparsi nel raggio di trenta metri e, curiosamente, in mezzo ad essi si vedevano pezzi di coloratissimi oggetti – diciamo così – per l’intimità per signore e per signori, di colori e fogge delle più disparate. All’epoca non esisteva la moltitudine di sexy shop del giorno d’oggi.

Il comandante, ridendo sotto i baffi, chiese spiegazioni sul contenuto di quella valigia e gli fu risposto che quella era roba di cui lui andava a rifornirsi nella vicina Chiasso e che serviva per degli amici pazzereLLi che gliela avevano commissionata.



La circolazione dei treni riprese normalmente, e tutto si risolse con una sonora multa di 500 mila lire al fiducioso macchinista.

Da allora non si azzardò mai più a lasciare la borsa in giro. In compenso, però, egli non perse il vizio di rifornire gli amici pazzereLLi e spiritosi di gadgets ed altre amenità, per allietare le loro lunghe serate invernali.



*“E’ mancato prematuramente all’affetto dei propri cari e dei colleghi di Novara, il macchinista Salvatore Crescenzo. Il suo sorriso e la sua voglia di vivere sono state per noi tutti delle grandi lezioni di vita che non dimenticheremo mai.*

*Sasà (come lo chiamavamo tutti) è stato strappato alla vita terrena, ma il ricordo della sua allegria sarà per noi il conforto nei momenti tristi della vita.*

*Ciao Sasà*

COME FERAVIAMO

# Decreto sui lavori usuranti... ridotti benefici!

di Agostino Apadula

Dopo tanta attesa la montagna ha partorito il topolino... anzi ancora no. Restano infatti da chiarire molti aspetti sui campi di applicazione del decreto sul Welfare, che per i condizionamenti delle esigue risorse economiche stanziate in esso, provocherà discriminazioni tra lavoratori che svolgono lavorazioni simili. Confusione ci sarà anche sulla determinazione dei conducenti di mezzi pesanti.

Il Consiglio dei ministri, nella seduta del 19 marzo 2008, per evitare la prescrizione della specifica delega che aveva valore fino al 31 marzo 2008, ha approntato il decreto legislativo sui lavori usuranti. Questo capitolo, come è noto, era parte integrante del protocollo del 23 luglio 2007 sul Welfare, attuato con legge 247/07, che ha introdotto profonde modificazioni sulla normativa pensionistica.

Il testo del decreto, approvato tra mille difficoltà, dovrà adesso ottenere il parere positivo "della Commissione unificata e delle Commissioni lavoro del parlamento" per essere poi redatto entro 60 giorni nella sua forma definitiva.

Dati i tempi ristretti, in considerazione anche della competizione elettorale e delle difficoltà sollevate da settori della stessa maggioranza e da Confindustria, molto probabilmente saranno le commissioni nominate con la nuova legislatura ad esaminare il provvedimento prima del via libera definitivo.

Nello specifico il decreto legislativo sui lavoratori usuranti approvato dal Consiglio dei Ministri prevede, così come definito nell'accordo e

nella legge di riforma del sistema pensionistico, un impegno finanziario di «2,5 miliardi di Euro nel decennio successivo» con i quali, secondo le prime stime del Governo, si potranno soddisfare le richieste di una platea di cinquemila lavoratori l'anno.

Rispetto a ciò è opportuno evidenziare che i lavoratori impiegati nelle attività qualificate come usuranti, secondo una ricerca dell'Eurispes, sono circa un milione e mezzo.

Il provvedimento, che avrà decorrenza dal 1° luglio 2009, prevede una riduzione di 3 anni per la maturazione del diritto a pensione, sui normali parametri d'età e di contribuzione, il limite d'età in ogni caso non inferiore a 57 anni, per quattro categorie di lavoratori usuranti:

? le categorie previste dal decreto Salvi del 1999;

? i lavoratori impiegati nei turni di notte;

? gli addetti alla catena di montaggio;

? i conducenti di veicoli con capienza non inferiore a nove posti.

Di seguito per completezza del discorso riportiamo l'elenco completo delle tipologie di lavoro che furono elencate nel «Decreto Salvi» del 1999, alle quali sono state poi aggiunte altre categorie di lavoratori definite nell'accordo del 23 luglio 2007, recepite nella normativa emanata dal Governo.

Elenco dei lavori che il decreto Salvi, allora Ministro del Lavoro, aveva riconosciuto come usuranti:

- a) - «lavori in galleria, cava o miniera»: mansioni svolte in sotterraneo con carattere di prevalenza e continuità;
- «lavori nelle cave»: mansioni svolte dagli addetti alle cave di materiale di pietra e ornamentale;
- «lavori nelle gallerie»: mansioni svolte dagli addetti al fronte di avanzamento con carattere di prevalenza e continuità;



- «lavori in cassoni ad aria compressa»;
- «lavori svolti dai palombari»;
- «lavori ad alte temperature»: mansioni che espongono ad alte temperature, quando non sia possibile adottare misure di prevenzione quali, a titolo esemplificativo, quelle degli addetti alle fonderie di seconda fusione, non comandata a distanza, dei refrattaristi, degli addetti ad operazioni di colata manuale;
- «lavorazione del vetro cavo»: mansioni dei soffiatori nell'industria del vetro cavo eseguito a mano e a soffio;
- «lavori espletati in spazi ristretti», con carattere di prevalenza e continuità ed in particolare delle attività di costruzione, riparazione e manutenzione navale, le mansioni svolte continuativamente all'interno di spazi ristretti, quali intercapedini, pozzetti, doppi fondi, di bordo o di grandi blocchi strutturali;
- «lavori di asportazione dell'amianto»: mansioni svolte con carattere di prevalenza e continuità.

A queste tipologie di lavoro si sono poi aggiunte quelle individuate con l'accordo sul Welfare:

- b) lavoratori notturni
- lavoratori impegnati in lavori a turni
  - lavoratori impegnati per l'intero anno lavorativo;
- c) lavoratori addetti alle linee a catena;
- d) conducenti di veicoli, di capienza complessiva non inferiore a nove posti, adibiti a servizio pubblico di trasporto collettivo.

SPECIALE PREVIDENZA



In particolare, in sede di stesura del decreto, per i lavoratori che svolgono lavori notturni sono stati poi definiti tre parametri ed in relazione ad essi sono stati graduati i benefici per essere collocati in quiescenza prima dei limiti di anzianità ordinaria previsti per l'accesso alla pensione di anzianità:

- ? lavoratori che effettuano tra le 64 e le 71 notti l'anno per i quali è previsto un anno di sconto sui limiti ordinari;
- ? due anni di riduzione per chi effettua un numero annuo di notti compreso tra 72 e 77;
- ? tre anni in meno per chi supera invece le 77 notti l'anno.

In relazione a questa ripartizione, che allarga il numero dei destinatari dei benefici, sia pur riducendoli



rispetto al testo dell'accordo sul Welfare, sono state sollevate, come era facile prevedere, le critiche della Confindustria che ha definito «elettoralistico» il provvedimento messo a punto dal Ministero del Lavoro, in quanto a suo giudizio «fa venire meno il tetto al lavoro notturno così come era stato previsto dal Protocollo sul Welfare del luglio scorso», che faceva riferimento alla legge sull'orario di lavoro (le famose 80 notti). Su questa posizione di Confindustria si dovrà ovviamente poi verificare se ci saranno risposdenze o meno in sede di Commissioni Parlamentari.

Ad ogni buon conto allo stato delle cose chi maturerà i requisiti richiesti nel 2008 potrà accedere alla pensio-

ne dal luglio 2009 dopo aver presentato domanda e documentazione, dimostrando almeno 7 anni di turni di notte negli ultimi 10. Anche su questo aspetto del conteggio non esiste uniformità d'informazione sia da parte del Governo che dei componenti delle commissioni chiamate a definire il regolamento di applicazione, che dovrà chiarire un altro aspetto importante legato alla possibilità, che è quasi una certezza, che il numero delle domande presentate annualmente possa superare il numero previsto dalla legge, di 5000 unità lavorative.

Fonti diverse riconducibili al Ministero del lavoro fanno trapelare la previsione di una clausola di salvaguardia, che farebbe però slittare di qualche mese le decorrenze dei trattamenti pensionistici, per l'assenza di copertura finanziaria. Ma di

ciò non abbiamo certezza. Siamo quindi ad oggi nel caos più totale.

Un'altra tipologia di lavorazioni di difficile definizione che potrà creare forti discriminazioni tra lavoratori adibiti a mansioni simili - se non uguali - è costituito poi da:

**d) conducenti di veicoli, di capienza complessiva non inferiore a nove posti, adibiti a servizio pubblico di trasporto collettivo.**

Su questo parametro d'individuazione infatti è facile prevedere come l'applicazione letterale del testo ai dipendenti delle società di trasporto ferroviario potrebbe provocare una stolido differenziazione tra il Personale di Macchina delle diverse divisioni, perché ci sarebbero quelli

dipendenti dalle divisioni passeggeri/regionale, che trasportano più dei nove passeggeri canonici, che «potrebbero essere presi in considerazione» dalla normativa, mentre il Pdm dipendente dalla Cargo, che lavora tra l'altro prevalentemente di notte, sarebbe escluso, pur svolgendo le stesse mansioni, perché adibito al trasporto di merci.

Anche l'altra tipologia d'individuazione delle lavorazioni usuranti e cioè:

**c) lavoratori addetti alle linee a catena**, dimostra quanta improvvisazione ci sia stata in sede di definizione del Welfare, in quanto con questa denominazione si è cercato di dare un riconoscimento ad una tipologia di lavoro caratterizzata da una «**ripetitività di mansioni**» che ovviamente crea alienazione tra gli addetti. Ovviamente non abbiamo da muovere appunti sulle buone intenzioni che hanno ispirato tale determinazione, ma una domanda tra le tante a questo punto vogliamo porla: *quale differenza esiste tra chi assembla per esempio una Fiat Punto e chi è addetto invece ad identiche mansioni, magari assemblando «automotrici/elettrotreni», così come succede nelle nostre officine manufattive? O ancora, se il metro di misura per l'individuazione di tale casistica è «la ripetitività delle mansioni», quante «lavorazioni ripetitive ed alienanti» esistono nel variegato mondo dei lavoratori del trasporto?*

Questo tipo di considerazioni avvalorano ulteriormente la nostra posizione esplicitata già all'indomani dell'accordo sul Welfare, quando affermammo che il capitolo delle «*lavorazioni usuranti*», che nelle intenzioni degli estensori dell'accordo doveva la parte più qualificante, fosse in realtà «**il classico topolino partorito dalla montagna**», data l'esiguità delle risorse economiche poste a sua copertura ed in relazione per esempio alle normative «**degli aumenti di valutazione ai fini previdenziali**» previste per alcune categorie professionali del trasporto che mano mano stanno venendo meno, per effetto di normative surrettizie introdotte dall'INPS e dal Ministero del lavoro.



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

La tua casa è calore, accoglienza, rifugio.

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

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



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



dal 1881 al servizio dei Ferrovieri

# HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.