

LAVORO

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie

Agente "solo" sui treni merci

L'errore umano in una sciagura

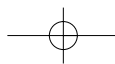
Danno Biologico e Danno Esistenziale

Speciale Direttivo Nazionale



n° 1-2
Gennaio-Febbraio 2007

Anno II n° 1-2/2007 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast Ferrovie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006





Cap.Ital.Fin.

FINANZIARIA S.p.A.

U.I.C. 35105 - ABI 3284419

Il Prestito Bancario Riservato agli iscritti FastFerrovie

erogato da primari istituti di credito
con trattenuta in busta paga

Esempio Di Prestito (D.P.R. 180 del 1950)

Netto Ricavo	60 mesi	120 Mesi
€ 5000,00	€101,00	€57,00
€10000,00	€199,00	€111,00
€20000,00	€395,00	€220,00
€25000,00	€493,00	€274,00
€35000,00	€689,00	€383,00



Perchè sceglierci?

Esito Immediato	Nessuna Motivazione
Firma Singola	Anche in presenza di altri prestiti
Anticipi in 48 ore	Anche in presenza di protesti e/o pignoramenti

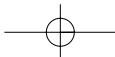
Info:

FAST tel 064454923 fax 0649385806 Mail infoprestiti@sindacatofast.it

FAST-FERROVIE tel 0664829001 fax 0647307556 mail infoprestiti@fastferrovie.it

Prestito personale mediante cessione del quinto dello stipendio.

TAN (min. 3,00% - max 3,25%). Il Taeg/Isc (min. 5,77% - max 7,89%) comprende tutti gli oneri finanziari, commissioni, spese, costi assicurativi e oneri erariali. Esempi riferiti ad un dipendente di sesso femminile di 40 anni di età e 10 anni di servizio.



LA VOCE delle Attività Ferroviarie

SOMMARIO

Anno II - n. 1-2/2007
 Mensile del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie
 Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie
 Redazione, Direzione e Amministrazione:
 Via Varese, 34 - 00185 Roma
 Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666
 Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556
 Email: sn@fastferrovie.it
 Autorizzazione del Tribunale di Roma
 n. 353 del 14 settembre 2006
 Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.
 D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
 Art. 1, comma 1 - DCB ROMA
 Direttore Responsabile:
Pietro Serbassi
 Coordinamento Editoriale:
Vincenzo Notarnicola
 Segretario di Redazione:
Massimiliano Pantanella
 Comitato di Redazione:
*Angelo D'ambrosio, Aniello Carpenito,
 Carlo Nevi, A. Scalise, Sergio Vecchione*
 Imp. e grafica:
Giuliano Leone, Paolo Piovesan
 Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello
 Hanno collaborato a questo numero:
*A. Apadula, Roberto Favretto, Vincenzo Galluzzo,
 Giuseppe Galtieri, Lucia Lo Campo, Mario Sole.*
 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 8/2/2007

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"
ANCONA 071-43962/5923294
 Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA
BOLOGNA 051-6303232
 Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA
CAGLIARI 070-6794718 Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI
FIRENZE 055-2353870/486515
 Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE
FOGGIA 0881-703725/722160
 P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA
GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA
MILANO 02-66988408/63712006
 Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO
NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI
PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO
PESCARA 085-293354/4282364
 Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA
REGGIO C. 0965-56658/863200
 Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA
ROMA 06-4871946/4730768 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
Comunque vada sarà un successo
 di *Pietro Serbassi* pag. 4

Linee guida della Piattaforma
approvata dagli esecutivi unitari
Redazione pag. 6

Agente "solo" sui treni merci
"prescrizione" RFI del 6/12/2006
 di *Roberto Favretto* pag. 9

Facile e riduttivo parlare di errore umano
in presenza di una sciagura ferroviaria
 di *Vincenzo Notarnicola* pag. 10

Illustrazione del piano d'Impresa
Redazione pag. 14

Alcune delucidazioni su
Autonome LokomotivFührer gEwerkschaften
 di *Mario Sole* pag. 16

La riorganizzazione di Trenitalia
 di *Aniello Carpenito* pag. 19

Speciale Direttivo Nazionale
10, 11 e 12 dicembre 2007
Redazione pag. 22

Ancora aggressioni al Personale di Bordo
 di *Vincenzo Galluzzo* pag. 30

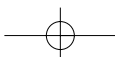
R.F.I. Manutenzione infrastrutture
 di *Carlo Nevi* pag. 31

Pari opportunità e
Tutela del lavoro femminile
 di *Lucia Lo Campo* pag. 32

Le psicopatologie da lavoro tra danno biologico
e danno esistenziale
 di *Giuseppe Galtieri* pag. 33

La Fast ferrovie in Liguria
 di *Giuseppe Carpentieri* pag. 36

Ultimo scacco al fondo pensioni
 di *Agostino Apadula* pag. 37



Comunque vada sarà un successo

Lo scenario in cui cade questa fase di rinnovo del CCNL delle AF si presenta molto complessa, pertanto va apprezzato lo sforzo che come sindacati del settore stiamo facendo per costruire una posizione unitaria su un'articolazione contrattuale che possa arginare il dumping sociale che ha contraddistinto, negativamente, la prima fase di liberalizzazione del trasporto ferroviario.

Anche questa volta abbiamo evidenziato che la tempistica non è proprio il punto forte di questa compagine sindacale; è innegabile, comunque, il grande dispendio di energie spese per riuscire a gestire, in tempi ragionevoli, i processi di liberalizzazione, nella condivisione di un piano di lavoro da cui partire per costruire il Nostro progetto di rinnovo del Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie.

Presuntuosamente ritengo che, se qualche Amministratore Delegato o Presidente delle nuove Imprese Ferroviarie dovesse leggere questa premessa, direbbe espressamente: "Ancora co' sto Dumping Sociale!".

Ebbene sì! Perché, a nostro avviso, è stato proprio questo il motivo scatenate la "grande abbuffata" che si sta prospettando, per i prossimi anni, nei riguardi del Trasporto ferroviario, così come è stato il "vulnus" legislativo su cui il Ministro Bersani ha fatto e continua a fare, i cosiddetti "strappi" al sistema dei monopoli di stato dei servizi".

D'altro canto risulta evidente come, le nuove Imprese Ferroviarie, abbiano creato il proprio sviluppo, sfruttando la possibilità di competere sul costo del lavoro, utilizzando i diversi tipi di contratti, i quali vanno dal Privato Individuale Plurimo - R.T.C. - fino al contratto del merci su gomma - RAILTALY.

I processi di liberalizzazione stanno avanzando velocemente nel nostro Paese e, ovviamente, non riguardano solo il settore delle merci ma, in tempi brevi, coinvolgeranno per intero il trasporto Regionale. Le Regioni potranno, anzi dovranno, gestire in totale autonomia il trasporto pubblico locale di propria competenza, con procedure che dovranno prevedere, diventerà un obbligo di legge, gare miste del trasporto regionale, sia su gomma, sia su ferro.

Se ciò avverrà facendo ricorso alle gare o, come sicuramente auspichiamo, all'affidamento diretto, in ogni caso si dovrà fare malgrado tutti i problemi connessi alla nostra

legislazione in materia di liberalizzazione; la quale risulta in forte anticipo rispetto alle scadenze dettate dall'Unione Europea e, nel contempo, mostra ampie lacune per quanto riguarda le regole di tutela del Lavoro.

Nonostante ciò, autorevoli membri del Governo, lamentano la mancata piena attuazione del processo di liberalizzazione, augurandone l'apertura anche al trasporto viaggiatori alta velocità. Di conseguenza guardano con favore la nascita della "Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV)"; Società, che vede degli azionisti di tutto rispetto come Luca Cordero di Montezemolo, Diego Della Valle, Giovanni Punzo e ... l'Ing. Giuseppe Sciarone - già Amministratore Delegato di R.T.C. - che prenderà anche l'incarico di Presidente.

Volendo polemizzare, potremmo chiedere a Montezemolo, Presidente di Confindustria - Organizzazione Datoriale stipulante il CCNL delle AF - come si concilia con l'Ing. Sciarone, primo strenuo avversario di tale contratto; il quale non ha mai dato "fiducia" a Confindustria nel rappresentare la propria Impresa Ferroviaria.

Per avere una più chiara consapevolezza del problema potremmo fare una prima sintesi:

Gare nel Trasporto Pubblico Locale o affidamento "in house";
Mercato liberalizzato da tempo nelle merci;
Passeggeri Business dove si sta stimolando la nascita di nuove società mirate;
Servizi accessori come accompagnamento notte, ristorazione, logistica; abbandonati nella più ampia liberalizzazione del mercato del lavoro.

Questa importante e radicale trasformazione sta avvenendo sotto gli occhi, spesso distratti, della Politica, che non dimostra sufficiente sensibilità alla costruzione di regole comuni che normino sia l'orario di lavoro, sia gli ambiti contrattuali in cui il processo di liberalizzazione deve essere circoscritto.

La nostra preoccupazione trova riscontro nelle numerose interviste rilasciate sulla materia da vari esponenti sia del Governo, sia dell'opposizione, come ad esempio quella del ministro Bersani del 13 gennaio 2007 a "il sole 24 ore".

Dalle righe del quotidiano, l'esponente dell'Esecutivo, manifesta la necessità di distinguere, in maniera netta, il contratto aziendale del Gruppo FS dal contratto del

L'editoriale di Pietro Serbassi



settore ferroviario.

A questo punto, però, dal Ministro, vorremmo sapere cosa intende lui per Contratto del Settore Ferroviario e per contratto del Gruppo FS, visto che per noi, così come per tutti coloro i quali li hanno stipulati, il CCNL delle A.F. è e deve essere proprio il Contratto del Settore Ferroviario, così come il contratto di Gruppo FS o quello di una qualsiasi altra Impresa Ferroviaria operante sul territorio nazionale, è e deve essere un'articolazione di secondo livello contrattuale.

Quindi, considerato che già oggi è così, risulta chiaro come, questa azione del Governo, deve servirsi da stimolo forte per la richiesta, prima che la liberalizzazione del settore ferroviario venga ultimata, di REGOLE omogenee ed equilibrate, sia sul fronte del mercato del lavoro, sia sul fronte della sicurezza.

Oggi la liberalizzazione non è un problema di compagine governativa, è soprattutto un problema di come gestire il transitorio senza farsi trascinare dalla fretta di "Capitani coraggiosi" che chiedono al Governo, qualsiasi sia la maggioranza che lo sorregge, innanzitutto l'abbattimento delle barriere d'ingresso al mercato ferroviario e la maggiore autonomia possibile nella scelta delle regole contrattuali.

La liberalizzazione dei servizi deve orientarsi potenzialmente a beneficio del cittadino/consumatore, ma il livello di liberalizzazione è accettabile fin quando è sostenibile anche dal cittadino/lavoratore. Quindi, è nostro compito impegnarci affinché venga rispettato il massimo equilibrio fra le due distinte esigenze ed è anche per questa ragio-

ne che, come Sindacati, stiamo costruendo unitariamente un percorso condiviso per presentarci compatti ad affrontare la sfida del rinnovo contrattuale, pronti al confronto con tutte le Imprese di trasporto ferroviario.

È indubbio, che le innovazioni delle normative di circolazione fatte negli ultimi tempi vanno verso una semplificazione del sistema. Restiamo molto perplessi sulla reale innovazione tecnologica che dovrebbe servirlo da supporto.

Dalle notizie degli ultimi giorni, non possiamo che cogliere positivamente la volontà espressa dal Presidente del Consiglio, di voler istituire l'Authority per i trasporti.

D'altro canto, sull'argomento, oltre ad evidenziare a più riprese l'urgenza di tale istituzione, che nasce dalla necessità, ormai improrogabile, di dissipare possibili sospetti simili a quelli esposti nell'articolo di un RLS che pubblichiamo in questo numero, abbiamo tenuto sempre a precisare come non riteniamo tanto importante la forma quanto, piuttosto, le competenze, l'autonomia e la possibilità che essa possa autofinanziarsi. Riteniamo, infatti, che l'Authority, per fornire quelle caratteristiche essenziali per un'ottimale funzionalità, debba essere un soggetto che si ponga al di fuori dalle esigenze di Business, sia del Gestore dell'Infrastruttura, sia delle Imprese Ferroviarie.

In tutto questo contesto diventa indispensabile tenere in presente anche le distorsioni esistenti nel Trasporto Pubblico Locale, dove, l'aumento contrattuale agli autoferrovianari, è stato concesso dalle imprese di trasporto regionale, solo a fronte di trasferimenti da stato, ricavati dall'accise sulla Benzina nell'ultima finanziaria.

È troppo facile parlare di libero mercato se poi le regole non sono uguali per tutti!

Come si legano le responsabilità degli assessori al Trasporto locale con gli interessi degli stessi nella gestione delle Imprese Ferroviarie ex concesse o municipalizzate?

Forse un importante passo avanti si è fatto riconoscendo, fra le parti, la necessità di rivedere i rapporti tra Stato centrale, Regioni ed Enti Locali in merito alle regole e alle risorse da destinare; questo può diventare l'opportunità per avviare un confronto più generale sulla necessità di nuove regole.

Alle complessità già esposte si aggiungono le dichiarazioni del Presidente dell'Antitrust, le quali rafforzano la posizione del Ministro Di Pietro in merito alla separazione della Società che gestisce l'infrastruttura ferroviaria dalla società che gestisce il trasporto.

Infatti, come sindacato, riteniamo indispensabile il mantenimento dell'attuale assetto del Gruppo FS, in quanto lo riteniamo un elemento indispensabile per garantire una omogeneità di regole sul lavoro, rendendo facilmente individuabile il perimetro delle attività ferroviarie da inserire nel campo di applicazione del rinnovo contrattuale.

Nonostante tutto vogliamo vedere con ottimismo ad un forte intervento della politica sul tema dei trasporti, così come richiesto più volte, in maniera univoca, dal sindacato. Azione che però, deve essere mirata ad affrontare i problemi connessi allo sviluppo del trasporto ferroviario, alla sua sicurezza e alla qualità del servizio offerto, non solo al cliente del trasporto merci e del Passeggeri lunga percorrenza ma, pure e soprattutto, all'**Utente del Trasporto Pubblico Locale**.

Non possiamo sottovalutare l'importanza che, in questo contesto, assume il processo di confluenza nel CCNL delle AF, di tutte le attività di servizio e di appalto, alle quali si può e si deve garantire una migliore qualità attraverso l'unificazione contrattuale del ciclo produttivo.

Proprio in tale contesto riveste particolare importanza il campo di applicazione del contratto scaduto, il quale deve essere confermato e ampliato per tutto il trasporto ferroviario, la logistica e tutte le attività di servizio correlate al trasporto ferroviario stesso.

Così come risulta evidente la necessità di rivisitare il sistema di relazioni industriali, oggi troppo sbilanciato nell'aspetto informativo piuttosto che in quello negoziale, fattore questo determinante per la difficile gestione del contratto in questi anni.

Un cambiamento di tendenza in tal senso, eviterà il mancato rispetto da parte delle aziende e del Gruppo FS di quanto sottoscritto e il proliferare di interpretazioni unilaterali e strumentali alle esigenze aziendali. Una più sistematica utilizzazione degli organismi bilaterali sarà indubbiamente di grande aiuto nella fase gestionale del CCNL, così come sarà di notevole aiuto, disciplinare chiaramente i diversi livelli di contrattazione e valorizzare il ruolo delle Segreterie Regionali, delle RSU e dei RLS.

L'orario di lavoro costituisce un capitolo determinante a causa delle dirette implicazioni sulle condizioni di lavoro, sulla retribuzione e sulla capacità competitiva delle

aziende. Inoltre le difficoltà di gestione incontrate nella stagione contrattuale appena conclusasi, hanno messo in evidenza le forti ricadute che questo capitolo ha sul sistema delle relazioni sindacali.

La necessità di mantenere unico l'orario di lavoro costruendo un sistema chiaro di flessibilità che garantisca l'ottimizzazione dello stesso nei diversi segmenti produttivi del:

- *trasporto passeggeri media e lunga percorrenza;*
- *trasporto regionale;*
- *trasporto merci;*

diventa strettamente legato ad una più adeguata utilizzazione del personale, anche a seguito delle rivisitazioni sull'organizzazione del lavoro. Questa potrebbe essere un'opportunità da cogliere al fine di intercettare, tutte quelle normative che sistematicamente cadono sulla testa del personale senza la possibilità che il sindacato intervenga.

Quindi, vincolare le imprese nel CCNL ad utilizzare una determinata organizzazione del lavoro a fronte di chiari carichi di lavoro, diventerebbe un aspetto qualificante del nuovo contratto; nel contempo, diventa importante, che tutti i lavoratori delle attività ferroviarie vi trovino le tutele per la propria attività lavorativa.

Voglio concludere dicendo che se è vero, com'è vero, che la nuova Impresa Ferroviaria - Nuovo Trasporto Viaggiatori - inizierà ad operare nel 2010, che nel settore delle merci nasceranno nuove imprese e nuove alleanze, che le gare del Trasporto Pubblico Locale andranno a termine in tutte le regioni, nei prossimi 4 anni ci saranno grandi trasformazioni nel settore del trasporto e noi abbiamo l'obbligo di gestire questi processi e di non farci gestire da essi.

Dobbiamo arrivare preparati a questi importanti appuntamenti e magari arrivare al prossimo rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie nella condizione ottimale per trasformarlo in CCNL della Mobilità.

Nel frattempo, senza demagogia, reticenze o malintesi, riteniamo necessario iniziare una discussione aperta proprio in merito all'equipaggio di condotta, perché continuare a sentire solo dichiarazioni di principio dove si dice che il risanamento di Trenitalia passa "**ANCHE attraverso l'agente solo di condotta**", ci portano ad affermare che intanto, è bene iniziare il risanamento da tutto il resto, solo poi definire anche come saranno gli equipaggi di condotta, i quali, per noi, come obiettivo di base, restano composti da due agenti.



LINEE GUIDA DELLA PIATTAFORMA FILT/CGIL FIT/CISL UILT/UIL UGL A.F. ORSA Ferrovie FAST Ferrovie PER IL RINNOVO DEL C.C.N.L. DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE Approvate dagli Esecutivi Unitari il 17 Gennaio 2007

Premessa

La prima scadenza normativa del Contratto delle Attività Ferroviarie, al 31.12.2006, deve rappresentare, per tutti i soggetti interessati, l'occasione per ricercare le soluzioni necessarie per affermare pienamente l'applicazione di un unico contratto di settore del trasporto ferroviario.

Le ragioni che nel 2003 hanno portato alla nascita del Contratto delle Attività Ferroviarie si sono rafforzate nel corso degli anni successivi.

I processi di liberalizzazione si sono estesi ed affermati con la presenza di nuove imprese ferroviarie nel settore del



Nasso, Del Grosso, Serbassi e Nespola

trasporto delle merci, il trasporto regionale è interessato principalmente dalle modalità di affidamento tramite gara e la normativa esistente di legge consente la piena liberalizzazione in tutti i settori di attività, in anticipo rispetto alle scadenze previste dall'Unione Europea.

I problemi connessi allo sviluppo del trasporto ferroviario, alla sicurezza e alla qualità del servizio offerto richiedono un forte intervento di politica dei trasporti, in tema di investimenti, di programmazione e di regolazione del mercato.

In questo ambito il Contratto delle Attività Ferroviarie, a partire dai contenuti degli accordi in essere, deve essere sviluppato, nel confronto tra le parti e con il coinvolgimento del Governo e delle Regioni al fine di pervenire alle garanzie delle sue applicazioni a tutto il sistema ferroviario.

Le Segreterie Nazionali in occasione della presentazione della piattaforma per il rinnovo del contratto hanno sotto-

posto all'attenzione del Governo la necessità di rimettere al centro della politica dei trasporti il trasporto ferroviario.

I primi interventi del Governo, messi in atto con la Legge Finanziaria, assolutamente indispensabili in una situazione di gravissima crisi del settore, ma non risolutivi, vanno accompagnati dalla ripresa dell'azione di regolazione del sistema dei trasporti e di sviluppo del trasporto ferroviario.

Dopo lunghi anni di abbandono della politica di programmazione nel settore dei trasporti e di tagli di risorse, la situazione si presenta estremamente critica.

Le gravi difficoltà riguardano l'intero settore dei trasporti e, per l'evidente interdipendenza dei diversi settori del comparto, rappresentano un pesante freno allo sviluppo e alla qualità della vita dei cittadini.

Il trasporto ferroviario è segnato in tutti i suoi segmenti di attività (trasporto medio e lunga distanza, trasporto regionale e trasporto merci), da una persistente e irrisolta crisi di offerta a fronte di una domanda crescente e largamente insoddisfatta.

Fermo restando la necessità di agire per garantire all'intero comparto dei trasporti una adeguata politica di programmazione e di regolazione, il trasporto ferroviario può e deve rappresentare elemento fondamentale di riequilibrio modale per il trasporto delle persone e delle merci, per sicurezza, costi per la collettività e impatto ambientale.

Le Segreterie Nazionali ritengono necessario e urgente che il Governo intervenga nel settore ferroviario, agendo prioritariamente sui problemi legati alla programmazione e regolazione, all'interno di una politica dei trasporti intesa al riequilibrio del sistema.

Il trasporto ferroviario delle persone in ambito regionale è in grandissima difficoltà rispetto alla pressione della domanda, in particolare nell'ambito delle grandi aree metropolitane.

La risposta attuale in termini di quantità

e qualità è fortemente condizionata dalle ridotte capacità dell'infrastruttura che resterà insufficiente fino al completamento delle linee AV/AC che consentiranno di alleggerire il traffico sulle linee tradizionali e finché non saranno completati gli interventi sui nodi.

In questo fondamentale settore è necessario sostenere gli investimenti favorendo il completamento delle opere avviate sulle linee AV/AC e sulla rete tradizionale, che può consentire lo sviluppo del trasporto media e lunga percorrenza, ponendo il sistema ferroviario al centro della mobilità tra le principali città italiane, in alternativa alle altre modalità individuali e collettive.

Per quanto riguarda il trasporto delle merci, la situazione italiana rimane disastrosamente squilibrata a favore del trasporto su gomma, più costoso, più inquinante, meno sicuro e fonte di elevatissimi costi indiretti per la collettività.

Bisogna incentivare lo sviluppo di un adeguato sistema logistico e degli interporti, favorire l'intermodalità e mettere in atto una politica di sostegno al trasporto ferroviario verso i porti del nostro paese.

La crisi del trasporto ferroviario deve essere affrontata e risolta anche attraverso modalità di regolazione del mercato diverse da quelle attualmente in vigore.

Nel trasporto merci agiscono diverse imprese private concorrenti che, per le



Romeo, Nasso, Tedesco, Del Grosso, Serbassi e Nespola

caratteristiche del settore e per l'assenza di vincoli di reciprocità, sono quasi tutte controllate dalle grandi aziende nazionali europee (la DB tedesca, la SBB svizzera e presto la SNCF francese).

Nel trasporto passeggeri su media e lunga distanza le nuove linee potranno rappresentare l'avvio della concorrenza, sempre con le attuali regole che hanno

dimostrato la loro inadeguatezza.

Nel trasporto regionale, la legislazione nazionale e regionale, a partire dai Decreti Legislativi 422/97 e 400/99, si è rivelata insufficiente e ormai la necessità di una diversa regolazione è riconosciuta da tutti.

I disegni di legge in discussione, contrariamente ai regolamenti Europei che contemplano sia il ricorso a gare che l'affidamento diretto o "in house", mirano ad accelerare il generale ricorso a procedure competitive trascurando la necessaria definizione di regole omogenee per il lavoro.

Il protocollo sottoscritto con il Governo il giorno 14 dicembre in occasione del rinnovo del contratto del Trasporto Pubblico Locale, che riconosce la necessità di una revisione dei rapporti tra Stato centrale, Regioni ed Enti Locali in tema di regole e risorse, può rappresentare l'occasione per avviare un confronto più generale sulla necessità di nuove regole.



Il contratto unico, applicato a tutti i lavoratori del settore è, per il sindacato, l'obiettivo fondamentale e irrinunciabile, per la tutela del lavoro, nella vertenza che si apre con la presentazione della piattaforma contrattuale.

I problemi aperti e le contraddizioni che si sono manifestate in questi anni non consentono ulteriori ritardi.

Nel trasporto ferroviario c'è un'area crescente di lavoro non tutelata sia nell'attività caratteristica sia nel vasto e precario comparto dei servizi alle imprese.

Le scelte di privatizzazione e di liberalizzazione, che hanno investito molti settori dei trasporti, non hanno prodotto miglioramenti nella qualità del servizio, la crisi dell'offerta si è spesso aggravata e la concorrenza si è principalmente sviluppata sul contenimento del costo del lavoro.

Anche nel trasporto ferroviario, a fronte delle scelte del sindacato di accompa-

gnare i processi di liberalizzazione con la sottoscrizione del Contratto delle Attività Ferroviarie, con Confindustria e con alcune aziende del settore, le condizioni di tutela contrattuale non sono state sostenute da una regola generale di clausole sociali.

Le nuove aziende applicano i più diversi contratti, dal CCNL delle Attività Ferroviarie fino al limite della legge con i contratti individuali a forma collettiva.

Le Organizzazioni Sindacali, con la presentazione della piattaforma per il rinnovo normativo del Contratto delle Attività Ferroviarie, ne confermano la valenza e si pongono l'obiettivo di realizzare uno strumento di tutela del lavoro nel cambiamento in atto.

La richiesta sindacale di un contratto in grado di tutelare l'insieme del lavoro nel settore e di clausole sociali è sostenuta dall'esigenza di superare i processi di dumping sociale messi in atto dalle modalità con le quali attualmente le diverse imprese ferroviarie agiscono in mancanza di regole a seguito dei processi di liberalizzazione.

Grande rilevanza assume il completamento del processo di confluenza nel CCNL di tutte le attività di servizio e di appalto, che può garantire una migliore qualità attraverso l'unificazione contrattuale del ciclo produttivo.

La lotta alla precarietà del lavoro deve trovare la sua traduzione concreta anche in un settore che registra problemi crescenti e sempre più gravi che, considerate le caratteristiche del trasporto ferroviario, possono avere conseguenze sulla sicurezza del trasporto e sulla sicurezza del lavoro.

Il rinnovo del Contratto delle Attività Ferroviarie dovrà essere anche la sede per un confronto di merito sulla stabilizzazione dei diversi accordi di confluenza sottoscritti per i settori o a livello di singole Aziende.

La proposta delle Organizzazioni Sindacali, per dare concreta soluzione agli obiettivi descritti in premessa, prevede un contratto di settore in grado di



sviluppare le tutele del lavoro anche attraverso mirate soluzioni relative alle diverse tipologie di attività.

Il contratto deve essere tale da sviluppare la capienza necessaria a regolare il rapporto di lavoro nelle grandi aziende, e in tutte le altre imprese che svolgono o che si apprestano a svolgere attività ferroviarie e alle imprese dei servizi.

Per questa ragione proponiamo un contratto che riguarda l'insieme dei lavoratori del settore tenendo conto delle specificità presenti nelle diverse tipologie di attività previste nel campo di applicazione.

Il contratto, con le caratteristiche e la struttura, da confermare, del Contratto delle Attività Ferroviarie, contiene i seguenti capitoli.

Campo di applicazione

Si conferma quanto previsto dal contratto in scadenza, con la necessità di ricomprendere tutto il trasporto ferroviario, la logistica, e con la piena previsione delle attività dei servizi.

Disciplina del sistema delle relazioni industriali

Il rispetto effettivo e l'esigibilità di quanto previsto nel Capitolo delle Relazioni industriali del Contratto delle Attività Ferroviarie rappresentano una priorità da ridefinire e rafforzare

Il sistema delle Relazioni Industriali deve prevedere:

negli Organismi Paritetici la sede finalizzata all'esame di processi evolutivi del settore utile per gestire lo sviluppo produttivo e dei nuovi scenari organizzativi e tecnologici. In tal senso va reso sistematico e rafforzato il funzionamento degli Organismi Paritetici già previsti intensificando l'attività dell'Osservatorio Nazionale e attivando il Comitato per le Pari Opportunità; nel sistema delle Relazioni Industriali vanno introdotti specifici spazi per la contrattazione e rafforzati quelli dell'informazione collegandoli strettamente ai vari momenti ed eventi negoziali. Vanno inoltre esplicitate le procedure

relazionali e le materie oggetto dell'informazione e della contrattazione del livello nazionale, aziendale e di secondo livello, oltre che le procedure per il rinnovo degli accordi aziendali valorizzando il ruolo negoziale delle organizzazioni territoriali/RSU;

in considerazione dell'impegno di imprese internazionali sul mercato liberalizzato del trasporto ferroviario è necessario definire e rafforzare la costituzione dei Comitati Aziendali Europei previsti dall'art. 2 del CCNL.

La presenza di nuove realtà all'interno del CCNL comporta la necessità di rivedere gli aspetti relativi ai diritti sindacali con particolare attenzione al ruolo delle RSU e alle attività dei RLS.

In relazione al complesso delle attività regolate dal campo di applicazione del CCNL, i processi organizzativi e produttivi debbono prevedere il coinvolgimento di tutti i soggetti interessati al ciclo produttivo che abbia come presupposto regolatore l'applicazione del CCNL AF al fine di evitare processi di dumping. Conseguentemente è necessario rafforzare e/o costituire procedure sindacali nazionali/settoriali di controllo, verifica e tutela in materia di appalti, ristrutturazioni, riorganizzazioni aziendali e procedure di trasferimento di azienda.

Costituzione del rapporto di lavoro



Il contratto a tempo indeterminato rappresenta la forma principale del rapporto di lavoro.

In considerazione dell'internazionalizzazione del mercato del lavoro e dell'ampliato campo di applicazione, il CCNL dovrà prevedere normative inerenti la costituzione del rapporto di lavoro improntate alla non discriminazione in base ai principi di appartenenza, di genere, di religione, di nazionalità o di etnia.

Classificazione e inquadramento

Fermo restando la vigente struttura della classificazione, occorre trovare le solu-

zioni contrattuali atte a ricomprendere e a meglio rappresentare le soluzioni previste dagli accordi di confluenza per le figure professionali non disciplinate dalle declaratorie del contratto e, nello stesso tempo, prevedere la collocazione delle nuove figure professionali previste dai nuovi modelli di organizzazione del lavoro e dell'innovazione tecnologica.

Insieme alle figure ferroviarie caratteristiche, il contratto dovrà risolvere e dare forma compiuta alla collocazione delle figure professionali inerenti le attività lavorative previste nei diversi settori ricompresi dal campo di applicazione, risolvendo nel contempo i problemi aperti a seguito delle confluenze già sottoscritte.

Svolgimento del rapporto di lavoro

Il sistema di diritti individuali e collettivi va adeguato alle evoluzioni di contesto con particolare attenzione a:

- Malattia, comportamento, infortunio non sul lavoro e inidoneità;
- Maternità, periodi di aspettativa e retribuzione;
- Congedi per formazione continua, disciplina e possibilità di richiesta di anticipazione del TFR;
- Lavoratori studenti, aggiornando l'articolato contrattuale in considerazione dei nuovi cicli universitari in modo da garantire il diritto allo studio;
- Salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, introducendo il libretto sanitario personale anche ai fini dell'individuazione delle cause invalidanti;
- Diritto al pasto aziendale, ridefinendo le condizioni di acquisizione e fruizione nelle giornate in cui si presta servizio, tenendo conto delle articolazioni d'orario e definendo la composizione del pasto e del relativo valore;
- Tutela legale, rendendola esigibile anche nei casi in cui il lavoratore si costituisca parte attiva nei confronti di terzi a seguito di eventi occorsi durante lo svolgimento delle proprie mansioni;
- Doveri del personale e rispettivi obblighi aziendali, rivedendone l'articolato relativo;
- Sospensione cautelare, ridefinendone le modalità.

Orario di lavoro

Nel confermare la struttura complessiva

e i contenuti della normativa contrattuale prevista dalla disciplina generale, occorre superare determinate criticità relative ad alcuni istituti e meglio chiarire aspetti che hanno generato divergenze interpretative.



Considerate le diverse esigenze collegate allo sviluppo dei processi di liberalizzazione nei diversi settori di attività, con le conseguenti competizioni tra differenti sistemi organizzativi e produttivi, il contratto dovrà prevedere, nell'ambito delle discipline speciali, mirate specificità d'orario per quanto riguarda:

- trasporto passeggeri media e lunga percorrenza;
- trasporto regionale;
- trasporto merci.

Discipline speciali

Sulla base degli obiettivi previsti nella premessa, considerata l'estensione del campo di applicazione del CCNL, tenendo conto delle confluenze già presenti, il CCNL dovrà prevedere delle discipline speciali come ad esempio:

- logistica;
- navigazione;
- servizi, pulizia treni e impianti fissi, ecc.;
- accompagnamento notte;
- ristorazione.

Miglioramenti economici e retribuzione

Fermo restando la vigente struttura della retribuzione, in conseguenza delle confluenze, occorre procedere all'adeguamento degli istituti retributivi che interessano le nuove aree specifiche.

Al fine di realizzare la tutela del reddito di tutti i lavoratori interessati l'incremento mensile delle retribuzioni dovrà attestarsi sui 115.00 euro al parametro E per il biennio 1.1.2007-31.12.2008.

Rivisitazione e adeguamento delle competenze.

AGENTE SOLO SUI TRENI MERCI “prescrizione” RFI del 6/12/2006

di Roberto Favretto RLS Trenitalia

La lobby degli imprenditori si è incontrata col “legiferatore sulla sicurezza ferroviaria” (RFI) e hanno scritto che si possono effettuare i treni merci con un solo agente.

Questo per tentare una risposta al legittimo diritto del primo soccorso, qualora il lavoratore sia colto da malore od infortunato, su cui le AULS hanno recentemente formulato linee guida.



E' SCONCERTANTE:

L'assenza di tutela di terzi (clienti e lavoratori) a questo “tavolo tecnico”. Tale neo inventata sede di consultazione vanterebbe, stando a quanto scritto nel testo, pure il benessere del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Perché, in detta sede, sono rimasti esclusi i legittimi diritti (sicurezza e salute) di lavoratori e clienti? Sono ritenuti secondari? In quale altro momento dovrebbero trovare rappresentanza? Perché ripetere gli stessi metodi e sperperi verificatisi col vacma?

La “collaborazione tra imprese” è il subappalto dall'azienda madre Trenitalia alle piccole partecipate? E' questa la liberalizzazione? Il subappalto comporta degrado di professionalità e sicurezza, peggioramento delle condizioni economiche e sociali dei lavoratori, lucro di più imprenditori! E' questo l'interesse della collettività? Sarebbe una gran beffa al “contratto per tutte le attività ferroviarie” che le OS proponevano quale medicina per l'holding FS.

La definizione di procedure di primo soccorso, in caso di malore dell'agente solo, che NON

RISPONDONO AI REQUISITI D'IMMEDIATEZZA e di COMPETENZA del personale che li eroga PREVISTI DALLA LEGGE. Si parla di trasmettere per telefono le “informazioni richieste per il soccorso sanitario”.

Si finge di non sapere che il tempo d'efficacia del freno continuo (5,15,30 o 60') è in realtà insufficiente all'arrivo di qualcuno che staffi il treno per immobilizzarlo su linea in pendenza; (quest'ultimo diventerebbe un secondo treno da staffare). Ricordiamo che i carri merci non sono dotati di condotta pneumatica per il ripristino delle capacità del freno. In una linea con forte pendenza, terminata l'efficacia del freno continuo, il convoglio col macchinista morto riparte con poca aria o senza, cioè con ridotta/nulla efficacia di SCMT e RS, verso un probabile/certo disastro.

Che s'ignori l'ex dlgs 626/94 ove impone sempre l'attuazione della migliore sicurezza consentita dalla tecnologia oggi esistente (si traduce in doppio macchinista, Ripetizione Segnali + SCMT su tutte le linee e cabine).

Se, nella migliore delle ipotesi, si ferma in tempo un treno sul binario attiguo (ove esistente), quale va spostato fuori della galleria?

Ne rimarrebbe uno in galleria?

Sono state considerate le implicazioni sulla circolazione ai fini della sicurezza?

Quanti macchinisti prolungherebbero la prestazione giornaliera?

Qualsiasi collega quando ricorda situazioni di emergenza conferma che due macchinisti, in relazione alla quantità d'incombenze elencate nei più disparati testi, sono già ora pochi. Ragionare freddamente per capire cosa sta accadendo, considerando tutte le circostanze particolari e decidere quale provvedimento è migliore o ha priorità, è, per i due macchinisti, incombenza delicata e difficile.

Ricordo che, nella nostra situazione, uno dei due deve spendersi lungamente per banalità quotidianità quali: garanzia della refezione per treno in ritardo (località senza mense); evitare l'allungamento della prestazione lavorativa; impossibilità di dormire nei ferrhotel, urgenza di un WC. ...

Prima di variare l'organizzazione del lavoro ad un macchinista solo, resta, in ogni caso, l'obbligo alle imprese ferroviarie di effettuare la valutazione del rischio ai sensi dell'ex dlgs 626/94 (es. rischio stress) e la consultazione dei rls.



Il compito del sindacato è ora dimostrare che l'immediatezza del primo soccorso e le condizioni di sicurezza sono complessivamente migliori con due macchinisti.

E' una battaglia vinta in partenza. Le OS che hanno a cuore la sicurezza, quale strategia adotteranno?

Facile e riduttivo parlare di errore umano in presenza di una sciagura ferroviaria

di Vincenzo Notarnicola

In un arco di tempo di poco superiore ai trenta giorni, compreso tra i mesi di Novembre e Dicembre appena trascorsi, cinque colleghi ferrovieri, dipendenti del Gruppo FS, sono morti in quattro distinti incidenti sul lavoro.

Massimo Romano, Salvatore



Loglisci, Walter Mazzi, Giancarlo Maschi, Domenico Cortese, non sono più tornati dal lavoro, lasciando nella disperazione più profonda coloro che, come ogni giorno, aspettavano il loro rientro a casa.

Cinque vite cancellate e, come in un domino perverso, l'esistenza di tutti coloro che, in un modo o nell'altro, le condividevano, si sono, a loro volta, distrutte. Sogni, progetti, aspettative, programmi, inghiottiti in un buco nero infinito, a causa d'incidenti che, ancor più di altri, non dovrebbero mai capitare:

Incidenti sul lavoro.

Qualche anno fa, quando accadevano queste cose in ferrovia, il sentimento che ci pervadeva era essenzialmente d'incredulità. Ci sembrava impossibile che ciò potesse accadere e veniva spontaneo dare la colpa al fato maligno o al destino crudele.

Oggi non è più così. Oggi ciò che monta dentro è la rabbia. Quella colera che nasce dalla consapevolezza che prima o poi doveva accadere, che ci fa arrabbiare e vergognare con noi

stessi, per quella sottile vena di sollievo che proviamo nel constatare che, anche questa volta, è toccato a qualcun altro.

Non prendiamoci in giro, noi tutti che viviamo il nostro lavoro sulle rotaie, ormai conviviamo da troppo tempo con la consapevolezza che, un momento qualsiasi della nostra giornata lavorativa, potrebbe essere l'ultimo della nostra vita.

Hanno ben voglia e fantasia di raccontarci che siamo i più sicuri in Europa o nel mondo, o che gli incidenti sono in calo, le statistiche dipendono sempre dai dati con i quali si elaborano e, le miserie degli altri, non possono e non devono essere la nostra ricchezza.

Il dato di fatto certo è quello che, la serenità con cui andavi a lavorare fino a qualche anno fa, è un bene ormai perso, fagocitato dall'inquietudine generata dai ripetuti inconvenienti che vivi nella tua corsa quotidiana sulle rotaie, dalle tante troppe volte che poteva accadere e, per fortuna, non è accaduto, oppure è accaduto, ma è andata bene e non si è fatto male nessuno.

Vent'anni fa perché due treni si scontrassero dovevano sbagliare almeno tre persone, oggi è sufficiente l'errore di una sola.

La risposta a questo assioma la conosciamo bene: *"Oggi c'è la tecnologia per far fronte al, sempre possibile, errore umano"*.

A prescindere che l'eventualità di vedersi concretizzare un errore simultaneo di tre persone è certamente più remota di quella di un guasto a qualsivoglia marchingegno, è altrettanto vero che il progresso non si può sicuramente arrestare e, con esso, sia l'innovazione tecnologica, sia il sempre maggiore utilizzo di apparecchiature che sostituiscano l'apporto della manodopera.

Ne consegue che i nodi da sciogliere, sono quelli relativi alla tempistica d'installazione, alla programmazione dell'impegno, alla sperimentazione, all'uniformità di diffusione e d'utilizzo delle apparecchiature, nonché quello relativo alla loro interconnessione ed implementazione, ed infine alla loro manutenzione.

Processi che dovrebbero avere alla base tre dogmi:

- Gradualità;
- Coerenza;
- Uniformità.

Invece, ogniqualvolta cambia l'amministratore delegato e, con lui, la classe dirigente del gruppo, partono nuovi progetti o sono rispolverati vecchi progetti accantonati, sempre con la stessa certezza di aver trovato quella soluzione che permetterà di coniugare l'abbattimento del costo del lavoro con l'aumento della sicurezza del personale e della circolazione.

La discrasia che appare chiarissima, è quella originata dall'urgenza, sempre maggiore, nell'attuare i programmi, i quali, però, hanno la pessima consuetudine di prendere avvio dalle economie di sistema, costringendo in questo modo, le innovazioni tecnologiche e tutte le problematiche ad esse correlate, a rincorse disperate.



La carota

Le ricadute sono quelle di un'applicazione delle stesse a macchia di leopardo, sia in senso geografico, sia in senso di interconnessione ed implementazione; ragioni per cui oggi, la

corsa di un convoglio ferroviario, è gestita spesso da sistemi di blocco diversi a seconda del tratto di linea percorso, con la sicurezza garantita da apparati troppo spesso eterogenei.

Il tutto fa ricadere sulle spalle del personale addetto alla condotta, la responsabilità di un professionale, attento e completo utilizzo delle tecnologie di sicurezza a sua disposizione, senza però garantirgli tempi e strumenti di formazione e di aggiornamento neppure lontanamente adeguati.

Quando non si registrano irregolarità, la gravità della situazione è mascherata dalla normale routine, ovviamente, le criticità relative alla sicurezza dell'esercizio, emergono, quando si presentano guasti o irregolarità alle apparecchiature.

In questi casi, in un clima di esagitata pressione finalizzata all'abbattimento



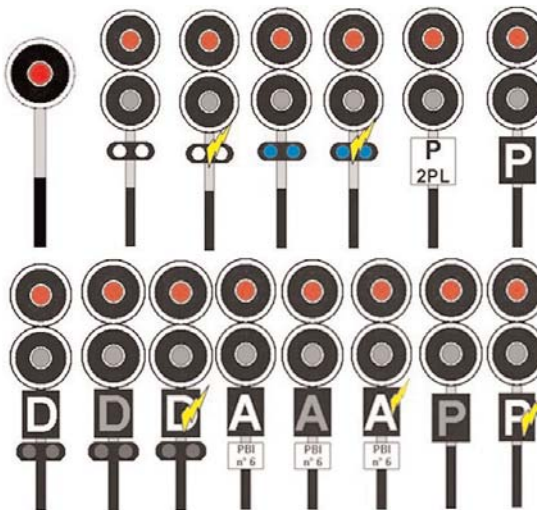
dei tempi d'intervento, esercitata dai soggetti più disparati, il personale è chiamato a trovare soluzioni efficaci e sicure, senza poter fare affidamento sul bagaglio formativo, il quale risulta, troppo spesso, così remoto da scontrarsi con le possibilità mnemoniche dell'individuo medio.

Pertanto, al dipendente, non resta alternativa diversa da quella di affidarsi all'esperienza maturata ed alla consultazione del materiale regolamentare e tecnico in suo possesso. Queste risorse rappresentano gli unici supporti concreti alla sua azione finalizzata ad esaminare, individuare, desumere, intervenire e risolvere il disservizio. Il tutto, non dobbiamo dimenticarlo, dovrà avvenire, quasi sempre, con il cellulare di servizio che suona con una frequenza intollerabile, costringendo l'operatore, ogni volta, ad interrompersi per spiegare per l'ennesima volta la stessa cosa ad

un diverso interlocutore, il quale, sicuramente, non si lascerà sfuggire l'occasione per sollecitarlo alla massima tempestività d'intervento.

Se parlare di errore umano in presenza di una sciagura ferroviaria, risulta fin troppo spesso pertinente: cosa facciamo, tutti, per scongiurare, effettivamente, la possibilità che tale errore si concretizzi?

Vent'anni fa superare un segnale di prima categoria disposto a via impedita, era un evento eccezionale; oggi il rosso è quasi un segnale d'attenzione.



La moltiplicazione dei segnali a via impedita

Prima, quando era veramente prevalente la sicurezza, innanzitutto si fermava il convoglio, poi si risolveva l'anormalità, quindi con le apparecchiature in funzione si ripartiva. Oggi la priorità assoluta è proseguire la corsa, stando attenti a questo e a quell'altro, incastrando i più disparati accorgimenti di prudenza e scaricandoli sulle spalle del Personale addetto alla Condotta, ma non fermare il treno.

I modi e le procedure di superamento di un segnale disposto a via impedita sono tra le più disparate, dipendono dal tipo di blocco in uso sul tratto di linea e sono in costante e continuo aggiornamento, pertanto la casistica che si può essere costretti ad affrontare è ancor più numerosa.

Ne consegue che, il distinto episodio di guasto all'apparato, quasi sempre avviene con caratteristiche di unicità nella vita del Personale di Macchina e, quell'unica volta che avviene quel tipo di guasto su quel tipo di linea, bisogna mettere in pratica le nozioni apprese magari anni e anni prima.

Una volta, periodicamente, il personale dell'esercizio, era chiamato in aula e lì rinverdiva quanto già conosceva e, nel contempo, colmava le eventuali lacune che il tempo aveva creato.

Oggi, nelle sempre più rare volte che il dipendente è distolto dal servizio ai treni per effettuare giornate di formazione, si trova ad ascoltare stucchevoli esplicazioni della continua riorga-

nizzazione aziendale. Il tempo eventualmente eccedente, è dedicato ad un'esposizione delle innovazioni tecnologiche e delle modifiche regolamentari. Questa illustrazione, a causa della enorme sproporzione esistente tra la quantità delle nozioni da spiegare ed il tempo che si ha a disposizione per farlo, costringe i formatori ad una cernita estremamente selettiva degli argomenti trattabili, risultando, malgrado ciò, troppo spesso decisamente sommaria.

Ne consegue che, la struttura portante della formazione del personale dell'esercizio, diventa la consegna e ritiro delle Circolari o degli Ordini di servizio, sempre più numerosi e sempre più svariati, che il dipendente deve ritirare dalla propria casella personale, studiare nel proprio tempo libero, aggiornando, nel contempo, le pubblicazioni di servizio, ciò che poi è capace d'apprendere, la sua comprensione ed interpretazione delle norme sono, per l'impresa, elementi sacrificabili sull'altare della produttività.

Tornando alle apparecchiature di sicurezza, sappiamo bene come queste non abbiano nessuna uniformità d'installazione e d'applicazione, come dimostra il fatto che spesso, macchine o pilotine completamente attrezzate, si trovino a viaggiare su linee spro-

viste del relativo sistema di sicurezza, o viceversa, banchi di manovra sprovvisti della specifica apparecchiatura di sicurezza viaggiano su linee perfettamente attrezzate. Per non parlare poi di tutta la casistica facilmente immaginabile che si pone tra i due estremi appena accennati.

Purtroppo la sconcertante disamina non può finire qui. Manca il punto dolente della manutenzione delle apparecchiature e dei sistemi, spesso, troppo spesso esternalizzata a ditte che perseguono esigenze d'impresa discordanti da quelle del Gruppo FS e che non hanno nessuna storia, alcuna esperienza o addirittura poca pertinenza con la circolazione treni nel suo concreto esercizio quotidiano, dove, ben sappiamo, la differenza che corre tra la teoria e la pratica è abissale.

Ormai, il Personale di Macchina, difficilmente segnala le inefficienze, le anomalie o addirittura i guasti, che riscontrano durante il proprio servizio. Ciò avviene, sicuramente per colpa dell'estrema burocraticità a cui è tenuto a sottostare nell'ottemperare la comunicazione, la quale si accompagna, spesso, nel caso di malfunzionamenti adducibili alla Società d'infrastruttura, ad una difficoltosa individuazione del referente al quale inviare l'informazione, ma anche e soprattutto per una radicata, forte sensazione d'inutilità.



Cantiere di manutenzione ferroviaria.

Troppe, troppe volte ci è capitato di vedere sui libri di bordo, del mezzo di trazione o della pilotina, la riparazione rimandata o, peggio, segnalata come eseguita, per poi ritrovarla, dopo qualche giorno, segnalata un'altra volta e nuovamente eseguita e poi ancora e poi di nuovo, per ritrovandocela presente quando riutilizziamo la stessa cabina di guida a distanza di giorni.

In merito alle segnalazioni fatte a RFI, è doveroso riportare come, le anomalie segnalate, frequentemente riappaiono, per periodi di tempo lunghissimi, ogni qual volta ripercorriamo il tratto di linea interessato. Questo, però, non risulta essere l'elemento negativamente più significativo, infatti, non dobbiamo dimenticarci come, più di qualche collega che abbia osato perseverare in segnalazioni che non trovassero riscontro nelle rilevazioni fatte dalla Società dell'Infrastruttura, sia stato costretto, addirittura, a sottoporsi a visita medica di revisione.

La domanda torna ancora più rabbiosa: **cosa facciamo, tutti, per scongiurare, effettivamente, la possibilità che l'errore umano possa accadere?**

Ma non ci sono solo treni che si scontrano, sviano o deragliano, ci sono anche tanti, troppi colleghi che perdono la vita perché sono travolti da un treno durante il loro lavoro.

La riduzione indiscriminata delle squadre di manutenzione, alla quale consegue la sempre più fatiscente protezione sui binari, è sicuramente uno dei motivi principali alla base di queste disgrazie che appaiono sempre più frequenti. Bisogna comunque tenere presente, che stiamo parlando di ciò che affiora dalla scarsa comunicazione che dedicano alla materia gli organi d'informazione tradizionali, ma troppe volte capita di sapere, parlando con i colleghi, di treni che piombano su gruppi di lavoratori impegnati sulle rotaie, che si salvano per il rotto della cuffia, saltando giù dalla massicciata all'ultimo momento.

D'altro canto lavorando su linee dove i treni stessi, con il loro transito, si ricavano lo spazio necessario per passare attraverso vegetazioni di alberi o cespugli cresciuti intonsi, pensare a passaggi agevoli e sicuri dove il per-



sonale a terra possa spostarsi, sembra sempre di più una chimera.

Per non parlare poi delle condizioni di rotaie, traversine e camminamenti in quelle stazioni o scali adoperati senza una costante continuità, dove il personale della Cargo è costretto ad effettuare agganci, sganci, prove freno e visite tecniche, scegliendo tra spostarsi su viottoli le cui condizioni di calpestamento fanno presumere l'impossibilità di garantirsi l'incolumità di ossa o articolazioni quantomeno degli arti inferiori, oppure muoversi seguendo l'interbinario dovendo prestare attenzione a non essere travolto da un treno in transito o in manovra. Una scelta che appare inammissibile ed incivile.

Un capitolo a parte, invece, merita l'intreccio perverso delle problematiche inerenti al lavoro straordinario.

Quest'ultime invadono il campo della sicurezza allorquando, tanti, troppi colleghi lavorano sulle rotaie, per un numero di ore continuative che arrivano addirittura a raddoppiare i valori massimi contrattualmente previsti, e siccome il giorno continua ad essere di 24 ore, godendo di riposi risibili.

Il CCNL pone dei confini chiari all'utilizzo dello strumento dello straordinario, limiti che diventano tassativi per l'equipaggio treno, il quale **non può essere in condotta o in scorta dopo la seconda ora eccedente l'impegno massimo giornaliero.**

Ma se da una parte il Gruppo FS stipula con i Sindacati una norma pattizia che individua una demarcazione ben precisa oltre la quale si ravvede il concreto pericolo di mettere a repen-

taglio la sicurezza dell'esercizio, dall'altra, i suoi dirigenti escogitano i più fantasiosi artifici per raggiarla o per eluderla, mentre i quadri preposti alla gestione del personale, ed il personale stesso, dimostra o finge di dimostrare, una grave e colpevole ignoranza nei suoi riguardi.

Costoro, oltre a mettere a repentaglio la propria vita o quella dei colleghi che si prestano a tali abusi, hanno l'ulteriore sconsideratezza di mettere a rischio quella dei colleghi che viaggiano o lavorano sulle stesse rotaie che loro percorrono, dei passeggeri trasportati e di quant'altri potessero essere coinvolti in incidenti ferroviari, rischiando concretamente di essere perseguiti penalmente dalla magistratura.

Il caso più eclatante è sicuramente quello dei servizi promiscui, Agente Unico/Doppio Agente, quando prevedono un impegno ad AU inferiore a 2 ore.

In questo caso l'impegno massimo giornaliero fissato dal Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro, è di 7 ore.



Malgrado ciò, Trenitalia, in occasione della presentazione dell'ultima ripartizione dei servizi di Condotta e Scorta, ha avuto l'ardire di presentare servizi graficati, addirittura, di poco sotto al limite di 10 ore.

Sempre nell'ambito del servizio ad Agente Unico e la sicurezza del lavoro, è emblematico come, benché la magistratura, incalzata dalle RLS, inizi a mettere sotto accusa questo tipo d'equipaggio treno, l'amministratore delegato rilanci parlando di agente solo.

Se è vero come è vero che l'AU è un equipaggio treno utilizzato ormai da decenni, è altrettanto vero che esso è nato per essere esercitato su linee



Cantiere di manutenzione ferroviaria.

dove stazioni e, addirittura, caselli e passaggi a livello erano presenziati, su convogli che effettuavano servizio locale, dove, quindi, il soccorso al macchinista colto da malessere, aveva tutte le condizioni tali da poter garantire le indispensabili caratteristiche di tempestività ed efficacia.

Con il passare degli anni, con l'utilizzo sempre maggiore delle innovazioni tecnologiche e degli automatismi, come ben sappiamo, l'equipaggio ad Agente Unico è stato utilizzato per la condotta di convogli circolanti su linee sempre più deserte, su tratte che si allungavano ad ogni turnazione e con prestazioni d'opera che perdevano costantemente il carattere di servizio locale.

A questa metamorfosi, maturata all'ombra di una legislazione che faceva sempre maggiore chiarezza sui diritti del lavoratore nella casistica in oggetto, non ha fatto riscontro nessun implemento delle garanzie di soccorso per il personale addetto alla condotta del treno, in caso di malessere improvviso.

Quanto fin qui esposto, si inserisce in un contesto di rapporti tra dirigenza e dipendenti sempre più perverso. Infatti, viene scaricato sul personale la responsabilità delle ricadute dei vuoti d'organico presenti in azienda. E' lapalissiano come la consistenza del personale sia ampiamente insufficiente a coprire le necessità operative in quasi tutti i settori, così come appare inequivocabile l'indisposizione da parte del Gruppo a far fronte concretamente a tale emergenza con le opportune assunzioni, risulta così che l'unica soluzione percorribile diventa, gioco forza, quella di spremere i lavoratori ben oltre i limiti ammissibili.

Conseguentemente:

Il personale che cerca di lavorare entro i limiti definiti da CCNL, così come sarebbe il suo sacrosanto diritto, è additato come uno scansafatiche e sottoposto alle pressioni più disparate affinché si uniformi alle strategie aziendali;

L'orario di lavoro si svuota di significato al di fuori dei riferimenti economici e lo straordinario diventa la quotidianità del rapporto lavorativo, fagocitando il recupero psico-fisico, la vita sociale, le attività di studio o di svago, la famiglia.

Si arriva all'assurdo che se paragoniamo il carico delle ore di lavoro, la manutenzione ed efficienza dei mezzi e delle carrozze, le condizioni e l'ambiente di lavoro, i dormitori (oggi ferr-hotel) e il godimento dei Riposi Fuori Residenza, le mense, la refezione ed il diritto al pasto, che caratterizzavano le prestazioni dei ferrovieri dei primi decenni del secolo scorso, con quelli di oggi, la sensazione che un secolo di lotte sindacali e di sacrifici di tutti i lavoratori, siano stati sacrificati sull'altare della retribuzione è veramente forte.

Un ultimo accenno, appare doveroso, alle tante società che effettuano oggi trasporto ferroviario.

Queste, facendo riferimento ai CCNL più disparati, impongono condizioni di lavoro, ai propri dipendenti, che riportate al Contratto di Riferimento, quello delle Attività Ferroviarie, appaiono decisamente vessatorie e, nel contempo, foriere di estrema preoccupazione per la sicurezza dell'esercizio e dei lavoratori dipendenti dalle stesse.

Diviene, pertanto, consequenziale che, in questa fase di rinnovo contrattuale, sia una priorità assoluta quella di riuscire a coinvolgere, in un'accurata stesura del nuovo CCNL, il maggior numero possibile di Società di Trasporto Ferroviario, mantenendo, però, inalterate tutte quelle garanzie di sicurezza presenti in quello attuale, implementandole con accorgimenti finalizzati ad evitare la possibilità, da parte delle Imprese, di aggirarle o eluderle, così come è riuscito, nel recente passato, al Gruppo FS.

Roma, 2 febbraio 2007

Riunione con l'ing. Mauro Moretti

ILLUSTRAZIONE DEL PIANO D'IMPRESA 2007-2011:

Finalmente, dopo due rinvii, il 2 febbraio u.s. è ripreso il confronto con il Gruppo FS.

L'A.D. ci ha messi a conoscenza degli sviluppi, rispetto la presentazione del 30 novembre u.s., del Piano d'Impresa del Gruppo FS per gli anni che vanno dal 2007 al 2011.

La scarsa, per non dire assente, comunicazione con il sindacato degli ultimi due mesi, sia a livello nazionale che a livello regionale e di RSU, contrapposta all'attivismo aziendale nella gestione del personale, ci ha riportato al "modus operandi" delle passate gestioni.

Era quindi chiaro che come Segreterie Nazionali avevamo una nutrita serie di interrogativi e di denunce da presentare all'AD. ing. Moretti.

Le problematiche aperte, per le quali si devono trovare soluzioni in tempi brevi, vanno dallo stato precario delle Relazioni Industriali, all'avvio del confronto negoziale di rinnovo del CCNL delle AF fino al processo di liberalizzazione in atto del settore ferroviario.

Da profondo conoscitore del sistema ferroviario l'ing. Moretti, prima di passare alla presentazione delle linee del Piano d'Impresa, ha tenuto ad evidenziarci, con dovizia di particolari, i termini della profonda crisi finanziaria e industriale nella quale versa il Gruppo FS.

Il Piano d'Impresa, quindi, non poteva non tenere conto di ciò. Conseguentemente il suo impianto è volto ad una riorganizzazione dei vari settori in crisi tale da permettere il rilancio dell'intero gruppo.

L'AD ha insistito più volte, nel corso della riunione, sulla difficile situazione finanziaria, paventando il rischio concreto della perdita, per la mancanza di risorse economiche, della capacità produttiva dell'intero gruppo.

Riportiamo il testo integrale del Comunicato Unitario delle Segreterie Nazionali

**FILT/CGIL FIT/CISL
UILT/UIL FAST Ferrovie
UGL A.F. ORSA
Ferrovie**

FERROVIERI

Incontro con l'Amministratore Delegato FS

PRESENTATE LE LINEE DEL PIANO D'IMPRESA 2007-2011: A RISCHIO IL FUTURO PRODUTTIVO DEL GRUPPO FS Il confronto proseguirà nelle prossime settimane

Nel corso dell'odierna riunione l'A.D. del Gruppo FS, Ing Moretti, ha presentato alle Organizzazioni Sindacali le principali linee di Piano

d'Impresa.

Il Piano non è ancora nella sua versione definitiva, mancano alcuni elementi fondamentali che saranno collegati alle decisioni del Governo per ciò che attiene alla dimensione di attività del Gruppo, ed il particolare di Trenitalia.

La liberalizzazione del mercato ferroviario merci e passeggeri con l'operatività già avviata delle nuove imprese nel settore merci e l'annuncio della prossima presenza sulle linee ad Alta Velocità di aziende di trasporto passeggeri concorrenti, mettono in evidenza il problema, più volte denunciato dal sindacato, del servizio ferroviario non sussidiato oggi svolto da Trenitalia.

Questo elemento di grande incertezza condiziona pesantemente il Piano di Impresa. Infatti, il servizio universale riconosciuto dai trasferimenti dello Stato verso FS riguarda esclusivamente il trasporto regionale, la continuità territoriale con le isole e una quota ridotta del servizio passeggeri a lunga e media percorrenza. Tutta l'attività merci e una quota consistente del trasporto di media e lunga percorrenza che riguarda i treni a domanda debole, gravano pesantemente sul bilancio di Trenitalia.



I nuovi operatori si inseriscono, ovviamente, solo sulla parte commerciale che può garantire un utile alle imprese concorrenti. A carico di Trenitalia rimane così tutto il servizio, considerato universale, ma non sussidiato dai trasferimenti pubblici. La modalità con la quale è stata fatta la liberalizzazione rende drammaticamente evidente il rischio di tenuta dei livelli produttivi del Gruppo, non essendo, nelle regole fino ad oggi vigenti, previsto una contrattualizzazione per le aziende ferroviarie, insieme ai servizi commercialmente utili anche dei servizi che i cittadini richiedono, ma che non hanno sostenibilità economica.

L'Amministratore Delegato ha



chiaramente condizionato i livelli di attestazione del servizio alla possibilità di regolare con lo Stato i problemi relativi al servizio ferroviario universale attualmente non sussidiato. Allo stesso modo rimane aperto il problema di definire azioni utili al sostegno e allo sviluppo del trasporto merci come elemento fondamentale del riequilibrio modale. Il Piano d'Impresa riguarderà anche le azioni riorganizzative e gli effetti sul lavoro già

annunciate nella riunione del 30 novembre e che saranno oggetto delle ulteriori fasi del confronto.

Le Organizzazioni Sindacali esprimono preoccupazione per il quadro delineato nell'incontro odierno in presenza di una situazione di grave crisi dei conti del Gruppo.

Le Segreterie Nazionali chiederanno formalmente al Governo l'apertura di un tavolo di confronto sulle modalità con le quali la liberalizzazione

del trasporto ferroviario si sta sviluppando nel nostro Paese, sulle necessarie correzioni e sulle clausole sociali.

L'azione del Governo è indispensabile per garantire ai cittadini un adeguato livello di servizio, per sostenere la tenuta produttiva dell'azienda e per favorire lo sviluppo di un sistema dei trasporti equilibrato che assegni al trasporto ferroviario un ruolo non residuale nell'area merci.

Il sindacato si batte per lo sviluppo del trasporto ferroviario, per l'Azienda integrata, per il suo sviluppo, contro l'ipotesi di riduzione ad una ferrovia piccola e contro l'ipotesi di frantumazione societaria.

Nel corso della riunione l'Amministratore Delegato del gruppo ha assunto l'impegno di sollecitare nelle sedi opportune l'avvio del confronto per il rinnovo del CCNL a seguito della presentazione della piattaforma sindacale.

Il confronto sul Piano



d'Impresa proseguirà con un incontro previsto fra quindici giorni, saranno affrontati insieme ai problemi del Piano Industriale anche le questioni relative alle innovazioni tecnologiche e ai servizi di pulizia. Nel corso della riunione le Organizzazioni Sindacali hanno sottolineato la necessità di riprendere ed intensificare le relazioni sindacali, considerato anche lo spessore dei problemi aperti, registrando una disponibilità in tal senso dell'azienda. Pertanto è stato fissato un calendario che prevede una serie di incontri a partire dal 5 febbraio:

- 5 febbraio, incontro su Ferservizi
- 6 febbraio, incontro per ripartizioni PdM Regionale
- 7 febbraio, incontro con Holding (DLF e altri problemi aperti)
- 8 febbraio, ripartizioni PdB Regionale
- 13 febbraio, RFI
- 14 febbraio, Trenitalia (Logistica, ripartizione, manovra, assunzioni, ecc.).

Alcune delucidazioni su Autonome Lokomotivfuhrer gEwerkschaften

di Mario Sole

Il Consiglio di ALE è formato da :

Manfred Schell
(GDL, Germania)
Presidente

Juan Jesús García Fraile
(SEMAF, Spagna)
Vicepresidente

Leszek Mietek
(ZMZ, Polonia)
Vicepresidente

IL Consiglio di ALE si riunisce insieme al Consiglio di Amministrazione, che è formato da tutti i Presidenti dei Sindacati membri di ALE, che non fanno parte del Consiglio, e del Tesoriere.

L'Organo più importante è il Congresso-ALE che rimane in carica per quattro anni.

La sede del sindacato è la stessa di quella del sindacato che ha il Presidente in carica.

Il Sindacato ALE è composto da circa 108.000 macchinisti e lavoratori appartenenti al personale viaggiante delle ferrovie Europee.

Le associazioni professionali aderenti ad ALE rappresentano gli interessi particolari del settore ferroviario europeo.

Il traffico ferroviario è da 15 anni in pieno cambiamento. La commissione europea accelera un sviluppo coordinato delle ferrovie, con l'obiettivo di creare un mercato ferroviario europeo comune.

Mettere le condizioni basilari per la introduzione graduale di quelle strutture mancanti nella Ferrovia Europea:

Le ferrovie sono condotte come una impresa economica.

Gli intralci burocratici tecnici giuridici sono rimossi e sono fatti gli standard unitari:

Un'agenzia ferroviaria europea non è stata fatta dal 2004.

Metodo di autorizzazione per imprese

di traffico ferroviario e veicoli standardizzati. Il cambio della locomotiva ai confini dovrebbero essere l'eccezione.

I sistemi di sicurezza unitari sono introdotti.

Le reti sono state rese liberamente accessibile per tutti gli offerenti e sono aperte completamente dal 2007 per il traffico delle merci; probabilmente nel 2010 seguirà l'apertura al trasporto passeggeri.

Sono stati messi a disposizione miliardi nella realizzazione della rete



Il Segretario Nazionale FAST Ferrovie
Pietro Serbassi, Mario Sole e Faustino Anguilla

di traffico trans-europea (TEN).

Una "patente" uniforme europea per i macchinisti è in fase di realizzazione.

La riforma e liberalizzazione delle ferrovie seguono percorsi e tempi diversi nel cambiamento. Perfino gli Stati, che non appartengono ancora all'UE, trasmettono le loro regole ferroviarie alla Brüsseler.

Le fasi di trasformazione interne presso le ferrovie comportano le tensioni economiche e sociali, ugualmente l'aumento del traffico internazionale.

Le ristrutturazioni e le privatizzazioni presso le ferrovie, vengono mal sopportate dai ferrovieri. I ferrovieri che lavorano nei confini di Stato chiedono ad ALE di essere attenti al dumping-sociale come per esempio può essere la differenza di retribuzione; cosa che può avvenire attraverso la trascuratezza dell'addestramento, attraverso la ricerca del profitto.

Obiettivo di ALE

ALE ha come obiettivo di riunire democraticamente

tutti i sindacati dei macchinisti Europei. La professione di Macchinista è impedita dai confini e dalle barriere linguistiche.

Per ALE gli Incontri Internazionali dei macchinisti e lo scambio del trasporto acquistano un grande valore professionale e socio-politico.

Politica relativa alla professione

ALE vuole mettere insieme tutti gli attori principali europei, i datori di lavoro, i politici competenti di ferrovia dell'U.E. per affrontare insieme i problemi lavorativi e socio-politici.

Per rappresentare efficacemente gli interessi socio-politici del Macchinista Europeo, ALE nel 2005 ha fatto una richiesta ufficiale di partecipazione alla Commissione UE dell'Occupazione, Sociale e Pari Opportunità per il dialogo sociale nel settore ferroviario.

ALE fa parte della Confederazione Europea dei Sindacati Indipendenti (CESI). Primi contatti si sono avuti con la federazione Europea dei Trasporti (ETF). Ora si sta lavorando per la formazione di un sicuro accordo di cooperazione per il lavoratore.

ALE si sforza affinché i macchinisti europei siano mantenuti e riconosciuti altamente professionalizzati. Lo standard di sicurezza della ferrovia è alto sia per i passeggeri che per le merci.

L'articolo 17 della prescrizione europea N° 881/2004 prevede l'aumento dei criteri di professionalità e il possesso di un organico per la manutenzione del sistema ferroviario per essere un'Agenzia Ferroviaria.

In questo sono da considerare prioritari i macchinisti e gli istruttori. Nel



prossimo futuro, per elaborare queste referenze, ALE ha intenzione di allestire un gruppo di lavoro supplementare.

Per questo motivo ALE ha ora quattro colleghi che collaborano in tre gruppi di lavoro dell'ERA.

Si interessano di Interoperabilità e standardizzazione delle locomotive, così come per le opere di riparazione e gli obiettivi di sicurezza.

L'equiparazione sociale e standard giuridici del lavoro in Europa – Esigenza di ALE

I Macchinisti devono avere buoni condizioni di vita nei propri Paesi di origine e non devono avere l'esigenza di spostarsi dal proprio posto di lavoro di macchinista perché hanno una retribuzione più bassa.

La richiesta di ALE è quella che in tutta Europa nel futuro vi possa essere l'equiparazione degli stipendi. Per questo motivo i sindacati aderenti ad ALE considerano necessario ed urgente un processo di integrazione per armonizzare le condizioni sociali, economiche e giuridiche dei lavoratori in Europa.

Un passo avanti ha fatto ALE sulla retribuzione e sul dumping sociale nel traffico internazionale attraverso la stesura di un memorandum, fatto nel novembre 2006, con il Gruppo delle Imprese di Rail4Chem ed altri partner dell'alleanza European Bulls.

Gli interessi che si vogliamo garantire sono quelli di assicurare al personale viaggiante che lavora su tratte interna-



zionali una retribuzione adeguata alle responsabilità, una protezione in caso di inabilità al servizio ferroviario e la compatibilità tra la professione svolta e la propria famiglia.

La novità è che i macchinisti che lavorano nelle tratte estere devono essere retribuiti come il loro Colleghi che lavorano nello stesso Paese.



Se invece la loro retribuzione dovesse essere più un'alta, quando condurranno il treno nel Paese estero manterranno la propria retribuzione.

Ferrovia e politica di traffico

La richiesta prioritaria di ALE è quella che la liberazione non pesi in modo esagerato sulla pelle del macchinista e di altro personale viaggiante. L'UE ritiene la liberalizzazione un farmaco per la ferrovia. Essa trasmette le esperienze del traffico aereo e stradale alla ferrovia.

ALE non dice essenzialmente no alla liberalizzazione ed alla gara per acquisire trasporto, ma in un modo controllato. Da sempre ALE ha avanzato la richiesta di rallentare o arrestare la liberalizzazione e indicare come primo passo da fare l'equiparazione ed l'armonizzazione delle condizioni di gara tra le società che si occupano di trasporto ferroviario.

L'ammodernamento delle Stazioni e il miglioramento del sistema ferroviario europeo è una decisione politica. Se lo si vuole, poi si devono costruire le condizioni per promuoverlo e controllarlo.

ALE ritiene essenziale che l'apertura dalle rete europea al trasporto merci e passeggeri sia la strada giusta per una rianimazione e promozione del traffico ferroviario attraverso l'UE.

ALE ritiene che debbono essere chiariti i problemi riguardanti:

Armonizzazione delle condizioni di gara tra i le società che si interessano di traffico ferroviario

Standardizzazione delle diverse condizioni che regolano l'orario di lavoro, specialmente riguardo ai cambi e al servizio notturno.

Mantenimento e controllo dell'osservanza delle regole dell'orario di lavoro nel traffico internazionale.

Presupposti per l'assunzione professionale del macchinista.

Garanzia di un addestramento professionale standardizzato.

Strategia

ALE ha come obiettivo, è ciò dipende direttamente anche dalle nostre strutture sindacali europee e nazionali, l'allestimento e standardizzazione del lavoro e delle condizioni economiche dei nostri membri.

Tesseramento

Possono tesserarsi ad ALE tutti i sindacati autonomi dei Macchinisti e del Personale Viaggiante e le associazioni professionali europee democraticamente organizzate.

Fondazione

ALE è stata costituita a Roma nel 1988 da quattro rappresentanti dei Sindacati dei Macchinisti:

della Germania, rappresentata dai Sigg. Fuhrmann, Karl Klein, Manfred Schell del GDL, dell'Italia, rappresentata dal Sig. Giuseppe Minutoli dello SMA, dei Paesi Bassi, rappresentata dal Sig. Jan Altena del VVMC e dalla Svizzera, rappresentata dal Sig. Fritz Schneider del VSLF.

Contratti Collettivi

ALE non è in grado di stipulare contratti collettivi; i singoli Sindacati aderenti ad ALE nel proprio Paese sono tuttavia organizzati in campo nazionale.

Contrattano con le Ferrovie, stipulano i Contratti Collettivi ed esercitano tutti i mezzi giuridicamente ammessi come possono programmare, se necessario, scioperi per il riconoscimento del diritto.

Gli iscritti Fast Ferrovie possono accedere a tutte le convenzioni ASSO CRAL, presentando la propria tessera con il bollino ASSO CRAL



CARTA SERVIZI ASSO CARD

LA TESSERA PER OTTENERE SCONTI IN TUTTA ITALIA !!



NESSUN COSTO, NESSUNA SCADENZA

SCOPRI I VANTAGGI DI APPARTENERE AD UN GRANDE CIRCUITO DI CRAL e di ATTIVITA' COMMERCIALI, SANITARIE e TURISTICHE

Sconti **REALI** su più di 850 attività commerciali, sanitarie e turistiche in tutta Italia

Consulta le agevolazioni sul ns portale:

www.assocral.org

oltre 30.000 pagine/mese visitate dai soci

usata da più di 250.000 persone in tutta ITALIA !!

Richiedi maggiori informazioni al numero verde
800.12.69.21

Alcuni esempi di **CONVENZIONI** Asso Cral Italia

City SIGHTSEEING Italy - BUS ROSSI
Sconti fino al 15%

Sconti su TRAGHETTI

Biglietteria agevolata per spettacoli in tutta Italia

Sconti su TEATRI nelle maggiori città

HERTZ
In tutto il MONDO

Sconto 30/40% su Assicurazioni RC AUTO (Toscana Lazio Umbria)

AUTO GRILL FINIGRILL
Sconto 10% in autostrada

Cambi Merce Auto
Sconti fino al 24%

FINANZIAMENTI a TASSI AGEVOLATI

SPESE DENTARIE
L'unica polizza che permette di non pagare più il dentista

Coperture Professionali per i Medici
Risparmi sicuri sulla polizza professionale fino al 55%

AMPLIFON sc. 10%

Buoni sconto ASSOCRAL

SHOP on LINE
Acquisti sul Web a prezzi scontati

H3G - TELEFONIA
30€ di Ricarica ulteriore

TELEPASS
Prossimamente

Sconti su LINEE AEREE LOW COST

HOTELS e B&B Villaggi Turistici
Sconti fino al 50%

TOURING CLUB
Tariffe agevolate

PARCHI GIOCHI e attrazioni

MEDICI SPECIALISTI
Ist. di Analisi

Ristoranti in tutta Italia

...a conti fatti con la Asso Card si risparmiano più di 1.500 €/anno



La riorganizzazione di Trenitalia

di Aniello Carpenito

Con la nomina del nuovo Amministratore Delegato del Gruppo F.S. Ing. Moretti, si sono avute delle sostanziali modifiche a quello che era il vecchio assetto organizzativo di Trenitalia.

A capo della Società è stato chiamato l'Ing. Soprano, costui ha sostituito il vecchio Amministratore Delegato l'Ing. Testore.

Quest'ultimo fin dal suo insediamento aveva proposto, realizzandolo poi solo in parte, l'accorpamento dei vari settori di Trenitalia, finalizzandolo alla creazione di un'ottimale sinergia tra gli stessi, che si coniugasse con il contenimento dei costi di gestione e l'ottimizzazione dei servizi resi.



Dott. Luigi Lenci Presidente di Trenitalia

Ragion per cui, nei vari ordini di servizio divulgati, aveva riunito sotto un'unica Direzione sia l'ex Trasporto Regionale, sia l'ex Divisione Passeggeri, nel contempo, con la creazione della DOT, aveva riunito sotto un'unica Direzione anche tutte le Officine.

Se i propositi erano buoni, stessa cosa non si può dire per i risultati ottenuti. Fermo restando che le colpe sono innumerevoli ed i colpevoli da rintracciarsi tra i soggetti più disparati, quanto è successo al cambio orario 2005/2006 è sicuramente esemplificativo della distanza esistente tra le intenzioni e gli obiettivi perseguiti.

In quella occasione, infatti, ad una proposta commerciale del tutto errata, ha fatto riscontro la soppressione giornaliera, protrattasi per un lungo periodo, di un numero di convogli inimmaginabile fino a pochi mesi addietro. Queste cancellazioni sono state congruenti alla differenza esistente tra il progetto produttivo e l'insufficienza di risorse, sia per quanto concerne la consistenza del personale, sia nella

quantità di locomotive e carrozze a disposizione per il servizio.

Anche il progetto riorganizzativo della manutenzione, la D.O.T. appunto, sebbene fosse partito animato da quelli che apparivano ottimi propositi e interessanti progetti di rinnovamento radicale, non ha poi potuto fare molta strada. Tanto è vero che lo abbiamo visto arenarsi mestamente anch'esso, sulla spiaggia costituita dai soliti, innumerevoli e tristemente noti problemi, come la carenza endemica di materiale trainante e rimorchiabile, che invece di trovare soluzione, hanno finito per soffocarlo inesorabilmente.

D'altro canto, qualunque pianificazione di modifica funzionale del processo manutentivo dei rotabili, nel Gruppo FS, per avere margini accettabili di possibile concretizzazione, a nostro avviso, non può prescindere da un urgente rinnovamento del parco mezzi e carrozze, che risulta essere il più vecchio tra quello dei paesi europei leader del trasporto su ferro, come la Francia o la Germania.

Fatta questa premessa, diamo ora un rapido sguardo alla nuova Organizzazione di Trenitalia.

Possiamo affermare, senza tema di smentita, che, in parte, si ritorna all'antico. Ricompaiono, infatti, le vecchie Divisioni ma, questa volta, insieme con una piccola ma sostanziale differenza: nella vecchia struttura, le divisioni avevano finito per costituire quasi della Società a se stanti, di contro, oggi, il timone è saldamente affidato nelle mani di Trenitalia, la quale, in buona sostanza, agisce come una piccola Holding.

Entrando nello specifico di una prima analisi dell'Organigramma illustrato nelle pagine successive del giornale, verifichiamo, effettivamente, il ritorno alle Divisioni Passeggeri Regionale, Passeggeri N/I e Logistica, le quali hanno sotto la loro diretta responsabilità tutta la filiera del prodotto treno assegnato. Conseguentemente, la Produzione, la Gestione del Personale e la Manutenzione Corrente, tornano ad essere responsabilità delle singole Divisioni.

Tra i cambiamenti più evidenti, si nota come non vi siano più le vecchie Direzioni Territoriali, le quali, con i relativi Direttori Regionali, gestivano sotto la

loro giurisdizione più Regioni. Un cambiamento, questo, che da un punto di vista sindacale, è accolto con una certa soddisfazione; conseguenza del fatto che, la precedente struttura, con la sua mancanza di responsabilità diretta da parte dei titolari del confronto, ha creato non pochi problemi di Relazioni Industriali.

Un'altra modifica significativa è certamente quella che riguarda la vendita. Mentre prima si era cercato di unificarla, oggi, con il nuovo assetto, ogni Divisione cura il proprio business.

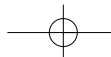
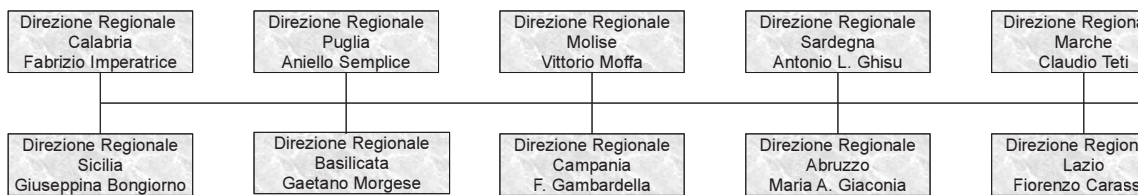
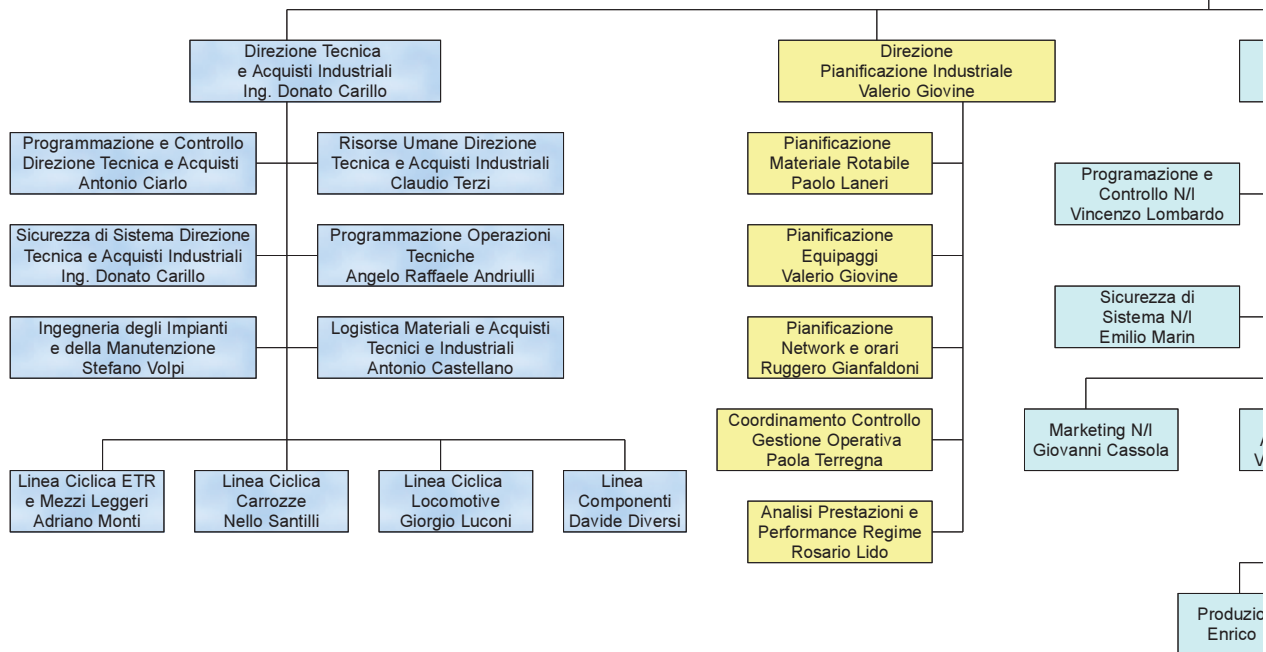
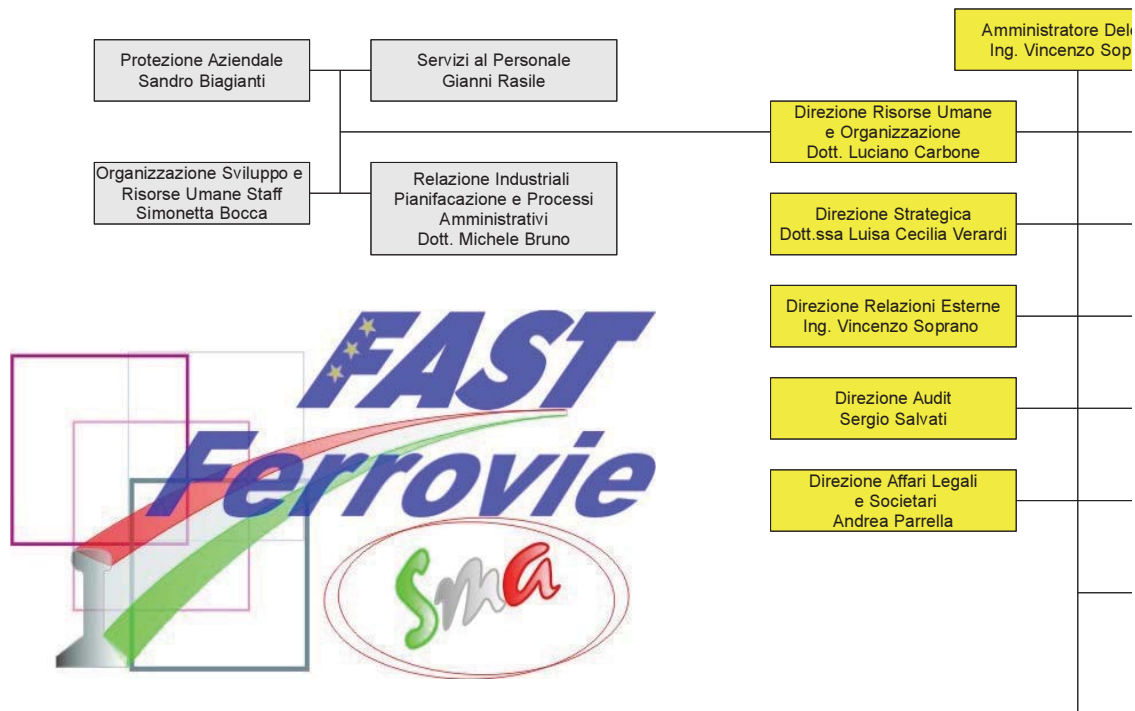
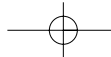
Stessa cosa vale sia per il personale di macchina, sia per quello di scorta. Costoro prima erano gestiti in maniera separata, ossia: il bordo faceva parte della commerciale, mentre il macchinista della produzione. Nella nuova organizzazione, entrambi sono gestiti dalla produzione delle singole Divisioni.

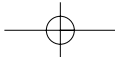
Ovviamente anche le Officine hanno subito la stessa sorte, come dimostra il fatto che, nell'organigramma appena entrato in vigore, ogni singola Divisione, ha il controllo diretto della Manutenzione Corrente relativa al proprio parco rotabili. Solo la Manutenzione Ciclica è trasversale a tutte e tre le Divisioni ed è gestita dalla Direzione Tecnica e Acquisti Industriali.

Anche la vecchia struttura del R.U.O. ha cambiato sia i propri perimetri, sia la missione, trasferendo alle singole Divisioni e alla Direzione Tecnica e Acquisti Industriali, la struttura Organizzativa delle Risorse Umane, Programmazione e Gestione Organici.

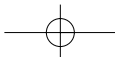
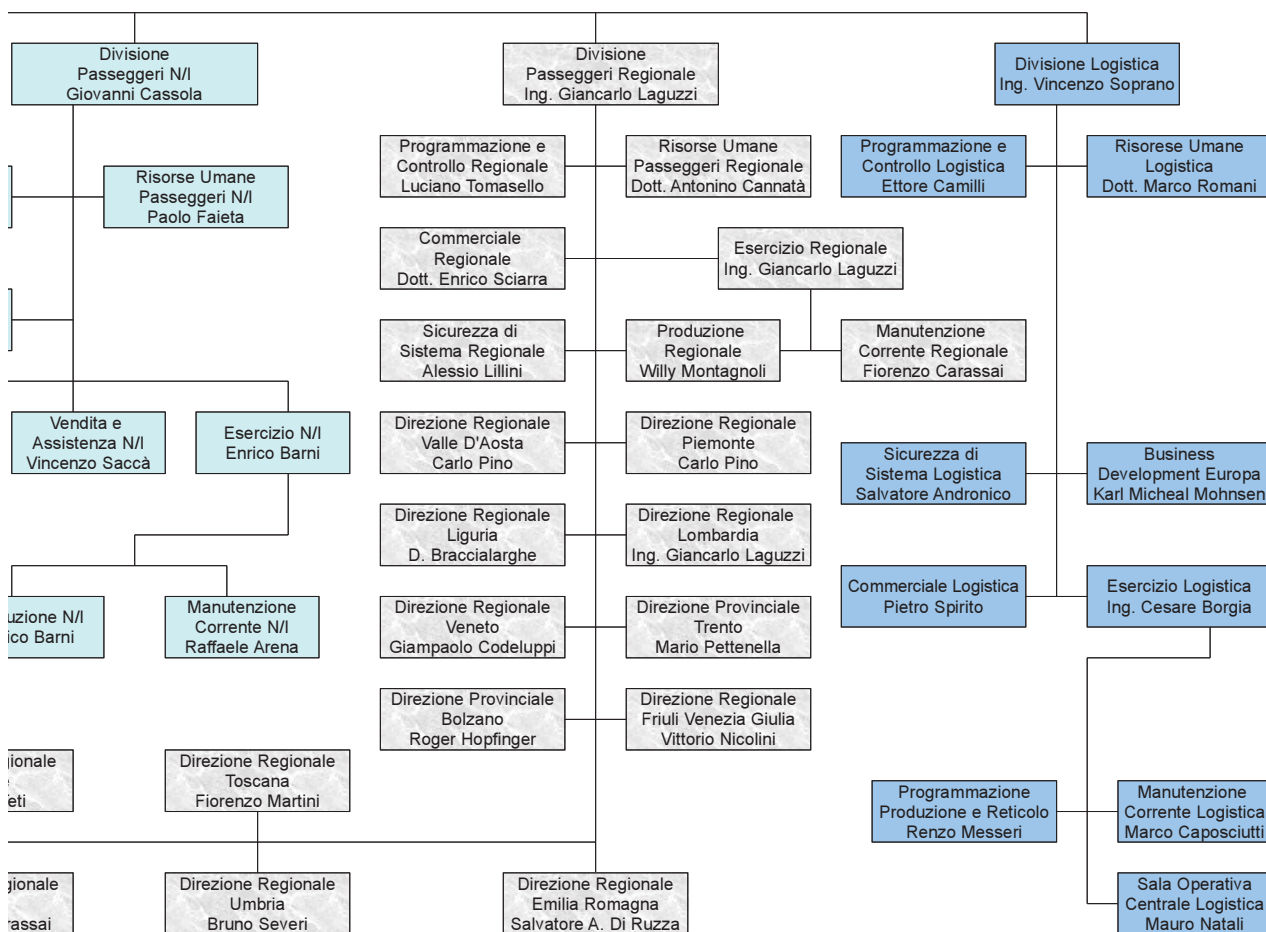
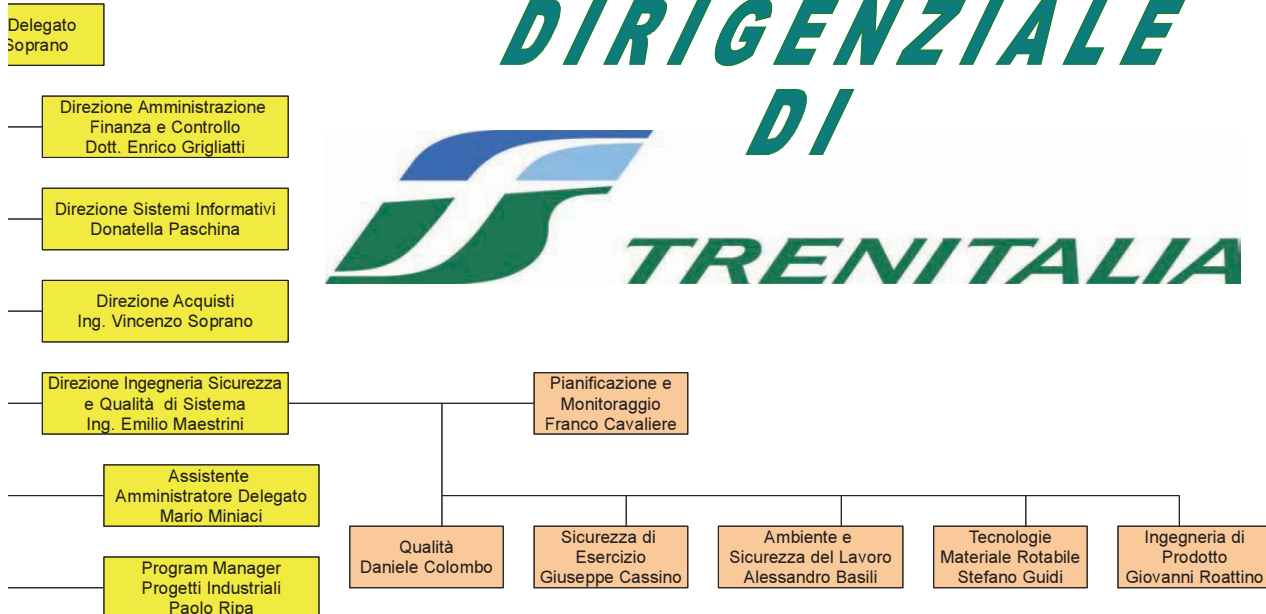
La vecchia struttura delle Relazioni Sindacali Territoriali è stata soppressa così come è stata cancellata la Direzione Alta Velocità con la sottostante struttura, ad eccezione del Product Manager AV, il quale passa ad operare nel Marketing della Divisione Passeggeri N/I.

La Direzione Pianificazione Industriale amplia il suo perimetro organizzativo e di missione acquisendo la pianificazione degli orari della Divisione Logistica, mentre la struttura di Pianificazione del Personale di Bordo, cambia denominazione in Pianificazione Equipaggi, mantenendo le attuali responsabilità ed acquisisce quelle inerenti alla Pianificazione del Personale di Condotta e Manovra.





ORGANIGRAMMA DIRIGENZIALE DI



Relazione della Segreteria Nazionale al Direttivo Nazionale del 10, 11 e 12 dicembre 2006

Care amiche, cari amici,
Vi ringrazio della vostra partecipazione ai lavori di questo Direttivo Nazionale che cade nelle vicinanze delle feste natalizie. Comprendo i disagi che ciò ha creato a voi e alle vostre famiglie e pertanto, qualora fosse possibile, i ringraziamenti sono ancora più sentiti.



Pietro Serbassi
Segretario Nazionale FAST Ferrovie

Siamo, però nel contempo certi che comprendete e condividete quanto, le motivazioni che sono alla base di questa nostra assise, siano molto rilevanti sul piano politico, in virtù dei processi di trasformazione, ma forse sarebbe meglio dire della rivoluzione culturale ed organizzativa, attualmente in atto nel Gruppo F.S., nonché delle ricadute sul lavoro che, presumibilmente, ciò comporterà.

Il tutto ovviamente dovrà darci gli stimoli necessari per affrontare il nuovo anno che, pertanto, si prospetta impegnativo e pieno di sfide, **nella convinzione che la Fast Ferrovie dovrà svolgere un ruolo politico attivo.**

L'esigenza di condividere insieme questi importanti elementi di riflessione, accompagnata dalla necessità di verificare lo stato d'attuazione del processo organizzativo di Fast Ferrovie, all'indomani del cambio della sigla e della nostra ragione di essere, sono alla base delle motivazioni per cui è stato convocato questo Direttivo Nazionale.

Il compimento vero e strutturale della nostra trasformazione, deliberata dall'ultimo Congresso Nazionale, è la condizione unica ed indispensabile affinché, la nostra Organizzazione Sindacale, svolga il ruolo

da protagonista al quale prima facevo riferimento e per poter dare continuità al percorso di rinnovo del Contratto Collettivo di Lavoro delle Attività Ferroviarie, in assoluta coerenza con il mandato che ci siamo dati nella scorsa primavera.

Per far ciò, la Fast Ferrovie, dovrà far lievitare il suo processo di trasformazione sul piano politico ed organizzativo, in modo quanto mai omogeneo su tutte le sue realtà territoriali. Ciò sarà possibile, nei tempi fisiologici minimi, se, tra la Struttura Nazionale e le Segreterie Regionali, così come tra tutti gli Organismi Territoriali, ci sarà un interscambio continuo ed un coinvolgimento sempre maggiore sulle problematiche afferenti sia il livello centrale, sia quello periferico. In questa logica il nostro Direttivo Nazionale, **nella sua qualità di massimo organo deliberativo della nostra O. S.**, è chiamato, gioco forza, a svolgere un ruolo di verifica ed impulso sull'attuazione dei nostri deliberati congressuali.



Angelo D'Ambrosio
Componente della Segreteria Nazionale

Premessa e considerazioni

Nel periodo di tempo intercorso dall'ultima volta che ci siamo riuniti, io stesso e la Segreteria Nazionale, nella sua quasi totalità, siamo stati impegnati in una lunga serie di assemblee fra i ferrovieri, nelle quali abbiamo ulteriormente spiegato le ragioni alla base delle nostre scelte congressuali e, contestualmente, raccolto, verificato e costruito le linee programmatiche del rinnovo del CCNL delle attività ferroviarie.

Parallelamente, i gruppi di lavoro che avevamo costituito all'uopo, si sono riuniti ed hanno lavorato anche sulla base degli

spunti che, sia nel modo suddetto, sia tramite il filo diretto con le strutture periferiche, venivano raccolti sul territorio. In questi giorni di lavoro, i cinque referenti, ci parteciperanno le valutazioni e le conclusioni alle quali sono giunti, in coerenza con l'esigenza indilazionabile di procedere al succitato rinnovo contrattuale.

Questo modo di operare, che mette in primo piano il coinvolgimento massiccio dei Ferrovieri, iscritti e non alla Fast Ferrovie, sulle tematiche contrattuali, forse a qualcuno è potuto sembrare innovativo.

Per quanto ci riguarda, invece, non è affatto una novità. Rappresenta bensì la congruenza di un sindacato autonomo che, come SMA prima e come FAST Ferrovie oggi, si è sempre mosso, si muove e si muoverà seguendo la strada che, partendo dalle rivendicazioni dei lavoratori, porta, alla stesura delle piattaforme rivendicative ed alla creazione delle vertenze, e, quindi, alla loro risoluzione.

Affermiamo ciò pur ricordando che, **e lo diciamo assumendocene in parte le responsabilità**, nella gestione del sindacato precedente a quella di oggi, **il processo di coinvolgimento democratico sulle scelte operative sia degli iscritti, sia delle nostre strutture periferiche, aveva avuto qualche piccolo ma significativo e pericoloso, smarrimento;** il quale, non nascondiamocelo, è stato il presupposto che ha portato all'indizione tempestiva del Congresso Nazionale Straordinario prima, ed al ricambio profondo della sua dirigenza nazionale poi.

Oggi però, anche grazie al cospicuo sforzo organizzativo fatto, possiamo affermare, con un pizzico d'orgoglio, che, per quanto concerne il recupero del rapporto di collaborazione con le sedi periferiche e gli associati, siamo in fase sicuramente molto avanzata; certamente più avanti di dove eravamo, quando riscontrammo quelle incongruenze, chiamiamole così, significativamente caratterizzanti il periodo conclusivo della passata gestione politica dello SMA.

Riteniamo che, **in questo ultimo anno**, abbiamo fatto, insieme, grandi passi in avanti nella sfera della comunicazione interna. Oggi, infatti, in tempo reale, tutte le nostre strutture sindacali, centrali e periferiche, sono a conoscenza delle medesime informazioni sullo stato delle vertenze in atto, ciò permette, tra l'altro, alle

Segreterie Regionali, di partecipare la propria attesissima opinione sull'elaborazione delle nostre posizioni sindacali, sui tavoli negoziali nazionali. L'imbutto del "sapere e del fare", nel quale, anche a causa di una centralizzazione eccessiva delle scelte Sindacali Nazionali, la nostra O. S ha rischiato di cadere, ci ha portato a sviluppare una seria analisi interna e ad assumere le soluzioni necessarie e sufficienti per garantire un maggior coinvolgimento di tutti; frattanto, ha fatto riacquistare maggiori stimoli a tutti i nostri attivisti, la qual cosa costituisce sempre, un elemento indubbiamente indispensabile per poter garantire vitalità all'attività sindacale della nostra Fast Ferrovie. Sono certo quindi, che, come me, anche voi tutti, avvertite forte la sensazione che, dopo un periodo di disorientamento iniziale, oggi, finalmente, nella nostra Organizzazione Sindacale si respira un'aria diversa, quella che scaturisce dalla possibilità di un maggior dibattito, **magari anche aspro quando capita e quando occorre**, ma sincero e costruttivo, garanzia indispensabile per ricercare e tracciare la linea sindacale comune, da dover poi tenere nel confronto con la controparte.



*Aniello Carpenito
Componente della Segreteria Nazionale*

Tengo a precisare che, questa lunga premessa, non è pervasa da spirito polemico, inutile in genere e sicuramente dannoso all'economia dei lavori di questa assise, bensì è necessaria per evidenziare, opportunamente, il cammino fin qui percorso, da noi tutti, nella costruzione della Fast Ferrovie prima, e nella rifinitura costante della nostra struttura poi, sempre saldamente legati alle nostre radici di Sindacato Autonomo.

Si! Perché quello che è fuori discussione, e non potrebbe essere altrimenti, è la nostra consapevolezza, la nostra volontà, di continuare dignitosamente per **la nostra strada di autonomia** senza compromessi né condizionamenti, ben consci di percorrere un'erta sempre più tortuosa e piena di insidie. **Continueremo, senza indugio alcuno, a non tener conto di quelle sirene che, ammalianti, cantano vicine** e di quanti parlano e sparano dall'alto di fulgidi principi d'indipendenza, per poi magari associarsi alle più diverse compagini politiche o sindacali.

Non dobbiamo mai dimenticarci che **il tempo è uno specchio che svela qualunque travestimento**, ogni dissertazione opportunistica o di maniera viene, prima o poi, smascherata, finendo, così, per svelire chi le ha pronunciate.

Anche sul versante organizzativo interno, **nella cui cura è doveroso ricordare il significativo supporto fornitoci dal Segretario Generale della Federazione**, abbiamo fatto progressi degni di nota. Alcune regioni, sgravate dal peso delle annose polemiche e delle frizioni interne, che troppo spesso, nel recente passato, ne hanno limitato l'attività ed i risultati, sono riuscite a prendere nuovo slancio aprendosi scenari di rilancio inimmaginabili solo pochi mesi addietro. Poche altre Regioni sono ancora fase di assestamento, ma ritengo di poter dire che, allo stato attuale delle cose, esistono sono tutte le premesse, affinché, entro il prossimo anno, anche queste ultime possano riprendere con serenità una forte attività sindacale.

La congruità degli impegni e del livello del confronto in Azienda ci ha costretti a rinviare il 2° corso professionale per i nostri quadri sindacali che, come ben sapete, era programmato proprio per questi giorni che precedevano il Direttivo Nazionale.

Con soddisfazione, di contro, riferiamo come siamo riusciti a rispettare la programmazione dei tre giorni di confronto con i Segretari Regionali a Grottaferrata, dove, tra tutti gli intervenuti, si è distinta una qualificata "tavola rotonda" con i dirigenti del Gruppo FS, di AGENS e di RTC. Una seduta di lavoro intensa, che riteniamo sia stata veramente utile sia per la nostra O. S., sia per tutti partecipanti, grazie agli argomenti trattati ed al costruttivo approfondimento che si ne è scaturito, che costituisce un importante elemento propedeutico al percorso di preparazione al confronto per il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie.

Scenario di riferimento e obiettivi

Terminata, infine, la polemica che si è protratta per tutta la scorsa estate, sul cambio al vertice del Gruppo FS e sulla ridda di dichiarazioni relative allo stato del Gruppo F.S., il nuovo Amministratore Delegato del Gruppo FS, Ing. Mauro Moretti, ha finalmente chiarito, senza tema di smentita, che la condizione di salute delle nostre Aziende Ferroviarie è veramente molto critica e che, in particolare la situazione di Trenitalia è ancora più drammatica di quanto dichiarava il vecchio management.



*Carlo Nevi
Componente della Segreteria Nazionale*

Infatti, il nuovo vertice societario, con molta chiarezza, ci ha confermato che il passivo di bilancio si avvicina drammaticamente a due miliardi di euro, puntualizzandoci quindi la grave crisi finanziaria e industriale in cui versa il Gruppo FS e in particolare, come già detto, la sua Società di Trasporto.

Ricordiamo che, in maniera anomala ma certamente necessaria, anche noi in occasione dell'Assemblea Nazionale delle RSU e degli RLS, avevamo evidenziato l'inderogabile necessità di un rapido cambio del vertice aziendale, in quanto eravamo e siamo ancora certi, che il tempo a disposizione per risanare i danni, fatti negli anni scanditi dalle passate gestioni, è ormai agli sgoccioli. Siamo anche convinti, e lo diciamo con forza, **che il sindacato e i lavoratori hanno già fatto la loro parte, accettando**, quando tutti la ritenevamo l'unica strada percorribile nel perseguimento del risanamento e del rilancio del Gruppo F.S. **quei sacrifici che gli ultimi due CCNL hanno determinato.**

Gli sforzi e le abnegazioni sul lavoro garantiti, con grande senso di responsabilità, dai dipendenti del Gruppo F.S., però sono stati resi vani



Sergio Vecchione
Componente della Segreteria Nazionale

dalle **inadeguatezze gestionali** e dai conflitti fra i vari manager che, troppo spesso, sono sembrati più volti a rispondere ad esigenze politico/partitico, piuttosto che alle necessità industriali dell'Azienda.

Pertanto era ormai diventato inevitabile che l'azionista prendesse decisioni traumatiche nei riguardi del vertice dell'Impresa, che tra l'altro, **viste le liquidazioni concesse**, sono state traumatiche solo per il Gruppo FS, mentre invece per i Manager che, gravati da pesante responsabilità, probabilmente, avrebbero dovuto avere una diversa dignità dimettendosi dai loro incarichi dirigenziali, si sono rivelate, a dir poco, rasserenanti.

La scelta di dividere nuovamente l'incarico di Amministratore Delegato da quello di Presidente di Gruppo riteniamo sia stata una buona scelta, visto poi che, tra l'altro, il Presidente dott. Innocenzo Cipolletta è indiscutibilmente una figura forte e di primo piano.

In tutta questa storia, infine, volendo tentare un concreto recupero del tempo sperato, non poteva essere fatta, a nostro avviso, una scelta migliore, quale nuovo Amministratore Delegato, dell'ing. Mauro Moretti.

Tale considerazione prende spunto dal fatto che egli ha l'indubbio merito di provenire dall'interno dei ruoli F.S. e, nel contempo, di essere riconosciuto come uno dei massimi esperti di sistemi ferroviari. **L'ing. Moretti**, altro aspetto sicuramente positivo, **non ha nemmeno l'alibi del noviziato**, in quanto conosce profondamente sia tutte le aziende del Gruppo FS, sia i pregi e i difetti dei manager che le gestiscono, quindi è nelle condizioni di partenza migliori, per affrontare rapidamente i problemi e vincere la sfida del risanamento.

Certe cose dette da noi di Fast Ferrovie,

che non siamo mai stati, né fra coloro i quali si possono individuare tra i più vicini al neo Amministratore Delegato, né particolarmente benevoli nel considerare il suo operato nei precedenti incarichi, forse stridono ai più, ma, **siccome è nostro costume valutare le persone solo dai fatti**, non esprimiamo preconcetti che non ci appartengono, limitandoci ad esternare valutazioni oggettive nella attesa che i buoni auspici abbiano a concretizzarsi; consci, comunque, di andare ad affrontare, un nuovo periodo di confronto sindacale, che si apre, tra l'altro, con una fase delicata come quella contrattuale, con una controparte guidata da un chi rappresenta una svolta sostanziale e positiva, rispetto i precedenti rapporti Azienda/Sindacato.

Fin dalla prima riunione è stato evidente il cambiamento del clima nel gruppo FS. Infatti, il primo segnale che il nuovo A.D. ha lanciato verso il sindacato è stato quello di un mutamento del rapporto nelle relazioni industriali.

La chiarezza e la trasparenza dei rapporti sono stati da subito elementi qualificanti della nuova annunciata stagione di relazioni industriali. Dopo aver atteso inutilmente diversi anni, finalmente, il Sindacato è riuscito a sapere prima dei mass media i risultati di chiusura della semestrale di cassa, sia di Trenitalia, sia di RFI, non solo, dopo una prima cruda e sintetica analisi, l'ing. Moretti si è impegnato a dare periodicità a questo tipo d'incontri da lui stesso presieduti.

Fino ad oggi possiamo dire che ha mantenuto tale impegno. Le informazioni e le nostre idee in merito all'attuale situazione del Gruppo FS, le abbiamo già evidenziate tramite i nostri notiziari e il nostro periodico **"la Voce delle Attività Ferroviarie"**, il quale è ritornato in stampa con una nuova linea editoriale, dopo un lungo periodo di forzato blocco dovuto agli errori, in particolare negli adempimenti di legge, commessi **in merito alla registrazione della testata "La Voce..."**, da chi ne era responsabile nella precedente gestione SMA.

Nei lavori di questo Direttivo Nazionale, dovremmo programmare le nostre linee guida che ci permette-

ranno di costruire la piattaforma rivendicativa per il rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie, **affrontando, compiutamente, tutte le variabili** che si pongono fra la nostra idea di rinnovo contrattuale e quello che il mercato liberalizzato del trasporto ferroviario ci chiede.

Nell'analisi che, giocoforza, dovremmo fare, non possiamo non tenere conto che esistono ruoli e competenze che interesseranno:

il Ministero dei Trasporti quale regolatore;

il Ministero dell'Infrastruttura come responsabile dell'offerta di infrastruttura ferroviaria;

il Ministero dell'Economia nella qualità di azionista del Gruppo FS.

E' fuor di dubbio che, in tutti i mercati liberalizzati, sulle scelte da assumere insistano e pertanto debbano essere considerati, sia gli azionisti pubblici, sia quelli privati.

Procedendo per gradi, è evidente che il primo problema da affrontare è quello relativo allo stato patrimoniale del Gruppo FS, ma soprattutto di Trenitalia, nella consapevolezza che, **nella finanziaria 2007, vi è stata un'attenzione diversa**, rispetto a quella precedente; come si evince dal fatto che, in quella di quest'anno, sono stati ripianati i tagli sui contratti di programma e di servizio fatti nella finanziaria 2006.

Quindi, anche se non vi è una ricapitalizzazione immediata, sono stati



Il Segretario Nazionale FAST Pensionati Agostino Apadula
e il Segretario Generale FAST Giovanni Martinelli

previsti, quanto meno, stanziamenti per debiti pregressi dello Stato per Trenitalia, sia pur di entità non pienamente sufficiente.

Ciò dimostra, a nostro giudizio, che è emersa evidente, la volontà di risanare il Gruppo F.S..

È altrettanto vero, e la cosa ci preoccupa notevolmente, che corrono continue voci riconducibili al Ministero

dell'Infrastruttura sulla sua volontà di modificare gli attuali assetti societari, **sopprimendo l' Holding ed assumendo, conseguentemente, il controllo diretto di RFI.**

Non vorremmo che dietro l'annuncio di risanamento dei conti del Gruppo F.S. si mascheri, in realtà, uno scontro di competenze, avente il solo scopo di ottenere la gestione delle notevoli risorse destinate, o che dovranno essere destinate, agli investimenti infrastrutturali.

Per quanto ci riguarda **riteniamo che gli attuali assetti aziendali**, rispettosi di tutte le direttive UE, permettano di garantire sia il risanamento del Gruppo, sia quello delle sue società, sia il rilancio del trasporto ferroviario in Italia. Un elemento, quest'ultimo, da noi ritenuto indispensabile per assicurare la ripresa economica del nostro paese e, **non meno importante**, per permettere di dare maggiori garanzie di stabilità di lavoro ai dipendenti del sistema ferroviario.



Referente Nazionale C.P.O.
Lucia Lo Campo

Aspetto altrettanto delicato è quello che riguarda la necessità della costituzione **dell'Authority del trasporto Ferroviario**, da troppo tempo prevista, ma che purtroppo **sta rischiando di affogare nel mare magno** delle discussioni più oziose, ormai padrone dal vacuo dibattito imperniato sul dilemma: dovrà essere un'Agenzia del Ministero dei Trasporti o una branca di un'Authority più ampia del trasporto? Sinceramente a noi non appassionano discussioni del genere, in quanto **l'urgenza ci impone di fermare** l'attuale stato di deregulation delle regole, visto che il continuo sfornare di Direttive e prescrizioni da parte della Direzione Tecnica stanno rendendo impossibile la gestione della formazione di chiunque operi direttamente nella circolazione ferroviaria, siano

essi macchinisti, capi stazione o quant'altro.

Questo flusso continuo di nuove norme non potrà essere fermato se non con la costituzione di un soggetto esterno al gruppo, in grado di autofinanziarsi e che possa quindi emanare norme d'esercizio e controllarne il loro rispetto senza incorrere nello sgradevole sospetto di essere influenzato, nelle proprie scelte dalle problematiche di Business o delle Imprese Ferroviarie o del Gestore dell'Infrastruttura.

L'urgente esigenza di un'Authority scevra da influenze esterne è ancora più evidente dopo lo stillicidio **dell'annosa vertenza sul VACMA conclusasi con una "Caporetto" di tutti coloro** avevano preso tale strumento come un totem per imporre un nuovo equipaggio treno senza la necessaria tecnologia.

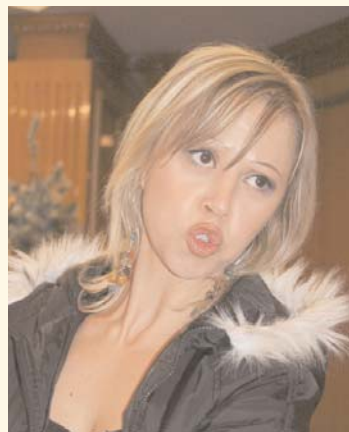
Una vittoria sindacale che ricorda i migliori tempi del sindacalismo, con costi della vertenza elevatissimi sia per il Gruppo FS che per i clienti del trasporto ferroviario.

Ci aspettiamo che il Ministero dei Trasporti faccia quanto prima chiarezza nell'unificazione in un unico "ufficio di controllo" per tutto il sistema ferroviario, non com'è invece oggi, dove troviamo le cosiddette "ferrovie concesse" soggette alle norme emanate dall'apposita branca della motorizzazione civile, mentre Trenitalia risponde alle norme della Direzione Tecnica.

Problematica che, ingenerosamente, per necessità di sintesi, ho cercato di semplificare, ma che sicuramente rende l'idea delle difficoltà che un tale sistema porta nel processo di liberalizzazione del trasporto pubblico locale.

Anche perché in molti parlano di liberalizzazione del Trasporto Pubblico Locale, ma nessuno denuncia le anomalie e le sperequazioni che esistono in questo settore, dove **le aziende municipalizzate sono delle S.p.A. solo sulla carta**, gestendo patrimoni pubblici, e non hanno quindi, la reale esigenza di far quadrare i conti, ragion per cui, anche i rinnovi contrattuali **sono garantiti dalla "mano pubblica"** - magari aumentando le accise sui combustibili da trazione - . Gli assessori al trasporto, siano essi Regionali, Provinciali o Comunali, si sentono più degli Amministratori Delegati che dei garanti di un servizio di pubblica utilità, mentre, Trenitalia, che è veramente soggetta alle norme di diritto privato, deve far quadrare i conti ed è diventata così il bersaglio

preferito di tutte le nuove società di trasporto; le quali, con regole sul lavoro diverse e con costi sulla sicurezza ridotti, le fanno una concorrenza spietata. Una sorta di **"assalto alla diligenza"**.



Il Segretario Regionale FAST Ferrovie della Lombardia Beatrice Di Lella

Non solo sul versante del Trasporto Pubblico Locale esistono questo tipo di problemi conseguenti ai processi di liberalizzazione, ma la situazione ha molte similitudini anche nel Trasporto Merci dove, le norme che sono state definite per facilitare la nascita di nuove IF, creano invece serie di complicazioni che, a nostro avviso, certamente svantaggiano Trenitalia.

Come valutare altrimenti il fatto che, nonostante le nuove IF dicano, tra l'altro giustamente, che il vero concorrente è il trasporto merci su gomma, nel frattempo, pur in difficoltà, continuano ad appropriarsi di quote di mercato di Trenitalia, **senza determinare sostanziali aumenti delle quote di mercato in T/Km su rotaia.**

È altrettanto vero però, che l'Italia, ad oggi, è l'unico paese europeo che non prevede stanziamenti economici per aiutare il trasporto combinato, i quali favorirebbero senza dubbio, la circolazione delle merci su rotaia.

Questa scelta politica, non certamente condivisibile, accresce ovviamente, le difficoltà delle IF.

In questa fase, riteniamo opportuno tralasciare il vettore Passeggeri Nazionale/Internazionale - treni business - perché, nonostante esistano già le norme che permettono la liberalizzazione del mercato in questione, non vediamo grandi competitor, specialmente se le intenzioni dichiarate dall'AD del Gruppo FS andranno in porto.

L'ing. Moretti, infatti, ha reso noto al Sindacato, che è suo proposito ricer-

care alleanze con le ferrovie nazionali europee **per fare sinergie nell'acquisto dei nuovi treni ES e per fare accordi** dove ogni ferrovia gestisce il proprio tratto nazionale di servizio. Ciò permetterebbe, **abbattendo il costo del materiale mediante la fornitura di prodotti standardizzati in tutte le loro componenti**, di garantire un servizio finale, migliore e uniforme sul mercato Europeo del trasporto viaggiatori business.

Diventerebbe difficile, per tanto, aggredire questo tipo di mercato, considerando anche la necessità di grandi investimenti a fronte di un rischio elevato di non riuscire a coprire i costi. **Nel trasporto viaggiatori, infatti**, l'unica entrata certa sta nel TPL grazie ai contratti di servizio, a differenza del trasporto merci, dove un treno già in programmazione ha un cliente che lo paga.

Riassumendo, le prime necessità sono quindi:

Risanamento dei conti economici del Gruppo FS;
Omogeneizzazione delle regole.

Proprio in capo a questo secondo punto, per omogeneizzazione delle regole, non intendiamo solo quelle necessarie per garantire direttamente la sicurezza della circolazione, **ma anche quelle che normano il lavoro di chi opera direttamente nella circolazione ferroviaria.**



Gennaro Cappuccio Veneto

Affrontiamo ora il tema a noi più caro e che ci chiama in causa direttamente in questo momento di rinnovo contrattuale: **quello della clausola sociale.**

Appurato che in un regime di libero mercato, non esiste governo che vari una legge che obbliga l'applicazione unica di un CCNL a tutte le imprese

che operano nello stesso settore, tenendo conto inoltre, che, attualmente in Italia, esistono più contratti ai quali legittimamente possono aderire le diverse Imprese Ferroviarie, ci corre l'obbligo di impegnarci affinché, per tutti i soggetti interessati al trasporto ferroviario, **diventi necessario applicare un unico CCNL**, il quale dovrà far proprio, le tutele, i diritti e i doveri, oggi organizzati nel CCNL delle Attività Ferroviarie.

Rinnovo CCNL

Certamente dallo scenario appena esposto, può sembrare molto complesso e forse troppo ambizioso. Darsi **come obiettivo del rinnovo contrattuale**, quello di un CCNL che, aggiornando la struttura del Contratto delle Attività Ferroviarie, mantenga inalterato l'elevato livello di garanzie per il lavoro in esso contenute, diventando, nel contempo, l'unico contratto di riferimento per tutti gli operatori del trasporto ferroviario e, perché no, della mobilità in genere, non è sicuramente una cosa da poco conto, ma se questo è il segnale che forte ci giunge dalla base, questa sarà la sfida nella quale impegneremo senza remore tutte le nostre risorse.

Siamo sinceri, nessuno o ben poche persone, anche fra chi ha stipulato il CCNL delle Attività Ferroviarie, **avrebbero scommesso il 16 marzo 2003** sulla sua estensione a lavoratori diversi da quelli dipendenti dal Gruppo F.S.. Oggi, invece, possiamo dire che ad almeno **10.000 lavoratori esterni** alle Ferrovie dello Stato, è applicato il CCNL delle A.F., senza contare che, almeno due società legate al trasporto merci come **RCT e SBB Cargo Italia**, hanno stipulato accordi aziendali che, anche se non direttamente collegati al Contratto delle Attività Ferroviarie, possono essere visti come dei buoni passi di avvicinamento ad esso. Inoltre, per quanto riguarda RTC, è opportuno precisare che, allo stato delle cose, è l'unica società, diversa da F.S., che ha risposto alla lettera unitaria del sindacato nella quale si sollecitava l'apertura del confronto negoziale di rinnovo, dando, in quella occasione, la propria disponibilità in tal senso.

Registriamo invece che, sul versante del Gruppo FS e, conseguentemente di AGENS - Confindustria, c'è una malcelata volontà di aspettare **la stesura dei piani d'impresa** prima di affrontare la vertenza contrattuale. A nostro giudizio, invece, visto che i tempi non sono una variabile indipendente, diventa determi-

nante **chiarire fin d'ora i termini della vertenza contrattuale**, visto che si parla di un Contratto di Comparto e che quindi le rivendicazioni sindacali, devono essere completate in ogni loro parte, così come disciplinate nei **"sacri testi"** degli accordi confederali del 1993.

Perciò, immaginando che, come malignamente qualcuno pensa, la posizione attendistica del Gruppo FS possa essere, bensì, solo una strategia tendente a limitare i costi contrattuali, con un occhio, magari, al dosaggio degli adeguamenti retributivi in base ai recuperi che si riescono a fare sul versante del lavoro, **la Fast Ferrovie ritiene che prevedere rinnovi nell'apertura del confronto contrattuale, non sia la strada più corretta.**



Genny Lello & Brigida Marro

Invece ci sembra legittimo appressarci a questa vertenza contrattuale con una nuova mentalità, anche per quanto attiene il ruolo del sindacato, specialmente in considerazione del fatto che, non ci predisponiamo a trattare solo con il Gruppo FS!

Il CCNL non può e non deve essere più una leva o un alibi in mano al management per mascherare le inefficienze gestionali del passato. Solo se riusciremo ad entrare in questa nuova logica saremo in grado di trarre il massimo vantaggio per il mondo del lavoro, in uno scenario che certamente non promette niente di buono.

In merito al lavoro svolto **dai nostri gruppi** sull'analisi del CCNL delle Attività Ferroviarie, come già detto, si aprirà il dibattito con i responsabili dei gruppi di lavoro, ma per quanto ci riguarda vorremmo dare alcuni elementi di valutazione **per stimolare il confronto interno**, dove sarà necessario entrare anche nel dettaglio tecnico dei singoli articoli.

Ribadendo il principio secondo il quale il CCNL delle Attività Ferroviarie è il contratto attualmente più tutelante per i lavoratori del comparto, riteniamo che, la difficile gestione dello stesso, che ha portato a continui conflitti fra il persona-

le, i suoi rappresentanti e la dirigenza locale e nazionale, sia stata dovuta **"alle interpretazioni elastiche ed illegittime"** delle sue norme, che, la stessa Dirigenza delle Società del Gruppo F.S., secondo le esigenze produttive del momento, si è, di volta in volta, "cucito addosso".

Queste interpretazioni strumentali sono state favorite dalla stessa Holding, che **ha avuto addirittura l'ardire** di emanare due tomi di interpretazioni contrattuali, senza minimamente confrontarsi con il Sindacato. Nel secondo tomo, che voleva far passare come una semplice riedizione, ha modificato le interpretazioni del primo, riuscendo a pervertire, in molte parti, **la natura stessa del contratto.**

Da **"tali comportamenti aziendali"**, che non esitiamo a definire perlomeno scorretti, nasce un'esigenza di semplificazione dei testi, che sia capace di renderli non più così facilmente esposti alla deprecabile eventualità, d'interpretazioni, magari capziose, da parte delle aziende che andranno a sottoscriverlo. Per far sì che ciò accada, il primo fattore indispensabile è la trasparenza, coniugata assieme alla lealtà nella fase negoziale, due elementi che, al contrario, ben poche volte abbiamo avuto la fortuna di riscontrare nella passata stagione negoziale.

Anche la partecipazione di più IF al tavolo negoziale dovrebbe aiutare la costruzione di una stesura più chiara delle norme, affinché le eventuali interpretazioni da rendere siano poi oggetto di valutazione fra le Associazioni Datoriali e le Organizzazioni Sindacali Stipulanti e non più patrimonio di una sola azienda che la fa, in questo caso, da padrona.

Previdenza e Riforma del TFR

E' uno dei nostri test, uno dei metri di misura dell'attuazione del processo di trasformazione della nostra O. S. in sindacato rappresentativo di tutti i dipendenti del Gruppo F.S.

Misurarsi con i problemi presenti oggi sul sistema pensionistico pubblico, significa anche capire **il significato ed il valore del sistema previdenziale complementare** in via di realizzazione e di come i lavoratori, i Ferrovieri nel nostro caso, si difendano **anche salvaguardando le loro prerogative pensionistiche.**

Cominciamo con il dire che su tali e complesse problematiche stiamo investendo molto in termini sia d'impegno, sia di risorse.

Abbiamo in corso una vasta operazione di sensibilizzazione sulla problematica **"dei dipendenti assunti da Trenitalia, Ferservizi"**, a far data dal 1° aprile 2000, ai quali, per una cervellottica decisione del Ministero del lavoro, assunta nel 2004, non sono garantite **"le prerogative previdenziali pubblicistiche"**, poiché, le loro posizioni assicurative, non sono state versate nel Fondo speciale F.S., bensì nel F.P.L.D., **quindi nel mare magnum dell'INPS sostanzialmente.** Conoscete bene sia la questione, sia la sua importanza, pertanto comprenderete perché valuti opportuno non dilungarmi sulla questione.



Gerry Veneziani Referente per RTC.

Colgo l'occasione, piuttosto, per ringraziarvi dell'impegno che state garantendo nel far compilare i modelli della petizione redatta all'uopo per i Ferrovieri interessati. Conosco anche le difficoltà che state incontrando, perché so che è difficile far riflettere e **richiedere attenzione dai nostri colleghi più giovani**, su problematiche previdenziali che essi vedono lontane nel tempo. Ma proprio per questo non dobbiamo arrenderci cercare una sempre maggiore avvedutezza dei Ferrovieri giovani, interessati direttamente al problema. Ci sono anche motivi pratici, che devono sostenerci in questo lavoro, i quali sono da ricondurre alla salvaguardia dell'equilibrio economico del nostro **"Fondo pensione speciale"**, che è compromesso, anche per la mancanza nei suoi conti, dei contributi previdenziali dei circa **10.000 Ferrovieri** assunti negli ultimi sei anni in Trenitalia.

Sono sotto gli occhi di tutti gli attacchi e le critiche portati continuamente dai mass media al nostro "Fondo speciale pensionistico", mediante **l'evidenza continua dello squilibrio di bilancio esistente di circa 3,5 miliardi di Euro**, il quale, comunque, è dovuto ai prepensionamenti e non al valore economico delle pen-

sioni dei Ferrovieri. Dobbiamo difendere l'integrità del Fondo Speciale riprendendo all'interno della sua gestione, i rilevanti contributi previdenziali **dei nuovi e dei futuri assunti di Trenitalia**, se non vogliamo la sua dismissione e, conseguentemente, il venir meno dei requisiti previdenziali pubblicistici **anche per i Ferrovieri più anziani.**

Nei prossimi giorni ci sarà un incontro in F.S. su tale problematica, nella quale verificheremo il grado di interesse degli altri Sindacati su tale importantissima questione, poi decideremo le ulteriori azioni sindacali da dispiegare, che speriamo abbiano una caratterizzazione unitaria, per salvaguardare il Fondo pensioni dei Ferrovieri.

Sulla problematica **della riforma del TFR** stiamo tenendo assemblee su tutto il territorio nazionale, le quali stanno incontrando l'attenzione di un numero notevole di Ferrovieri in parte anche spaventati, a nostro giudizio, per incompiutezza d'informazione, **specialmente sulle ultime decisioni assunte in Finanziaria.** La nostra O.S. è convinta della bontà delle decisioni assunte sulla **"previdenza complementare"**, in anticipo di un anno su quanto previsto, anche in considerazione del fatto che siamo tra i sindacati stipulanti l'accordo aziendale su "Eurofer".



Guido Costantino
Referente SBB Cargo Italia

Il nostro Fondo complementare di categoria **ha già permesso a circa 33.000 Ferrovieri** di cominciare a costruirsi una pensione integrativa o, perlomeno, a realizzare redditi investimenti economici, derivante dalla presenza **dei contributi del datore di lavoro e della fiscalità di vantaggio garantita dallo Stato**, sulla posizione pensionistica complementare degli aderenti ai Fondi pensione negoziali.

Su tale problematica vi rimando al dibattito per eventuali altri approfondimenti ed alle specifiche informative fatte dalla nostra O. S., nonché a quelle più particolareggiate ed esauritive, che faremo non appena la Finanziaria sarà approvata e diventerà legge dello stato.

Rapporti con la Commissione di Garanzia l.146/90

E' questo un aspetto molto delicato della vita del sindacato in genere. Riteniamo, infatti, che la Commissione di Garanzia, istituita dalla legge 146/90 con il compito di contemperare, nel caso del settore trasporti, il diritto alla mobilità dei cittadini con quello, altrettanto legittimo, dei lavoratori di manifestare, con azioni di lotta, il proprio dissenso e malessere, sia venuta meno ai suoi doveri d'istituto.



Il Segretario Generale FAST Giovanni Martinelli, ed il Segretario Regionale Sicilia Salvatore Genovese

Nel caso, infatti, del trasporto ferroviario, pur in presenza di accordi intervenuti tra società del Gruppo F.S. e O.S. di categoria, sui servizi minimi da garantire durante le azioni sciopero, la Commissione di Garanzia è, infatti, intervenuta ripetutamente con delibere unilaterali che hanno snaturano il rapporto tra O.S. e aziende ferroviarie, **squilibrando**, a favore di quest'ultime, **gli accordi sulla definizione degli scioperi**.

E' una problematica che vogliamo affrontare con serietà e professionalità visto che le ultime e più recenti delibere stanno mettendo fuori gioco, limitandolo eccessivamente, **persino il diritto allo sciopero regionale**. Abbiamo in corso alcune iniziative con le altre O.S., ma stiamo anche facendo valutare, dalla nostra struttura legale, se nei comportamenti della Commissione di Garanzia si possano

individuare **"degli eccessi nell'esercizio del potere"**.

Nel frattempo la nostra raccomandazione è l'invito a salvaguardare l'organizzazione **al momento della dichiarazione degli scioperi, specialmente sul territorio**, verificando bene il rispetto delle procedure previste dalla legge e dalle delibere in vigore della Commissione, pur se oggetto di contestazione. Ovviamente la struttura nazionale rimane costantemente a disposizione per chiarire qualunque dubbio interpretativo.

Progetto organizzativo e di sviluppo della FAST Ferrovie

In coerenza con i mandati congressuali, abbiamo realizzato, come già accennato poco fa, notevoli trasformazioni, visto che, dal glorioso sindacato dei Macchinisti SMA, siamo oggi giunti alla costituzione della FAST Ferrovie, Sindacato intercategoriale di tutti i Ferrovieri. Questo processo, ormai in dirittura d'arrivo, è avvenuto, ed è motivo di enorme soddisfazione, salvaguardando integralmente il nostro patrimonio storico culturale, in un cammino di sviluppo, scandito dalla continuità e dalla coerenza dettate dalle radici autonome e da oltre cinquant'anni di storia.

Quella attuata, è stata una fase di trasformazione del nostro Sindacato che, come tutti ben sappiamo, è solo il primo passo, nella costituzione di una Federazione dei trasporti, che possa affrontare, congruamente, tutte le vertenze del mondo del lavoro attinenti ai lavoratori del trasporto. **Un passaggio politico obbligato** che trova riscontro nel rispetto forzoso di quelle regole di rappresentatività, che, sempre di più, stanno limitando l'opera dei sindacati professionali ed esaltando le federazioni sindacali dei diversi comparti, e con essi, le confederazioni.

Ad essere sinceri dalla nostra confederazione non siamo ancora riusciti ad ottenere grandi aiuti, anzi, oserei dire, che spesso è stato più un freno che un volano alla nostra attività, visto che i tempi, fra le esigenze delle nostre vertenze e quelle del Pubblico Impiego, non combaciano quasi mai. Con questo non vogliamo polemizzare o scaricare responsabilità, perché comprendiamo le difficoltà che **una Confederazione autonoma come la nostra incontra** nel rapporto con Confindustria e con le altre O.S..

Fast Ferrovie, purtroppo, non ha tempo da perdere, anzi riteniamo di

essere già fortemente in ritardo rispetto alle evoluzioni culturali ed organizzative, che **la società civile ed il mondo del lavoro ci chiedono**.



Il Segretario Regionale FAST Ferrovie del Friuli V-G Saverio Mazzotta

Se già oggi siamo diventati un Sindacato che sta dimostrando, con **i fatti, competenza** in tutti i settori del trasporto ferroviario, come comprova la stipula del primo CCNL delle AF con Confindustria, è proprio **perché abbiamo avuto la capacità di precorrere i tempi** e, nel contempo, di non farci mai trovare impreparati nei momenti e nelle scadenze sindacali più importanti.

Comprendiamo ovviamente la grandezza dello sforzo che stiamo chiedendo a tutte le strutture e a noi stessi, ma questo è **il percorso che necessita affrontare** se vogliamo essere pronti, quando se ne porrà l'opportunità, per affrontare i nuovi scenari delle relazioni sindacali.

Dobbiamo quindi accelerare i tempi di un nuovo passaggio organizzativo, che ci dovrà permettere, in breve tempo, di essere in grado di organizzare, **a noi della FAST Ferrovie**, anche i lavoratori degli appalti ferroviari e del Trasporto pubblico locale. Con i Segretari Regionali abbiamo già affrontato questo argomento nell'ultima Direzione Operativa, dove abbiamo convenuto che, in ogni caso, **come punto inalienabile del nostro essere Sindacato**, non potrà venir meno la capacità di rappresentare tutte le professionalità che alla nostra O. S. fanno riferimento.

La Federazione dovrà invece garantire, la presenza in tutti i tavoli decisionali e a tutti i livelli possibili, ma poi, per la gestione delle singole vertenze, **si farà riferimento alle professioni**, che direttamente sono investite dagli effetti degli accordi frutto di quelle vertenze. Sono loro, infatti, che ne subiscono le conseguenze **nel lavoro quotidiano**.

Com'è nostro costume, quindi, lanciamo idee e programmi, per poterli

poi discuterli e affrontarli nel dettaglio in consessi opportuni e legittimati, proprio come questo che andiamo ad iniziare, da dove dovremmo uscire, com'è nostro costume, **in maniera univoca e decisa.**



Il Segretario Regionale FAST Ferrovie dell'Abruzzo
Aquilino Di Sano

Rapporti con l'Ale

A questo punto evidenziamo i termini della nostra partecipazione **ai lavori nell'ALE**, dove abbiamo fatto notare subito la nostra presenza fin dal secondo Consiglio in cui siamo intervenuti ponendo all'attenzione dei Macchinisti Europei **la nostra vertenza sul VACMA** fra lo stupore di tutti. Al congresso che si è tenuto a BRNO (Repubblica Ceca), abbiamo illustrato la vittoria che i Macchinisti italiani hanno raggiunto. Non vi nascondo le perplessità che leggevamo sul viso dei colleghi degli altri Sindacati Europei, quando abbiamo loro detto che è nostra intenzione dare, solo ora, la disponibilità per valutare i carichi di lavoro, che i macchinisti avranno con l'applicazione di tecnologie vere e quindi, le ricadute sul lavoro e sull'equipaggio treno.

Nel frattempo fra Sindacati aderenti all'ALE abbiamo avviato una seria discussione sulla cooperazione tra noi, nominando una delegazione titolata a trovare alleanze anche con i sindacati dei macchinisti Francesi e Inglesi (unici due che mancano all'interno dell'ALE), **per avviare un confronto con ETF, altro sindacato Europeo** del trasporto ferroviario che ha riconoscimenti presso il Parlamento UE come l'ALE, utile a trovare soluzioni condivise in materie di liberalizzazione e integrazione dei sistemi di circolazione ferroviaria e di sicurezza.

Sul fronte del dialogo con le Imprese Ferroviarie, abbiamo invece stipulato il primo accordo Internazionale con la RAIL4CHEM, impresa di trasporto ferroviario tedesca che è collegata

a diverse imprese ferroviarie di più nazioni europee, in Italia ad esempio intesse rapporti con le Ferrovie Nord Milano Esercizio.

L'accordo stipulato, di fatto, impegna, le imprese che vi aderiscono, a intraprendere relazioni industriali con i Sindacati aderenti all'ALE ed a tenere come base di discussione il Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro al quale fa riferimento il sindacato aderente all'ALE, **il CCNL AF nel nostro caso.**

Certamente è un metodo non tradizionale di tenere le relazioni industriali, ma siamo convinti che stiamo creando un precedente innovativo del quale dovranno tenerne conto tutti.

Conclusioni

Lo scenario che vi ho prospettato è estremamente complesso, la velocità dei cambiamenti in atto non ha eguali nella recente storia negoziale del trasporto su ferro; esiste il rischio concreto di non riuscire a controllare gli eventi ma, anzi, di subirli.

L' inaccettabile, per noi, che i lavoratori paghino gli effetti di una liberalizzazione senza regole.

Il sindacato, il nostro sindacato, è chiamato a rispondere alla sfida di una progressiva emarginalizzazione della rappresentanza autonoma e di mestiere. E' forte nella società di oggi, la voglia di omologare e istituzionalizzare la contrattazione dei diritti dei lavoratori, soprattutto nel mondo dei trasporti. Noi rivendichiamo, con forza, la nostra identità di sindacato autonomo e di mestiere e con essa quei principi, rispettosi della dignità e della professionalità dei lavoratori, che rappresentano la nostra immutata identità.

Mi accingo quindi a concludere la mia relazione per dare seguito ad un programma dei lavori, corposo e complesso, ritenendo, a questo punto, che la parola passi a voi, **che vivete i problemi direttamente sul territorio** ed avete, forse meglio di noi, la misura della tensione in cui versano i ferrovieri, che sono poi i destinatari delle tutele che riusciamo a costruire con il nostro lavoro.

Da questi giorni di dibattito, come detto in apertura, dovranno definirsi le nostre linee guida contrattuali, da portare poi al confronto ed all'integrazione con quelle elaborate dalle altre O.S., con lo scopo di trovare la condivisione su una Piattaforma Sindacale Unitaria da presentare alle controparti naturali.

Proprio **il tema dell'individuazione delle parti datoriali** interessate, ritengo, sia il primo dei problemi che

dovremo affrontare e risolvere, perché ciò determinerà il campo di applicazione del nostro nuovo CCNL.

La diversa varietà di contratti che attualmente trovano applicazione in questo nostro settore dei trasporti, permette una grande possibilità di scelta alle imprese secondo le loro convenienze e, contestualmente, fornisce loro capacità di intervento nel mercato concorrenziale.

Questo è un elemento fondamentale da tenere presente e da valutare per la costruzione della tanto agognata **"clausola sociale"**. Riuscire a disciplinare **con un unico contratto**, il rapporto di lavoro di tutti quei lavoratori che operano nel trasporto e nel settore della mobilità in genere, è l'obiettivo primario da perseguire da parte di tutto il sindacato.

Purtroppo, **per ragioni diverse, che ben potete comprendere**, è preferibile, allo stato delle cose, evitare di approfondire l'analisi **sul contratto della mobilità.**



Troppi sono adesso gli ostacoli, sia politici che sindacali, da superare perché si arrivi ad una soluzione del genere, che pur sarebbe auspicabile.

Parlarne oggi significherebbe fare discorsi solo accademici, che non ci porterebbero da nessuna parte. **Abbiamo invece il dovere di essere pragmatici** e di andare avanti per gradi sulla nostra strada.

Pertanto, pur consapevoli di quale dovrà essere in un prossimo futuro il nostro obiettivo contrattuale, attualmente **le nostre priorità**, in un Gruppo F.S. risanato e rilanciato nel mercato dei trasporti, sono:

- Sicurezza sul lavoro e salvaguardia dei livelli occupazionali;
- Regole omogenee per tutti gli operatori del mercato;
- Autority;
- C.C.N.L. delle A.F.

Vi ringrazio in fine per l'attenzione datami e fin d'ora auguro a voi e alle vostre famiglie un sereno Natale e un felice anno 2007.

Ancora aggressioni al Personale di Bordo

di Vincenzo Galluzzo

Qualche giorno fa, un Capotreno che svolgeva servizio di controlleria su un Cisalpino Milano - Trieste, è stato colpito al volto con un oggetto contundente da un viaggiatore privo di biglietto che stava cercando di far scendere dal treno nella stazione di Padova.

Neanche il tempo di chiamare la Polizia Ferroviaria, che l'aggressore si era già dileguato.

Un altro episodio, dunque, della lunga ed ininterrotta saga che da alcuni anni tanta preoccupazione e tanti danni sta procurando al nostro Personale di Bordo.



Un'analisi superficiale potrebbe far dire che si tratti di situazioni incontrollabili: è impossibile prevedere un estemporaneo gesto di follia. Ma questa, lo dicevamo, è solo un'analisi superficiale del fenomeno, perché se si mettono in fila tutti gli episodi di questo tipo occorsi negli ultimi anni, la loro frequenza e la loro gravità, appare chiarissimo che si tratta di un trend che cresce in maniera esponenziale.

Per fare ancora qualche esempio, basti pensare che solo nel compartimento di Firenze, nell'anno 2006, ci sono state oltre 20 aggressioni gravi, più del doppio rispetto al 2005, quando si verificarono 10 assalti in 12 mesi. Una donna capotreno è stata minacciata addirittura con una pistola da un uomo fatto scen-

dere dal treno in una stazione di Firenze.

Nelle altre regioni la situazione è simile, se non peggiore.

Per non parlare poi dei famigerati treni dei tifosi. Qualche anno fa, su un treno che da Bergamo riportava un gruppo di tifosi di calcio a Milano, il Capotreno, gravemente minacciato, fu costretto a chiedere "asilo" ai macchinisti sul locomotore. Successo di tutto: le suppellettili del treno divelte e lanciate fuori dai finestrini, il freno di emergenza azionato continuamente con i tifosi che scendevano in piena linea, oggetti di ogni tipo lanciati contro le auto che circolavano sulle strade adiacenti alla ferrovia. Il treno non era scortato da nessun agente della Polfer. Era "terra di nessuno". Risparmiamo al lettore i molti casi che ancora potremmo citare ma, lo sappiamo bene, sono innumerevoli, pressoché quotidiani.

Le cause di tutto questo sono molteplici.

La riduzione del numero dei componenti delle squadre di scorta fa apparire il Capotreno più debole, più vulnerabile. L'impossibilità di riuscire a svolgere un'opera capillare di controlleria, soprattutto nei treni regionali nei quali il Capotreno svolge anche mansioni di 2° agente di macchina, ha contribuito a diffondere la convinzione, tra i viaggiatori, di poter viaggiare gratis.

Vivono l'eventualità di un controllo, quindi, quasi come un "sopruso" al quale opporsi con tutti i mezzi, quasi sempre verbali, passando talvolta alle vie di fatto.

Fino a qualche anno fa, in situazioni di pericolo, il PdB sapeva di poter contare sull'intervento della Polfer o del personale delle stazioni ma, ormai, la gran parte delle stazioni è impresenziata e anche gli uffici della Polizia Ferroviaria sono molto meno presenti sul territorio. Anche le pattuglie della Polfer a bordo dei treni sono molto rare, quindi il Capotreno che si senta minacciato o venga addirittura aggredito, è ancora più solo.

La situazione di degrado in cui versa il trasporto ferroviario, poi, fornisce ai

malintenzionati un alibi ulteriore:

"Se le vetture sono sporche, i treni in ritardo, le stazioni fatiscenti, ho il diritto di non pagare il biglietto, pertanto, colui che dovesse chiedermi il tagliando, farà i conti con me. Come minimo gliene dico quattro!"

Come minimo, appunto.

Si badi che con questo, non si ha nessuna intenzione di scaricare la colpa sulla Polizia Ferroviaria.

Siamo ben consci che loro, insieme al personale della Vigilanza di Trenitalia, fanno quello che possono per garantire sicurezza ai viaggiatori ed al personale.

Le aggressioni al P.d.B. nascono soprattutto dal disagio; il trasporto su ferro è stato "bocciato" dal popolo dei viaggiatori, in particolare dai pendolari, il quale riversa sui controllori l'insofferenza per i continui disservizi.

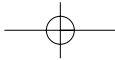
I capireno cercano di gestire la situazione (le "criticità", come queste inefficienze vengono eufemisticamente definiti dalla dirigenza di Trenitalia), infatti, se i treni viaggiano ancora, pur tra mille difficoltà ed in condizioni spesso impressionanti, lo si deve in gran parte alle lavoratrici ed ai lavoratori del personale viaggiante che condividono i disagi e lo stress dei passeggeri, rischiando per di più in proprio per continuare a garantire un minimo di servizio pubblico.

Molto si potrebbe fare per eliminare le aggressioni -chiamiamole così- "da esasperazione".

L'articolo 2087 del codice civile recita: **"L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro"**.

Ora chiediamoci tutti: il nostro datore di lavoro tutela la nostra integrità fisica quando fa viaggiare treni sporchi, senza climatizzazione, senza manutenzione, con carrozze insufficienti e quindi sovraffollate, sprovviste di pedane per l'accesso dei disabili, con il capotreno

continua a pagina 31



R.F.I. Manutenzione Infrastrutture

**Dopo i due incidenti mortali avvenuti a novembre 2006,.....
la Società R.F.I. continua ad essere fumosa ed evasiva sul tema
della Sicurezza, mentre servono atti concreti.....
..... intanto l'elenco continua ad aumentare....**

di carlo Nevi

L'anno appena concluso ci ha lasciato con l'amaro in bocca e con le lacrime agli occhi. Credo, anzi ne sono convinto, che non c'era molta voglia di festeggiare tra i Ferroviari e tra i lavoratori delle ditte appaltatrici che lavorano quotidianamente sui binari, tutti, nessuno escluso, aveva ed ha ancora negli occhi e nella mente le immagini dell'ennesimo incidente Ferroviario, quello avvenuto la mattina del 13 Dicembre 2006, sulla linea Verona - Brennero, nel quale hanno perso la vita due colleghi.

Un incidente, quello del 13 dicembre, che si va ad aggiungere (come se non bastasse) agli altri due avvenuti nel mese di Novembre 2006, questa volta nel settore della manutenzione infrastrutture, anche qui, purtroppo, sono state registrate due vittime.

Si tratta di un ulteriore pesante tributo che va ad aggiungersi ad un elenco che sta diventando inesorabilmente sempre più lungo.

All'indomani dei due gravissimi incidenti su menzionati, avvenuti nel mese di Novembre 2006 nel settore Manutenzione Infrastruttura, abbiamo unitariamente chiesto un' immediato ed urgente incontro ad RFI riguardante la sicurezza sul lavoro degli operatori della Manutenzione infrastruttura, finalizzato alla mappatura di rischio degli infortuni, alla cognizione delle cause, all'analisi delle condizioni di lavoro e alle iniziative organizzative regolamentari e formative attive e da attivare.

L'incontro, tenutosi il giorno 18 dicembre 2006 presso la Direzione Manutenzione di

R.F.I., ci ha permesso di acquisire i dati riguardanti gli infortuni sul lavoro occorsi a personale appartenente a R.F.I. nel periodo 2001 - 2006. e le informazioni sulle azioni che l'Azienda ha già messo in atto e quelle che intende attivare in materia di sicurezza sul lavoro.

Da una prima analisi dei dati forniti è apparso subito evidente come, pur a fronte di una considerevole diminuzione di personale (ben



6.069 unità in meno) nel periodo di riferimento (2001/2006), l'incidenza, in percentuale, degli infortuni mortali sul lavoro sia sensibilmente aumentata.

Come OO.SS. abbiamo pertanto chiesto immediati ed urgenti interventi in merito, a cominciare dall'aumento delle consistenze organiche, al fine di porre fine alle intollerabili ed oberanti evasioni dall'orario standard di lavoro, diventata ormai sistematica e non più eccezionale.

Abbiamo altresì richiesto che venga fatta una maggiore formazione/informazione su tematiche riguardanti la sicurezza, una maggiore e scrupolosa applicazione di quanto previsto

dall'Istruzione Protezione Cantieri, e che vengano al più presto ripristinate le corrette relazioni operative nei confronti delle Ditte appaltatrici operanti in ambito Manutenzione Infrastruttura.

Alla luce delle nostre richieste, l'Azienda, ha tenuto subito a precisare di avere già avviato la sperimentazione di nuovi dispositivi di avvistamento treno a distanza ed di avere in cantiere altre iniziative mirate, come l'avvio di una sperimentazione dei nuovi dispositivi di protezione individuale, e di voler dar corso ad un'analisi dei cantieri di lavoro, al fine di poter stabilire una mirata organizzazione del lavoro, secondo il tipo di lavorazione da svolgere.

Infine, dopo aver puntualizzato che in merito alla protezione del cantiere di lavoro, la quantificazione di personale necessario, indicata dal SAP, è puramente a titolo indicativo, ci ha comunicato che è in fase di ultimazione un DVD da presentare al personale della Manutenzione Infrastruttura, il quale avrà lo scopo di sensibilizzare gli operatori sui pericoli cui porre attenzione in fase di svolgimento della lavorazione.

Una illustrazione del tutto insufficiente come insufficienti, fumosi e lontani a venire sono apparsi i provvedimenti annunciati, pertanto, dopo aver rappresentato all'Azienda la nostra insoddisfazione e ribadita la necessità di atti immediati e concreti che la complessità e la particolarità dell'argomento richiedono, abbiamo aggiornato il confronto al 25 gennaio 2007.

continua da pagina 30

confinato in cabina di guida; quando lascia numerosissime stazioni impresenziate, privando i viaggiatori di assistenza, di punti di riferimento, di biglietterie e spesso perfino in balia della totale mancanza di informazione se si guasta un monitor o un altoparlante?

Tutela la nostra integrità fisica quando lascia innumerevoli stazioni senza uffici Polfer oppure quando ci obbliga a controllare i biglietti senza l'ausilio di un altro capotreno?

Secondo noi no, non lo fa, nonostante l'impegno del Sindacato che da tempo, ormai, incalza l'Azienda su questi temi.

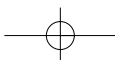
E' assolutamente necessario che, soprattutto su alcuni treni e in orari particolari, il Capotreno non sia solo, e questo si riassume in una sola parola: assunzioni.

E' giunto il momento di sanare la ormai cronica carenza di personale e ripristinare quegli equipaggi di scorta che posano, da un lato, garantire sicurezza ai viaggiatori e a sé stessi, e dall'altro effettuare un vero controllo sui biglietti poiché, lo abbiamo già detto, la tendenza a viaggiare "gratis", pressoché certi di non essere sanzionati, si sta diffondendo a macchia d'olio.

Per quanto riguarda, poi, le attuali condizioni di faticosità del materiale rotabile, occorre parlarne?

Una persona che viaggia su un treno pulito, in orario, e che sia costantemente informata sugli eventuali piccoli problemi di circolazione, è sicuramente meno propensa ad attaccar briga col personale di scorta. Anzi, gli sarà d'aiuto nel fronteggiare il malintenzionato "di turno", nel caso in cui si presentasse il momento di improvvisa follia di cui parlavamo in precedenza.

Arriveremo mai, a tutto questo?
... Ai posteri



Pari Opportunità e Tutela del Lavoro Femminile

di Lucia Lo Campo

Ho già avuto modo in passato di parlare dell'art.2087 del Codice Civile il cui contenuto individua, in capo al datore di lavoro, la responsabilità contrattuale relativa al dovere di tutelare l'integrità psicofisica dei propri dipendenti.

La presenza femminile sempre più frequente nei nostri ambienti di lavoro comporta una maggiore attenzione per tutte quelle esigenze proprie del personale femminile sul

dato della Spagna: un sorprendente 80% di incidenza.

Ritornando alle strutture ferroviarie, giungono segnalazioni di dormitori con bagni non differenziati e senza chiusura di sicurezza.

Bagni non muniti di doccia e di bidé.

Lenzuola rosicchiate dai topi e situazione ambienti di totale degrado.

In alcune stazioni sulla linea principale Adriatica, si segnala un unico bagno posto fuori dal fabbricato viaggiatori, adibito ad entrambi i sessi ed un altro bagno ad uso esclusivo della adiacente foresta.

Queste situazioni costringono il lavoratore ad

abbandonare il posto di lavoro per i suoi bisogni con le relative conseguenze sulla circolazione.

Ma diventa molto rischioso servirsi di un bagno fuori dell'ufficio soprattutto per il personale femminile, maggiormente esposto alle molestie sessuali.

Vi è anche da segnalare che nelle nostre piccole stazioni esiste una alta frequentazione di extra-comunitari e gente senza una fissa dimora.

Per alcuni dormitori del nostro "Profondo Sud" dove non esistono bagni e strutture differenziate, è precluso il pernottamento al personale femminile e non solo; sono anche preclusi in via permanente quei turni che comportano il pernottamento in quelle strutture.

Ritengo certamente che anche questa sia una evidente forma di discriminazione sul posto di lavoro che, sicuramente, deve essere eliminata.

Il malessere del personale, comunque generato, a lungo andare, rappresenta una criticità che incide negativamente sull'organizzazione del lavoro, sul clima interno, sull'immagine dell'azienda e sulla stessa efficienza produttiva.

Del mobbing si sono ampiamente illustrati in passato i suoi devastanti effetti.

Questo fenomeno che colpisce entrambi i sessi, ma con maggiore frequenza quello femminile, costituisce ancora la vergognosa strategia con cui la nostra classe dirigente tende a sbarazzarsi del personale scomodo o piegarlo ai propri voleri.

Queste azioni, di indubbia connotazione delittuosa, vanno tempestivamente denunciate al sindacato ed al cpo e, nel perdurare, alla Magistratura.

Sempre più frequenti sono gli sportelli-mobbing che hanno il compito di individuare e reprimere il fenomeno.

Nel recente articolo "DONNE CHE VIAGGIANO" illustravo alcune situazioni in cui ci si trova da soli (uomini o donne) a gestire situazioni di aggressione verbale o fisica da parte della clientela oppure di disagio psicofisico derivante da un clima interno non corrispondente ai criteri di benessere organizzativo, peraltro previsti dal codice di condotta aziendale e dalla normativa nazionale europea.

Il progetto N.A.D.I.A (Numero di Ascolto Disagio In Azienda), ad opera della Regione Toscana, avrebbe in molti casi risolto le situazioni di disagio, ma evidentemente veniva bocciato dall'Azienda a causa dei costi che avrebbe comportato.

In ogni caso, utilizzando le strutture già esistenti ed attrezzandole opportunamente (Coord. Mov.to - Traz- - Pax ecc.), ci si potrebbe avvalere delle stesse per la risoluzione di problemi derivanti da situazioni critiche.



posto di lavoro.

Al momento il maggior disagio lo vive il personale femminile che opera in prima linea. Difatti, a parte gli ambienti di lavoro ancora carenti di quelle strutture adatte al personale femminile, si registra un alto fattore di rischio per il personale che presta servizio in treno o stazione.

I tre fattori di rischio più salienti, da indagini esperite, sono "Sicurezza, Mobbing e Molestie sessuali".

Della sicurezza sui treni si è discusso ampiamente, ma pochi sono finora i provvedimenti adottati.

La sicurezza sui treni e nelle stazioni, per il personale femminile, viene a mancare soprattutto nelle ore notturne.

Per quanto riguarda le molestie sessuali il fenomeno in Europa è veramente allarmante: in Belgio il 34% ha subito molestie sessuali sul luogo di lavoro, in Germania, Olanda e Gran Bretagna la percentuale oscilla tra il 50% e il 60%, fino

Le psicopatologie da lavoro tra danno biologico e danno esistenziale

di Giuseppe Galtieri

Medico Specialista in Medicina del Lavoro
Docente Università degli Studi di Messina

L'applicazione di nuove tecnologie stimolate dall'attività di ricerca per il miglioramento degli standard di sicurezza nel lavoro, in uno con l'attuazione del DLgs 626/94 e successive modificazioni ed integrazioni ma, soprattutto, lo studio sistematico del binomio "Uomo - Lavoro" anche sotto l'aspetto della psicologia del lavoro, hanno permesso di individuare, tra i numerosi a vari rischi dell'ambiente di lavoro, situazioni conflittuali e "stressors" lavorativi capaci di indurre od esaltare quadri patologici genericamente latenti e svelare vere e proprie "nuove patologie" lavoro correlate.

Sono queste patologie che, non figurando nel sistema tabellare degli infortuni e delle malattie professionali, vanno, sotto il profilo giuridico, dimostrate dal lavoratore con onere di prova.

Le ormai note Sentenze n. 179/88 e la n. 206/76 hanno, infatti, abbattuto il sistema tabellare rigido consentendo l'inserimento della patologia di cui è dimostrato il nesso con l'attività lavorativa (attraverso il criterio etiologico, patogenetico e statistico-epidemiologico).

E', infatti, grazie a quest'attività di ricerca congiunta plurispecialistica che segni clinici non differenziabili sono stati inseriti in un unico contesto caratterizzante una patologia da cause lavorative.

E' in quest'ambito che recentemente trovano collocazione patologie della sfera neuro-psichica correlate all'attività lavorativa quali, per l'appunto, la Sindrome del Burnout, il Mobbing e la Nevrosi da Computer.

Oggetto di queste riflessioni è quel particolare aspetto del danno non patrimoniale di origine lavorativa, che cerca spazio tra il biologico e l'esistenziale.



Il Danno Biologico

Nel DLgs N. 70/2000 art 3 comma 2 per Danno Biologico s'intende **"la lesione all'integrità psicofisica della persona suscettibile di accertamento medico-legate che e risarcibile indipendentemente dalla sua incidenza sulla capacità di produzione di reddito"**.

Nel DLgs n. 38/2000 art. 13 comma 1 si definisce danno biologico la lesione all'integrità psicofisica della persona, suscettibile di valutazione medico-legale".

• L'art. 13 ha stabilito che la menomazione (Invalidità permanente) conseguente alla lesione sia indennizzata con una nuova prestazione economica che sostituisce la rendita per inabilità permanente già prevista dall'art. 66 n. 2 del Testo Unico (Nuove tabelle di valutazione del danno biologico).

La Corte Costituzionale ha riconosciuto al danno biologico la risarcibilità autonoma disgiungendolo dal danno patrimoniale e morale (Sent. n. 184/86) e con le Sentenze n. 87/91, 356/91, 485/91 ha indicato l'opportunità di estendere la tutela pubblica al Danno Biologico di origine lavorativa.

Il DLgs n. 209/2005 ha definito il danno biologico come **"la lesione, temporanea o permanente, all'integrità psicofisica della persona suscettibile di accertamento medico-legale che esplica una incidenza negativa sulle attività quotidiane e sugli aspetti dinamico-relazionali della vita del danneggiato, indipendentemente da eventuali ripercussioni sulla capacità di produrre reddito"**.

Ripartiamo, dunque, dalla definizione di danno biologico come lesione dell'integrità psicofisica della persona e notiamo come il danno conseguente alla lesione ha, in effetti, agito modificando l'equilibrio biologico, cioè lo Stato Biologico del soggetto.

Infatti, l'alterazione dello Stato Biologico dell'individuo o, meglio, l'alterazione del suo equilibrio organo-funzionale indotto da uno stimolo esogeno di qualsivoglia natura, che agisca modificando uno o più complessi (elettro-fisiologico, neuro-psichico, chimico-metabolico, neuro-endocrino, ecc., ecc.) costituenti nell'insieme, appunto, lo Stato Biologico, rappresenta un danno all'integrità psico-fisica della persona.



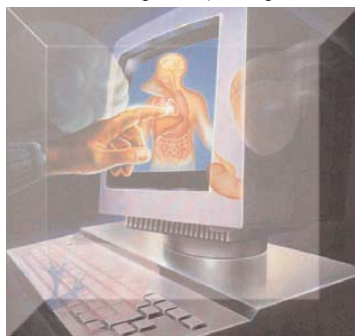
Il Danno Esistenziale

Del tutto recentemente si inserisce nel sistema risarcitorio un'altra figura di danno non patrimoniale il c.d. "Danno esistenziale" cioè **la lesione della personalità del soggetto nel suo modo di essere, sia personale che sociale, che si sostanzia nelle apprezzabili alterazioni della qualità**

della vita consistente in un "agire altrimenti" oppure in un "non poter più fare come prima".

Questa figura di danno non patrimoniale, si definisce attraverso un iter legislativo-giuridico obbligato.

E' opportuno partire dal DL.vo 7 settembre 2005 n. 209 (codice delle Assicurazioni private) il capo III del



titolo X regola il "Risarcimento del Danno" e negli artt. 137, 138 e 139 sono contemplati il danno patrimoniale ed il danno biologico; vengono di fatto escluse altre figure di danno.

La Cassazione il 07.06.00 con sentenza n. 7713 riconosce il risarcimento del danno esistenziale ed alla vita di relazione; con questa sentenza è, quindi ammessa la risarcibilità ad una diversa figura di danno non patrimoniale oltre il danno biologico ed il danno morale.

Il danno morale (ex art. 2059 c.c.) altrimenti identificabile nella sofferenza per la lesione psichica "pecunia doloris" è una componente del danno biologico ma, anche il danno esistenziale era contemplato nel danno biologico per riflessi pregiudizievoli della lesione su rapporti, situazioni ed attività in cui la persona esplica se stessa (Corte Costituzionale decisione n. 356/1991).

Il danno esistenziale non innova per aver definito una nuova forma di danno non patrimoniale risarcibile ma consente di risarcire autonomamente questo aspetto del danno in assenza di danno biologico.

Con il DL.gs n. 38/2000 si ritiene che il danno biologico comprenda qualsiasi violazione della integrità psicofisica della persona che ne modifichi peggiorandone il modo d'essere e che si rifletta in negativo sulla sfera individuale nelle sue molteplici manifestazioni di vita.

Sotto il profilo giurisprudenziale i genovesi nel 1974 individuaronò il danno biologico nella "lesione dell'integrità fisica in se e per se considerata" non comprendendo in questo, però, l'elemento psicologico che è parte integrante dello stato di salute psicofisico dell'individuo.

Il Danno Psicologico rientra, quindi, nello "Stato biologico" e non può, quindi, estrapolarsi dal concetto di Danno Biologico rappresentandone, semmai, un particolare aspetto, una specificazione di questo.

Il Danno Psicologico risiede, infatti, nella lesione dell'integrità psichica dell'individuo vittima del fatto illecito, dunque, nella violazione, nel perturbamento, nella destabilizzazione dell'equilibrio psichico del danneggiato. Esso non va confuso con il Danno Morale che è invece, lo stato di sofferenza psichica che si determina per la rottura dell'equilibrio psichico causato dalle lesioni dell'integrità psicofisica ma che è, anche dolore morale e patimento per l'iter diagnostico terapeutico - riabilitativo cui è soggetta la vittima; com'è, anche un'offesa alla dignità, alla reputazione alla identità personale (com'è possibile si verifichi nel mobbing).

Il Danno Morale consisterebbe, in definitiva, in «un momentaneo, tendenzialmente transeunte, turbamento psicologico del soggetto offeso»

Il Danno Biologico di natura Psichica, invece, consisterebbe «nella sofferenza psichica o morale che determini di per se stessa alterazioni della psiche tali da incidere negativamente sull'attitudine del soggetto a partecipare normalmente alle attività, alle situazioni e ai rapporti in cui la persona esplica se stessa nella propria vita» (Corte Cost. n. 37/1944).

Una specificazione va posta tra il Danno Biologico ed il Danno alla vita di relazione nel senso che quest'ultima è la lesione alla capacità realizzativa dell'individuo nell'ambi-

to dei rapporti sociali ed in quanto tale incidente sulla sfera collettiva (partecipazione alla vita pubblica), è quindi un danno patrimoniale indiretto poiché inibisce le potenzialità di sviluppo del soggetto nei rapporti socio-economici ledendo l'immagine pubblica.

Il Danno Biologico, invece, si limita alla sfera personale ed è pregiudizio all'attività psico-fisica. nonostante questa specificazione oggi sono considerati nella valutazione del danno biologico, per il cosiddetto "Fenomeno dell'assorbimento", altre figure preesistenti di danno quali, appunto, il danno alla vita di relazione, il danno alla vita sessuale, il danno estetico e l'incapacità lavorativa generica.

Ciò non annulla nel danno biologico l'aspetto risarcitorio di queste figure ma ne determina, quali componenti del danno biologico, una personalizzazione del danno stesso in sede di liquidazione.

La valutazione del Danno Biologico nelle psicopatologie da lavoro o lavoro-correlate (Mobbing, Burn-out, Nevrosi da VDT, Nevrosi da stressors

(lavorativi) si concretizza, appunto, nelle cosiddette Nevrosi tra le quali il Disturbo da Attacchi di Panico, il Disturbo d'Ansia generalizzata, la Fobia Sociale, il Disturbo ossessivo-compulsivo, la Neurastenia.

E' lapalissiano che in queste patologie l'accertamento e la valutazione dei perturbamenti psichici conseguenti ad una lesione della psiche, indotta da qualsiasi causa, anche lavorativa, sia imprescindibilmente di pertinenza dello psichiatra che considera il danno psichico non una menomazione organica e/o neurologica ma un modo di funzionare diverso della psiche ed un'alterazione di determinati processi mentali non prima presenti.



La Prova del Danno

L'onere di prova dell'avvenuto danno spetta al richiedente. Di solito l'istanza è accompagnata da una consulenza tecnica che deve condurre alla diagnosi di psicopatologia ma deve, soprattutto, evidenziare tecnicamente la correlazione tra patologia ed attività lavorativa.

La consulenza deve analizzare la patologia e validarne il risvolto lavorativo con analisi criteriologica medico-legate (criterio del nesso di causa, criterio etiologico, patogenetico, epidemiologico, ecc, ecc.).

Ma se per il danno psichico si deve dimostrare una patologia, per il danno morale ciò non è necessario potendosi presumere sia lo stato di perturbamento psichico che il dolore morale per le sofferenze dell'animo.

La correlazione del nesso causale tra patologia psichica e attività lavorativa (ma per il Mobbing anche vessazioni, violenze, soprusi, ecc..) è utile se non imprescindibile, anche se, come in talune sentenze, è sufficiente il convincimento del Magistrato in base al rapporto cronologico tra fatto illecito e malattia.



La dimostrazione del danno esistenziale, invece, segue due orientamenti, l'uno con la c.d. "prova in re ipsa" qualora viene leso un diritto tutelato della Costituzione (c.d. danno evento) c. n. 4881/01, c. 6507/41, e l'altro basato sulle prove effettive (ma anche su presunzioni, fatti notori, di esperienza comune).

In questo caso l'onere probatorio si sposta della vittima all'autore del danno, che dovrà dimostrare non solo di non essere colpevole ma, in quanto datore di lavoro, dovrà dimostrare di aver rispettato le norme di prevenzio-

ne e sicurezza della salute nei luoghi di lavoro (DL.gs n. 626/94).

Spetterà, invece, al lavoratore fornire la prova del danno non patrimoniale quale conseguenza concreta della lesione, proiettata sulla quotidianità del danneggiato.

Il lavoratore dipendente vittima del fatto illecito dovrà quindi, provare che l'illecito datoriale ha seriamente sconvolto la sua organizzazione di vita.

Nel caso in cui, per esempio il lavoratore che ha subito un demansionamento, dovrà provare non solo di non poter svolgere i compiti della propria qualifica ma dimostrare come sia stato frustrato l'interesse non patrimoniale alla realizzazione della sua personalità nell'ambiente di lavoro.

La risarcibilità del Danno

Il rischio è sempre quello di una inopportuna duplicazione risarcitoria del danno (tra danno patrimoniale, danno non patrimoniale, biologico, morale, esistenziale) non è difficile incorrere in una erronea valutazione.

Invero il danno biologico di per sé trova possibilità pratica nell'ambito del diritto del lavoro, la stessa definizione di danno biologico quale menomazione dell'integrità psico-fisica della persona in se considerata rischia di assorbire anche aspetti (quali l'onore, immagine, dignità, professionalità, ecc., ecc.) non correlabili agli effetti della lesione.

Il risarcimento del danno non patrimoniale prescinde dalla perdita o riduzione del reddito e dev'essere considerato non soltanto in riferimento alla sfera produttiva ma anche a quella culturale, spirituale, sociale, affettiva, sportiva e ad ogni altro ambito e modo con cui il soggetto svolge la sua personalità.

Conclusioni

Il danno biologico nelle psicopatologie da lavoro s'identifica con il danno psichico delle cosiddette Nevrosi quali il Disturbo da Attacchi di Panico, il Disturbo d'Ansia generalizzata, la Fobia Sociale, il Disturbo ossessivo-compulsivo, la Neurastenia.

Il danno biologico di natura Psichica è, in parte, anche danno morale (per quel momentaneo, tendenzialmente transeunte, turbamento psicologico del soggetto offeso).



Il danno biologico di natura Psichica, è, quindi la sofferenza psichica o morale che determini di per sé stessa alterazioni della psiche tali da incidere negativamente sull'attitudine del soggetto a partecipare normalmente alle attività, alle situazioni e ai rapporti in cui la persona esplica se stessa nella propria vita (Corte Cost. n. 37/1994) Ma allora questo cos'è se non è danno esistenziale?

Riferimenti normativi

DL.gs n. 209 7 settembre 2005 capo III, titolo X "Risarcimento del Danno" artt. 137, 138 e 139 Corte di Cassazione nn. 184/86; 7713/2000 Corte Costituzionale nn. 87/1991, 356/1991, 485/1991, 37/1994, 179/1988; 206/1976
DL.gs n. 38/2000
DL.gs n. 70/2000
DL.gs n. 626/1994

Note bibliografiche

H. EGE, La valutazione peritale del danno da mobbing, Milano 2002, 39.
P. CENDON, Esistere o non esistere, in Persona e danno, Milano 2004, 1707.
P. CENDON, P. ZIVIZ, Il danno esistenziale. Una nuova categoria della responsabilità civile, Milano 2000, 10.
P. G. MONATERI, M. BONA Il nuovo danno non patrimoniale Ipsoa Milano 2004
P. G. MONATERI, U. OLIVA, M. BONA Il nuovo danno alla persona Milano Giuffrè 1999

La FAST Ferrovie in Liguria Il punto sul confronto con RFI

di Giuseppe Carpentieri

In questo ultimo anno la nostra Organizzazione Sindacale si è trovata ad affrontare numerose problematiche legate al mutamento deciso dall'ultimo Congresso Nazionale, che ha visto la trasformazione dello storico sindacato di categoria S.M.A. in un sindacato aperto a tutte le realtà lavorative del Trasporto Ferroviario.

Pur considerando indispensabile questa scelta, visto lo scenario ferroviario in cui operiamo, e pur credendo fortemente in questo progetto così importante, non possiamo non constatare come occorra del tempo per far fronte agli ostacoli ed agli imprevisti che potremmo incontrare in una riorganizzazione così complessa, da un punto di vista non solo strutturale ma anche concettuale.

Non è stato facile, per la nostra Organizzazione Sindacale, affrontare tavoli di trattativa così diversi tra loro e da quelli che eravamo abituati e seguire. In alcune sfere lavorative - come ad esempio RFI, dove la realtà della manutenzione e delle lavorazioni di linea è molto complessa e frastagliata - la nostra conoscenza degli argomenti e delle problematiche, non è ancora articolata e dettagliata come impone la tradizione del Sindacato da cui traiamo origine.



Stazione di Camogli

Inoltre, bisogna aggiungere una certa reticenza da parte di alcuni "attori storici" delle relazioni sindacali, nei riguardi dell'inserimento di nuove figure all'interno delle relazioni stesse, ma per tutto questo ci siamo e ci stiamo organizzando. Pensiamo, anzi, che questo possa diventare per noi un punto di forza, perché ci permette di essere portatori delle voci di tutti quei lavoratori che sentono la necessità di un cambiamento e dell'apertura a nuove rappresentanze.

Può sembrare strano, ma il vero problema che a livello territoriale stiamo affrontando, è quello di trovare lavoratori disposti a svolgere attività sindacale per conto della nostra organizzazione, all'interno del proprio settore lavorativo. Crediamo che uno dei principali motivi di questa reticenza sia il timore di non riuscire ad ottenere una giusta rappresentatività attraverso un sindacato "agli esordi" in questo settore. Ci preme quindi ricordare che davanti ad un tavolo di trattativa tutte le sigle sindacali ammesse hanno pari dignità; quello che fornisce più capacità incisive alle organizzazioni è la rappresentatività che esse hanno nel settore interessato e che trova origine dall'instaurazione di quel filo diretto e di reciproca collaborazione con i lavoratori che noi ci stiamo impegnando a costruire.

In Liguria questo percorso di crescita con i lavoratori di RFI sta procedendo con ritmi costanti e possiamo affermare di essere riusciti a salire almeno qualche piccolo gradino di questa difficile scalinata.

A questo proposito è importante aver ottenuto, da parte dei responsabili aziendali, un pieno riconoscimento alla nostra organizzazione sindacale, la quale si è aggiunta a pieno titolo alle classiche cinque del recente passato.

Anche il rapporto tra noi e le altre sigle sindacali è mutato, e la nostra posizione non è più soltanto quella di chi appone una sigla formale sulle lettere unitarie, ma quella di chi è considerato parte attiva del tavolo, che esprime perplessità e propone iniziative anche in questo settore.

Nel recente passato una dichiarazione di stato di agitazione del personale ligure della DCI, che ci ha visto impegnati, insieme alle altre OO.SS regionali, su alcuni punti fondamentali:

mancanza assunzioni primo semestre 2006 a fronte dell'aumento delle lavorazioni e delle imminenti future uscite di personale per raggiungimento dei limiti pensionistici;
risoluzione problematiche relative alla corretta corresponsione economica relativa all'indennità di repe-

ribilità per il personale;
problematiche legate alla copertura di posti vacanti all'interno di varie strutture o all'inquadramento in più idonee figure professionali di lavoratori che di fatto già svolgono funzioni proprie di quella qualifica;
problematiche legate alla ricerca di nuove collocazioni rispetto a spostamenti di attività avvenuti all'interno di vari reparti per lasciare spazi a lavoratori di altre divisioni.

La Fast Ferrovie Liguria, all'interno di questo scenario, dove a più riprese si è cercato invano di ottenere dall'Azienda qualche segnale positivo, non può che ritenersi favorevole alla dichiarazione dello stato di agitazione.



Stazione di Genova Nervi

Auspica che, partendo dalle riunioni per l'espletamento delle procedure di raffreddamento, prenda corpo un confronto serio con la controparte, nel quale possano finalmente concretizzarsi risposte positive in merito:

all'inquadramento nei corretti profili professionali del personale;
al ripristino della corretta corresponsione delle indennità di reperibilità - anche attraverso la regolarizzazione delle competenze pregresse fin dal periodo in cui sono state evidenziate le anomalie di pagamento -

Il tutto inserito nella presentazione di un piano aziendale che espliciti come l'azienda intende far fronte alla realizzazione delle lavorazioni future, a fronte di un organico di personale già insufficiente, che diminuirà a seguito di futuri pensionamenti previsti per fine anno, nonché alla sempre maggiore pressione esercitata dagli organismi centrali per un rigido rispetto delle scadenze prestabilite per le varie lavorazioni.

Ultimo scacco al Fondo speciale pensioni F.S.: dopo i dipendenti di Trenitalia ... anche i nuovi assunti di RFI trasferiti nel F.P.L.D.!

di Agostino Apadula

Negate anche le corrette prestazioni pensionistiche agli Operatori della circolazione, indipendentemente dalla loro anzianità di servizio.

Con il Messaggio N° 33645 del 19 dicembre 2006 l'INPS ha chiarito i termini veri della sua circolare n° 124 del 6 agosto 2004 che in prima istanza, secondo le prime interpretazioni, aveva determinato lo spostamento delle contribuzioni assicurative nel F.P.L.D., dal Fondo pensione speciale F.S, **dei nuovi assunti di Trenitalia a far data dal 1/4/2000.**

Infatti in detto Messaggio l'INPS, nascondendosi dietro un parere non compiuto, né tanto meno motivato dal punto di vista giuridico legale del Ministero del lavoro, precisa che tutte le posizioni assicurative/previdenziali dei dipendenti delle società nate dal processo di Societarizzazione / Divisionalizzazione del Gruppo F.S. devono essere ascritte nel FPLD.



Per conseguenza, **dopo quelli di Trenitalia, anche ai dipendenti di RFI, assunti a far tempo dall'1/7/2001,** vengono negate le prestazioni previdenziali/assicurative del sistema pensionistico pubblico.

Più volte la Fast Ferrovie ha illustrato **le ricadute negative** che tale operazione balzana avrebbe comportato per i Ferrovieri, in termini di minori

tutele assicurative e/o previdenziali: per i nostri colleghi **del Personale di Macchina, del Personale Viaggiante e dell'ex Personale di Manovra** rispetto alla mancata previsione del decimo pensionabile e del diritto della pensione di vecchiaia a 58 anni e **dulcis in fundo** al venir meno, **per tutti i Ferrovieri,** dell'istituto della pensione privilegiata e di quella prevista nei casi di inidoneità a tutte le attività ferroviarie.

Con questa asettica comunicazione dell'INPS si è disposto infatti che **lo spartiacque temporale** che doveva dividere i dipendenti, rispetto alle loro prerogative previdenziali, era invece **la data di costituzione delle varie Società F.S..**

Per effetto di tale indicazione, a **nostro giudizio frutto più di astrazioni del Ministero del lavoro e della stessa INPS**, che di vere previsioni legislative, si è venuta a creare una situazione previdenziale che definire paradossale è dir poco:

i Ferrovieri assunti da Trenitalia a far data dall'1/4/2000 vengono **iscritti nel F.P.L.D.** e non più nel Fondo speciale F.S. Si tratta ad oggi di **3.334 unità** lavorative in massima parte P.d.M./P.V. Stessa sorte viene riservata ai **70 Ferrovieri** assunti da **Ferservizi**, sempre dall'1/4/2000 ad oggi;

i dipendenti di RFI che invece finiscono nel F.P.L.D. sono quelli assunti a far data dall'1/7/2001. In questo caso alla data di oggi gli interessati sono invece **2300 unità.**

Siamo anche venuti a sapere che, nonostante l'accordo chiarificatore del 25 novembre 2004 intervenuto tra F.S. spa e le O.S. che hanno stipulato il contratto in vigore, anche **agli Operatori della circolazione,** profilo professionale riconducibile alle desuete **qualifiche della manovra,** per effetto, pure questa volta di astruse posizioni assunte dal Ministero del lavoro, **viene negato il**

diritto alle prestazioni pensionistiche previste prima del cambio profilo. In particolare ad essi, indipendentemente dalla loro assunzione, **a partire dal 16/4/2003** non viene più riconosciuto **il decimo pensionabile e il diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni.**


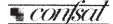


Rispetto al lavoro di adempimento delle operazioni di spostamento, delle posizioni previdenziali dei circa 6.000 Ferrovieri di Trenitalia/Ferservizi/Rfi che devono transitare nel F.P.L.D., dal Fondo speciale F.S. dove sono ancora di fatto allocati, i rappresentanti del Gruppo F.S. ci hanno informato che sarà completato entro la fine del corrente anno.

A **gennaio 2007 o subito dopo** le società di appartenenza dei Ferrovieri di cui trattasi, spediranno una comunicazione scritta a tutti i singoli interessati, nella quale spiegheranno i termini del trasferimento delle quote contributive.

Presumibilmente, dai primi mesi dell'anno 2007 sui listini paga risulterà il cambio di destinazione dei contributi previdenziali.

Le Società de Gruppo F.S. dovranno rifare anche **i modelli CUD** a partire dall'anno 2000, operazione questa che, a detta dei Dirigenti



www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE
Roma li 15 gennaio 2006
Prot. n° 808/7

Segretari Nazionali
Filt/CGIL – Fit/CISL – UILT – UGL Ferrovie - ORSA
Loro sedi

Oggetto: Fondo speciale pensioni F.S.
Allegati 1

Amici,

con il messaggio n. 33645 del 19 dicembre 2006, che opportunamente vi allego, l'INPS ha chiarito i termini reali dell'iscrizione nel FPLD delle posizioni assicurative/previdenziali dei Ferrovieri assunti successivamente all'istituzione del Fondo pensione F.S., disposta con l'art.43 della Legge 488/99. Con tale norma di legge a nostro giudizio e riteniamo nelle intenzioni del legislatore, si volevano regolare sia le prestazioni previdenziali dei Ferrovieri già tali, sia - sicuramente - di quelli assunti in seguito, indipendentemente dai processi organizzativi del Gruppo F.S. che tra l'altro erano già in corso.

In questa ottica abbiamo accompagnato il processo societario/divisionale di F.S. spa e convenuto sul trasferimento presso l'INPS dei circa 250 impiegati che in F.S. curavano le operazioni di previdenza.

Con la Circolare n. 124 del 6 agosto 2004, a distanza quindi di più di quattro anni dell'Istituzione del Fondo speciale F.S., l'INPS disponeva, su un parere non compiuto né tanto meno motivato dal punto di vista giuridico/legale del Ministero del lavoro, lo spostamento delle posizioni dei dipendenti di Trenitalia assunti a far data dal 1° aprile 2000, dal nostro Fondo pensioni a quello del FPLD creando al primo non pochi problemi sul suo equilibrio economico. Dal Messaggio INPS allegato, i cui contenuti ci erano stati tra l'altro anticipati dalla Società F.S. nell'incontro del 14 dicembre, si evince invece che anche le posizioni previdenziali dei dipendenti di RFI, assunti a far tempo dal primo luglio 2001, devono essere trasferite nel FPLD.

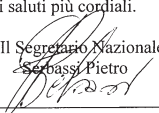
Il cerchio si è quindi chiuso e la volontà del Ministero del lavoro/INPS di portare a dismissione il Fondo speciale F.S., se mai ce ne fossero stati dubbi, è diventata palese. Lo si deduce chiaramente anche dagli allarmi "sulle condizioni critiche in cui esso versa", lanciati dal Consiglio di indirizzo e di vigilanza dello stesso INPS che non a caso hanno trovato vasta eco sui mass media.


Un gioco delle parti quindi, con il quale hanno impedito alle nostre O.S. ed alle iniziative che abbiamo dispiegato in merito, di trovare spazio alcuno, sia al Comitato amministratore del Fondo Speciale in essere sia a quello passato, i quali pareri e richieste di spiegazioni sui contenuti della Circolare 124 del 6 Agosto sono stati completamente ed arrogantemente ignorati.


Riteniamo a questo punto che al nostro interno, si debba esaminare quanto prima il tutto per aprire una opportuna vertenza, informando dei suoi importanti contenuti compiutamente i Ferrovieri, per salvaguardare le specificità previdenziali ed assistenziali garantite dal sistema previdenziale pubblico, legate alle tipologie dei processi lavorativi presenti nelle varie Società del Gruppo F.S., che verrebbero meno anche per i lavoratori più anziani, con l'ipotizzata e prevedibile chiusura del Fondo speciale.

In attesa di riscontro colgo l'occasione per inviarvi i saluti più cordiali.


Il Segretario Nazionale
Sebasti Pietro







FEDERAZIONE AUTONOMA DEI SINDACATI DEI TRASPORTI - FERROVIE
Via Albano n° 1 - 00177 - ROMA
Tel: 06 64829000 - 64829001 - 47307666 FAX: 06 47307556
TEL. FS: 970 67666 FAX FS: 970 67556 E-MAIL: sn@fastferrovie.it



dell' Holding, non comporterà nessun problema per i Ferrovieri, in considerazione che **non muta la quota contributiva previdenziale** a carico del lavoro dipendente, che è l'8,89% del totale.

Ovviamente, questi adempimenti che F.S. compirà per adeguarsi alle disposizioni INPS **non sono il problema vero che i Ferrovieri tutti**, unitamente al Sindacato, dovranno fronteggiare.

E' ormai palese infatti, Fastferrovie in merito, purtroppo in perfetta soli-

tudine, ha lanciato specifici allarmi negli ultimo mesi, che tutto questo bailamme che il Ministero del lavoro e la stessa INPS stanno creando sulla previdenza dei Ferrovieri ha un solo illegittimo scopo: **dismettere il Fondo pensioni F.S.**, le cui regole previdenziali sono il risultato del riconoscimento delle atipicità insite nel lavoro degli addetti al trasporto ferroviario.

Oggi con delle azioni **"che ripetiamo non trovano conforto"** in nessuna disposizione legislativa, **l'INPS ed il Ministero del lavoro**, senza un mini-

mo di confronto con il Sindacato, annullano ogni specificità sulla previdenza dei Ferrovieri, che così si trovano, **a pagare due volte sul piano della previdenza** in quanto, oltre a subire gli effetti di dette decisioni balzane, sono stati e saranno interessati, come tutti i lavoratori, dalle riforme previdenziali realizzate negli ultimi anni e da quelle che potrebbero attuarsi negli anni a venire.



Il Ministro del lavoro e delle politiche sociali - Cesare Damiano

Una condizione quindi di maggior danno che riteniamo sia molto ingiusta e che pertanto deve essere rimossa, facendo sì che si salvaguardi l'esistenza del Fondo speciale F.S., opponendosi così ai progetti di chiusura elaborati in INPS e nel Ministero del lavoro.

La Fast Ferrovie quindi continuerà nelle sue azioni legali e di politica sindacale già intente per **i dipendenti di Trenitalia assunti dopo l'1/4/2000, estendendoli così anche ai Ferrovieri di RFI assunti dopo l'1/7/2001 ed agli Operatori della circolazione** per salvaguardare le loro aspettative in tema previdenziale e le maggiori tutele assicurative che il sistema previdenziale pubblico garantisce a chi sta nel Fondo speciale pensioni F.S. rispetto a chi invece viene iscritto nel Fondo pensione lavoratori dipendenti (FPLD). Ovviamente tutti i colleghi di **RFI e di Trenitalia**, che si trovano nelle condizioni temporali di assunzione succitate, devono farsi parte diligente attivandosi per amplificare i ter-



Roma, 19-12-2006

Messaggio n. 33645

OGGETTO: || Fondo Speciale per il personale dipendente dalle Ferrovie dello Stato S.p.A. ||

Con la circolare n. 124 del 6 agosto 2004 l'Istituto ha confermato che è obbligatoriamente iscritto al Fondo speciale, costituito ai sensi dell'art. 43, comma 1, della legge n. 488/1999, tutto il personale dipendente da Ferrovie dello Stato S.p.A., già iscritto alla data del 31 marzo 2000 e quello nuovo assunto dal 1 aprile 2000.

Infatti, il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali con un parere reso al riguardo, ha ribadito che la formulazione dell'art. 1, comma 1, lett. b, del D.M. 15/06/2000, non consente una interpretazione estensiva tale da comprendere tra gli iscritti al Fondo speciale, costituito ai sensi dell'art. 43, co. 1, della citata legge, anche i lavoratori nuovi assunti dalle società frutto di processi di scorporo avviati da Ferrovie dello Stato S.p.A. In relazione alle conclusioni assunte in sede ministeriale, Ferrovie dello Stato S.p.A. ha sottoposto all'esame dell'Istituto ulteriori osservazioni.

Tenuto conto che la problematica relativa alla iscrivibilità al Fondo in esame era già stata definita in sede ministeriale secondo gli indirizzi contenuti nella circolare in premessa, l'Istituto ha riproposto ai Ministeri vigilanti la questione riportando le argomentazioni espresse da Ferrovie dello Stato S.p.A..

Il Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, d'intesa con il Ministero dell'Economia e delle Finanze, con nota del 16 gennaio 2006, prot. n. 24/VII/0000798, ha confermato il precedente orientamento ritenendo di non rinvenire elementi di valutazione nuovi rispetto a quelli posti a fondamento dei chiarimenti in precedenza forniti.

Nel confermare interamente, alla luce di quanto esposto, i contenuti della circolare n. 124/2004 con la quale è stato chiarito che i lavoratori nuovi assunti dalle società del gruppo Ferrovie devono essere assicurati al Fondo Pensioni Lavoratori Dipendenti, si ribadisce che hanno titolo all'iscrizione Fondo Speciale solo i lavoratori nuovi assunti dalla società Ferrovie dello Stato S.p.A..

Al fine di procedere alla esatta individuazione di tali lavoratori si precisa che, tenuto conto delle operazioni societarie realizzate successivamente al 1 aprile 2000 e nel rispetto del criterio espresso nei chiarimenti ministeriali, hanno titolo all'iscrizione i nuovi assunti: dal 01/04/2000 al 30 giugno 2001 dalla società "Ferrovie dello Stato S.p.A." (c.f. 01585570581), trasformata con effetto 1 luglio 2001 in Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (R.F.I.), e dal 01/07/2001 i nuovi assunti dalla società "Ferrovie dello Stato S.p.A." (c.f. 06359501001).

Tenuto conto delle diverse fattispecie emerse nelle more della definizione della problematica descritta, con il presente messaggio si illustrano, le nuove modalità alle quali le aziende interessate dovranno attenersi per le regolarizzazioni di cui trattasi.

Dette modalità **annullano e sostituiscono** integralmente quelle in precedenza fornite con la circolare di cui in premessa.

Modalità operative.

Per il recupero delle somme versate indebitamente al Fondo speciale Ferrovie dello Stato S.p.A., le aziende dovranno utilizzare la procedura delle regolarizzazioni contributive. A tal fine compiranno tanti modelli DM10/V di tipo "G" (modello di annullamento), quanti sono gli anni interessati alla regolarizzazione, riportandovi la matricola aziendale contraddistinta dal c.a. 4F.

Per il versamento delle contribuzioni dovute al F.P.L.D., le società interessate, per ciascuno dei modelli di tipo "G" redatti, provvederanno a compilare, secondo la prassi già in uso, un modello DM10/V di tipo "C" (modello principale), contraddistinto dalla nuova matricola aziendale.

L'eventuale credito che scaturirà dalle operazioni di cui sopra, potrà essere portato a compensazione dei contributi dovuti, fino a concorrenza dello stesso, con la normale procedura di recupero crediti.

Il Direttore Centrale
Luigi Ziccheddu

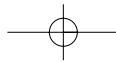
mini del problema, per coinvolgere su di esso tutte le parti sociali. Diventa quindi indispensabile recarsi presso la sedi territoriali di Fastferrovie, per avere informazioni più puntuali sulla vertenza e per dare la disponibilità per azioni/petizioni che servano a sensibilizzare e ricondurre a miglior ragione il Ministero del lavoro e la stessa INPS.

Nello stesso tempo devono essere allertati sul problema anche i Ferrovieri più anziani che allo stato non sono coinvolti sul problema, che potrebbe diventare anche il loro in caso **il Fondo pensioni F.S. venga dismesso d'imperio**. Tale ipotesi è molto realistica attesa gli allarmi lanciati dal Consiglio d'indirizzo e di vigilanza dell'INPS sui suoi squilibri di bilancio che, molto artatamente, vengono amplificati dai mass media ed considerato anche l'entità consistente dei contributi previdenziali che in esso sono venuti meno, per la presa di posizione illegittima assunta sui nuovi assunti dal Ministero del lavoro/INPS.



I Ferrovieri anziani devono rendersi conto in fretta quindi che, difendendo la previdenza dei nuovi assunti tutelano anche il Fondo Pensioni F.S. e con esso le loro prerogative pensionistiche/assicurative pubbliche.

Si riporta la lettera inviata dal Segretario Nazionale Fast Ferrovie alle altre Organizzazioni Sindacali per sollecitare un comune impegno in difesa del Fondo pensioni speciale F.S. e il Messaggio INPS n°33645 del 19 dicembre 2006 che chiarisce i termini di quello che si può considerare un vero attacco all'esistenza del Fondo F.S.



La nostra tradizione, il tuo futuro

DAL
1881

*La nostra competenza
al servizio della tua fiducia. Ieri, oggi, domani.*



Treno Eurostar ETR 500 decorato da HDI Assicurazioni

MF-Milano

Dal 1881, quando eravamo ancora la **Società di Mutuo Soccorso tra gli agenti delle strade ferrate italiane**, a oggi, che facciamo parte del grande gruppo assicurativo internazionale HDI, è trascorso più di un secolo.

Nel segno di una tradizione che permane, rinnoviamo ogni giorno il nostro cammino con il costante obiettivo di soddisfare le esigenze e le aspettative dei **dipendenti e dei pensionati delle Ferrovie dello Stato**, realizzando prodotti e servizi **su misura ed esclusivi**.

Proprio perché con i ferrovieri abbiamo costruito la nostra storia, tutti i giorni lavoriamo per **assisterli nel presente** e per **proteggere il loro futuro**.

HDI

ASSICURAZIONI

www.hdia.it

Al tuo fianco, ogni giorno

