

LAVORO

delle attività ferroviarie



n° 4 Aprile 2007

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie

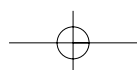


Progetto RUN TM

L'agonia delle OMC

Assemblee sulla riforma del TFR

Cargo Modica la vergogna





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

Anno II - n. 4/2007

Mensile del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie
Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie

Redazione, Direzione e Amministrazione:
Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma
Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666
Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556
Email: sn@fastferrovie.it

Autorizzazione del Tribunale di Roma
n. 353 del 14 settembre 2006

Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1, comma 1 - DCB ROMA

Direttore Responsabile:
Pietro Serbassi

Coordinamento Editoriale:
Vincenzo Notarnicola

Segretario di Redazione:
Massimiliano Pantanella

Comitato di Redazione:
*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:
*F. Anguilla, A. Apadula, C. Bandieri, S. Dalla Vedova,
B. Di Lella, S. Genovese, A. Signorile, A. Vitiello.*

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 26/3/2007

SOMMARIO

Editoriale

**Lo sciopero, il Governo,
il C. C. N. L. delle A. F.**

di Pietro Serbassi pag. 4

Progetto RUN T.M. Pregi e Difetti

di Chiara Bandieri pag. 6

Riflessioni ad alta voce sul Trasporto Pubblico Regionale

di Aniello Carpenito pag. 11

Lo stretto abbandonato

di Carlo Nevi pag. 14

La lenta agonia delle Officine Manutentive di Trenitalia

di Stefano Della Vedova pag. 16

Trasformazione dell'ex DGOP

In Divisione Passeggeri

di Aniello Carpenito pag. 19

E' da temere più la realtà della simulazione ...

di Chiara Bandieri pag. 22

Cargo Modica: La Vergogna!

di Salvatore Genovese pag. 25

Le problematiche legate alla Vendita Diretta in Lombardia

di Beatrice Di Lella pag. 26

Salviamo la ferrovia Canello Torre Annunziata Centrale

di Sergio Vecchione pag. 28

Treni e Pulizie un rapporto in antitesi?

di Antonio Vitiello pag. 30

Il malessere nel trasporto Ferroviario Piemontese

di Faustino Anguilla pag. 31

SPECIALE - PREVIDENZA

di Agostino Appadula

Assemblee sulla riforma del TFR, ... I quesiti dei lavoratori

... gli adeguamenti legislativi pag. 34

NEI MEANDRI DELLA MEMORIA

di Alfredo Signorile

23 Novembre 1980

ore 19.35 pag. 38

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

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

FIRENZE 055-2353870/486515

Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

FOGGIA 0881-703725/722160

P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006

Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO

NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

PESCARA 085-293354/4282364

Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA

REGGIO C. 0965-56658/863200

Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

TRIESTE 040-3794267

Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

VENEZIA 041-932558/784547

Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

Lo Sciopero, il Governo, il C.C.N.L. delle A.F.

L'editoriale di Pietro Serbassi

Nonostante gli eventi, susseguirsi in questi giorni, stiano bruscamente ridimensionando le aspettative che si erano create con l'arrivo alla guida del Gruppo FS dell'Ing. Mauro Moretti, noi, inguaribili ottimisti, abbiamo ancora la presunzione che, lo sciopero programmato per il 13 aprile 2007, possa dare quello scossone sufficiente a riportare lo sviluppo delle ferrovie al centro dell'azione di Governo.

Innanzitutto, sia chiaro che non è nostra intenzione individuare responsabilità dell'azionista, che possano essere adoperate come alibi al Management FS; al contrario, il nostro intento, è quello di far uscire allo scoperto le azioni e le intenzioni che oggi astutamente si celano, dietro il mancato "via libera" al Piano d'Impresa da parte del Ministero dell'Economia, unico possessore delle Azioni del Gruppo.

È risaputo che le analisi iniziali fatte dall'Ing. Moretti, nelle quali venivano individuate e descritte le cause della grave crisi industriale ed economica nella quale versa il Gruppo FS e in particolare Trenitalia, sono state condivise nei principi da tutti.

Le divergenze si concretizzano nel momento stesso in cui, il nuovo management, tra gli interventi da intraprendere, ha previsto dei tagli che vanno ben oltre il consueto mondo del lavoro fatto dai ferrovieri, da quelli, per intenderci, tutelati dal CCNL delle Attività Ferroviarie.

L'Amministratore Delegato punta la sua attenzione innanzitutto sul chiarire i ruoli di ogni soggetto interessato e chiede, con il suo Piano d'Impresa, la ricapitalizzazione di Trenitalia per rilanciare, in primis, il trasporto merci; progettando un posizionamento di rilievo del Gruppo FS, nell'ambito degli operatori logistici nazionali e internazionali.

Proprio in merito a questo progetto, sta mettendo a punto un'alleanza con SDA del Gruppo Poste Italiane oltre a riorganizzare i diversi operatori logistici figliati in questi anni dallo stesso

Gruppo FS.

Mentre il sindacato viene informato parzialmente sugli sviluppi dei nuovi progetti, secondo quanto sostiene l'Impresa, a causa delle mancate risposte fornite dell'Azionista, sui giornali ne leggiamo le prime critiche provenienti dal mondo dei dirigenti e della politica.

Due mondi che, normalmente, non si sono certo scandalizzati o contrapposti verso quei tagli di personale ferroviario, effettuati a favore di uno sviluppo della precarizzazione di tutto quel lavoro passato nell'indotto del trasporto ferroviario.

Di contro, alla sola voce di un esubero di dirigenti, o peggio, della chiusura di alcuni costosi ed inutili consigli di amministrazione, immancabilmente, appaiono sulla stampa, tempestivi, quanto strumentali ed inopportuni commenti contro il nuovo management.

Forse è tutto nella norma, ognuno è portato a difendere i propri interessi, ma noi che vorremmo tentare di difendere anche il trasporto ferroviario in Italia e dell'Italia, riteniamo necessario che, le molte questioni aperte con l'impresa e con il Governo, debbano trovare risposte rapide e positive; le uniche risposte che possono essere in grado di garantire l'avvio del confronto sul CCNL, consentendoci, così, di cominciare a dare riscontri concreti ai ferrovieri e al Paese.

Il sindacato ha iniziato il lungo e difficile percorso di efficientamento e di sviluppo del trasporto fin da quel lontano 23 novembre 1999, dove, con il Governo e le Associazioni datoriali, segnò un passaggio straordinario, nella piena consapevolezza delle difficoltà e del lungo percorso negoziale che li attendeva.

La maggior parte del Sindacato aveva condiviso già da allora che, il contratto unico di settore, era un'esigenza del mondo del lavoro atta a tutelare al meglio i lavoratori di quel trasporto, il quale si avviava verso processi di libe-



ralizzazione mai neanche ipotizzati, fino a quel momento.

Quindi un contratto che permettesse di superare l'ambito aziendale del contratto FS e che superasse le diverse regolazioni aziendali esistenti, venendo applicato a tutte le aziende presenti nell'attività ferroviaria, che, dopo anni di dibattiti e di accesi confronti serrati, ha trovato l'indispensabile condivisione anche da parte degli altri soggetti interessati, oltre al sindacato.

In pratica, l'esigenza di unificazione contrattuale traeva spunto sia dall'ingresso di nuovi operatori nel settore delle merci, sia dall'annuncio delle gare nel trasporto pubblico locale, due fattori che avevano evidenziato l'esigenza di un contratto in grado di regolare e dare tutele comuni a tutti i Lavoratori del settore, evocandolo come clausola sociale irrinunciabile.

Durante il negoziato di stipula del CCNL delle AF presso Confindustria, il confronto si è dimostrato molto più complicato di quanto poteva essere preventivato, avendo dovuto superare posizioni ostili delle controparti, comprese quelle non presenti al tavolo, le quali si auspicavano di trarre vantaggi proprio dall'impostazione della competizione del settore, indirizzata allo sfruttamento del costo del lavoro e delle tutele dei lavoratori interessati.

Raggiunta la stipula della firma del

CCNL delle AF, il 16 aprile 2003, grazie, soprattutto, alla posizione unitaria e inequivocabile del Sindacato al tavolo, è stato possibile dare quella svolta fondamentale e storica che ci consente, oggi, di farci trovare preparati ad affrontare la sfida di un rinnovo contrattuale, che segnerà certamente il futuro del trasporto ferroviario in Italia.

Il contratto, nonostante i detrattori, in questi quattro anni, ha svolto egregiamente il suo compito, visto che oltre il Gruppo FS, altre aziende hanno stipulato accordi di confluenza ed oggi, il CCNL delle AF, non si applica solo alle società derivate dalle storiche Ferrovie dello Stato, ma anche alle imprese di pulizia ferroviaria ed a quelle che svolgono servizi ferroviari.

La nuova stagione di rinnovo, che si deve riaprire al più presto, dovrà tenere conto che la liberalizzazione del trasporto merci si è sviluppata con una velocità non prevedibile e che, quindi, su tutti i principali valichi alpini, sono presenti imprese ferroviarie nate come piccole imprese Italiane ma diventate, oramai, di proprietà delle compagnie pubbliche Transalpine come Francia (SNCF), Germania (DB) e Svizzera (SBB).

Di fatto va evidenziato che, a fronte di grandi proclami in merito alla necessità di liberalizzare il sistema ferroviario, in realtà stiamo assistendo a un ritorno verso società di proprietà pubblica.

Questa inversione di rotta, cioè l'uscita di scena dell'imprenditore privato dal trasporto merci, causata dello scontro concorrenziale fra i diversi soggetti pubblici presenti in Europa, ci costringe ad immaginare scenari veramente funesti, allorché immaginiamo cosa può accadere nel campo del trasporto pubblico locale; lì dove i margini di profitto dovrebbero essere minori ma gli interessi di gestione sono certamente più interessanti, specialmente per chi gestisce la politica che il business di questo servizio offre.

Proprio nel settore del trasporto Regionale, si sta sviluppando un'accesa dialettica anche fra la politica e il sindacato, causata dai contenuti del disegno di legge presentato in Parlamento (n.d.r. Disegno di legge Lanzillotta), nel quale è prevista, per questo vettore, un'accelerazione dei tempi delle gare, e quindi, del processo di liberalizzazione.

Tale processo sta avvenendo con delle modalità fortemente criticate da tutto il sindacato e, nonostante le contrarietà denunciate anche congiuntamente ai sindacati confederali accompagnate dalla formulazione di precise richieste di correzioni, non abbiamo potuto registrare ancora, nessuna risposta da parte della politica.

In diverse occasioni, infatti, abbiamo denunciato che la liberalizzazione in Italia sta avvenendo con largo anticipo rispetto agli altri Paesi Europei con l'aggravante della mancanza di reciprocità.

La voglia di liberalizzare a tutti i costi, sta mettendo in discussione una quota rilevante, di quel servizio universale, che non potranno garantire le imprese volte essenzialmente a ricercare il mercato che offre maggiori profitti.

Anche in un vettore che sembrerebbe più aperto alla libera concorrenza, come quello del trasporto viaggiatori lunga percorrenza ed alta velocità, diventa necessario attenzionare il fatto che, i nuovi gruppi economici che si stanno affacciando ed hanno già deciso l'acquisto di treni AV, aggreiscono solo il mercato più ricco.

Diviene quindi necessario dare quel cambio di tendenza, che invece oggi, viene osteggiato anche da quei politici che, ergendosi a paladini dei clienti, stanno rapidamente concorrendo al disastro annunciato e alla messa in ginocchio del Gruppo FS e non solo di Trenitalia.

Tutto ciò sta accadendo perché nessuno raccoglie il grido d'allarme, del Sindacato e anche dell'A.D. del Gruppo FS, verso quello che chiamiamo servizio debole, cioè, quella attività che da sola, non riesce a dare utili e che, se non viene tutelata dalla legislatura, in fase di liberalizzazione, rischia di essere cancellata.

Questo tipo di servizio interessa sia il trasporto viaggiatori lunga media percorrenza, sia il trasporto regionale ed anche, sotto molteplici aspetti, il trasporto merci.

Ripetutamente, come FAST Ferrovie congiuntamente alle altre OOSS, abbiamo chiesto risposte al Governo, purtroppo ancora inevase, rispetto a quel servizio che viene oggi definito

universale, il quale non attrae l'interesse degli investitori privati, che, come detto, si concentrano, invece, sulla parte di trasporto ferroviario più redditizia.

In questo scenario i cambiamenti saranno radicali e le imprese ormai affermate, soprattutto nel trasporto merci, si dovranno confrontare nel complicato negoziato del CCNL delle AF.

Un contratto che deve regolare il settore e deve garantire sia il futuro dell'impresa pubblica integrata, sia quello dei vincoli di reciprocità necessari per assicurare il servizio universale.

Il sindacato sarà pronto a fare la sua parte, ma il Governo dovrà cambiare le regole per la liberalizzazione, sostenendo il trasporto ferroviario e facendo interventi precisi per evitare il dumping contrattuale con clausole sociali e con regole comuni per tutte le imprese del settore.

Il sindacato ha presentato unitariamente una piattaforma che vuole porsi come punto di partenza per la costruzione del nuovo contratto, il quale ha il dovere di gestire i grandi cambiamenti e garantire regole comuni, avendo la capacità di riconoscersi nelle diverse aree di attività.

Stiamo lavorando ad un contratto che, nel campo di applicazione, dovrà riconoscere tutte le tipologie di trasporti e dei servizi alle imprese.

Queste, sollecitate dal sindacato anche con lo sciopero del 13 aprile 2007, che va visto come stimolo all'apertura della stagione negoziale, si devono presentare al tavolo unico per il confronto contrattuale.

Auspichiamo che anche il Governo sostenga e promuova una sede unica per il confronto, sola garanzia di un contratto che permetta la costruzione della clausola sociale e che sia in grado di tutelare tutti i lavoratori del settore in questa fase di cambiamento.

In ultima analisi potremmo dire che l'obiettivo principale non è un semplice rinnovo contrattuale ma un altro passo importante verso una transizione di un settore ancora in fase di sviluppo che potrà completarsi solo quando sarà possibile stipulare un solo contratto collettivo nazionale di lavoro per la mobilità.

Progetto RUN T.M. Pregi e Difetti

di Chiara Bandieri

A Roma, il 14 marzo 2007 si è tenuta la presentazione del PROGETTO RUN TIME MANAGEMENT per Personale di Macchina e Personale di Bordo.

Il suddetto progetto è stato rivisitato secondo le indicazioni fornite sul territorio a seguito di una serie di incontri tenutisi a livello regionale durante i quali le OO.SS. e le RSU hanno denunciato i difetti del sistema riscontrati dal personale.

L'azienda afferma di aver proceduto alle correzioni opportune evidenziando, nel contempo, i pregi del progetto sia in termini di tempo, sia di materiale.

Dunque un nuovo sistema di rilevazione delle prestazioni del PdM e PdB, che appare, ormai, in via di definizione.

Il vecchio sistema di rilevazione si basava su:

- Un comando (TV 303, M 169) frutto del consuntivo integrato dai dati effettivi;
- Corrispondenza del comando nell'autocertificazione



(Moduli TV 80, M 80);

- Trasmissione a Ferservizi che, mediante ditte esterne, elaborava l'imputazione ricevuta traducendola nel Report Riepilogo Servizi ("cedolino" o Diario TV 310, M 82) sulla base del quale avveniva il pagamento.

Questo sistema prevedeva la possibilità per l'azienda di procedere ad una verifica a campione e per l'individuazione di

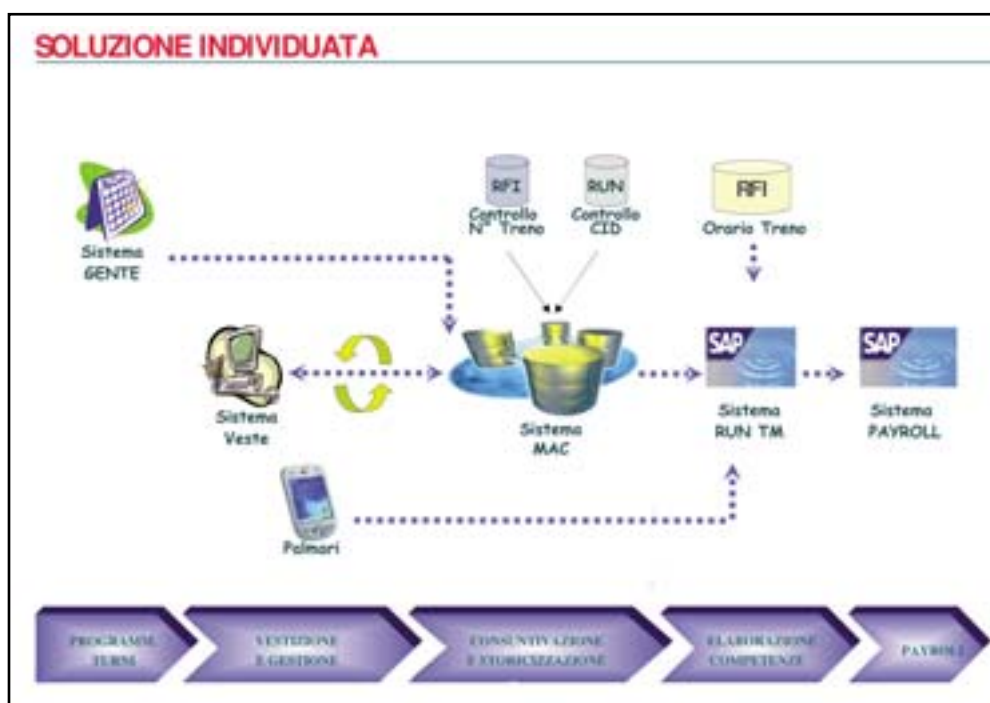
eventuali errori. Su richiesta del P.d.M. o del P.d.B., inoltre, era possibile procedere alla regolarizzazione tramite un Revisore.

Il difetto di tale procedura risiedeva nei tempi lunghi che venivano impiegati per tale rettifica (da un minimo di sei mesi fino addirittura a più di un anno).

A fronte di tutto ciò il nuovo progetto RUN TM mira:

- A uniformare il calcolo dei parametri retributivi del P.d.M. e P.d.B. di tutto il Gruppo FS;
- A sostituire l'autocertificazione attraverso l'acquisizione dei dati da RFI mediante il Sistema RIACE;
- A conseguire un risparmio di tempo e di documenti cartacei (ovviando anche al rischio del loro eventuale smarrimento);
- Ad un'applicazione omogenea della normativa nazionale.

Per quanto attiene al funzionamento del nuovo programma, questo prevede come



OBIETTIVO E AMBITO DEL PROGETTO RUN TM PDM PDB

- **Calcolo dei parametri retributivi di tutto il Personale di scorta e di condotta su piattaforma RUN TM, adottata per tutti i dipendenti del GRUPPO FS**
- **Sostituzione dell'autocertificazione attraverso l'acquisizione dei dati di andamento treno dal Sistema certificato di RFI (RIACE) e conseguente certezza della prestazione**
- **Eliminazione di 280.000 documenti cartacei mensili, compilati manualmente ed inseriti tramite digitazione manuale**
- **Applicazione omogenea della normativa nazionale**
- **Integrazione competenze accessorie contestuale all'elaborazione delle stesse**
- **Possibilità di ridurre il tempo di elaborazione delle competenze**

base il Sistema GENTE (programmazione) che traduce i turni in parametri retributivi con possibilità di introdurre variazioni mediante il Sistema VESTE da parte del Capo Deposito (303) o del Capo Personale Viaggiante.

I dati così raccolti confluiscono nel Sistema MAC, soggetto a 2 tipi di controllo:

1. (da parte di RFI) attinente al numero del treno;
2. (da parte di RUN) sul controllo del CID.

Un terzo controllo, sempre ad opera di RFI, avviene sulla base dell'orario del treno, nel Sistema RUN TM votato all'elaborazione delle competenze, dal quale passa al sistema PAYROLL, che chiude il ciclo iniziato con la semplice rilevazione e termina con la compilazione del Diario TV 310 o M 82.

Questo sistema ha alle spalle un'organizzazione di gestione dei processi amministrativi suddivisa in cinque Aree Territoriali e ancora, più settorialmente, si individuano sedi Presidi

Territoriali per un totale di duecentocinquanta addetti TM e ottanta revisori.

Il Sistema prevede anche procedure ed interventi per la rettifica delle informazioni acquisite dal complesso informatico, cioè per quei servizi già consolidati nei sistemi di archiviazione.

La FAST Ferrovie, unitamente alle altre OO.SS., si è fatta portavoce di vari casi di mancata corrispondenza tra la prestazione effettivamente svolta e ciò che viene riportato sul Diario TV 310 o M 82.

Le questioni più importanti sollevate durante questo incontro in merito alla contabilizzazione per fini economici riguardano:

- Le flessibilità.

La flessibilità prevista in turno è nella programmazione rilevata dal Sistema GENTE passa al Sistema MAC per la consultazione e controllo, per finire nel Sistema RUN TM che lo riconosce e lo traduce nel parametro retributivo spettante;

Il problema si presenta se:

1 **La flessibilità non è prevista in turno, ma la si ha a seguito di una variazione del turno.**

In tal caso la variazione deve essere comunicata all'organizzazione a supporto del sistema da parte del CPV o del 303 (Sistema VESTE per Informazione sulle variazioni);

2 **Il turno, erroneamente, non prevede la flessibilità pur essendovi le condizioni.**

In questo caso il problema attiene alla regolarità del turno e non ai processi di contabilizzazione della retribuzione spettante. L'errore sulla retribuzione non può essere imputata al sistema, ma risiede a monte, nella compilazione del turno;

3 **Il turno prevede la flessibilità, ma per cause aziendali si viene distolti da quel turno e comandati su un servizio diverso che non prevede flessibilità;**



Art. 78 CCNL 4.5 *“Nel caso di servizi in regime di flessibilità concordata programmati e non effettuati dall’azienda, al lavoratore verrà comunque corrisposta la prevista indennità e il lavoratore resta a disposizione dell’azienda per un altro servizio”.*

Nel caso di reimpiego, al lavoratore verrà corrisposta l’indennità di maggior valore tra quella prevista per il servizio originariamente programmato e quella eventualmente spettante per il nuovo servizio”.

A tale previsione l’azienda promette di adeguare il sistema, previa constatazione della corretta interpretazione dell’articolo suddetto.

- L’intervallo.

La segnalazione sindacale ha puntualizzato come, l’intervallo, consente il godimento della media delle competenze a differenza della giornata di riposo, per cui è utile distinguere i due concetti.

L’azienda ritiene che, sul punto, nulla si sia modificato rispetto al calcolo adottato fino ad ora.

- Termine corsa.

Su questo punto, l’azienda ha spiegato che, per ora, la procedura per la contabilizzazione ai fini economici del completamento corsa è solo in parte automatizzato, mentre per la restante parte si interviene manualmente sul sistema.

- Cambio numero del treno in conseguenza del mutare della direzione.

Questo aspetto non sembra creare problemi al sistema, il quale è già impostato per registrare tale variazione senza azzerare o dimenticare i dati precedenti. Il sistema consente una storicizzazione dei dati che vi vengono immessi, nel caso in cui non fosse sufficiente, la discrepanza tra le informazioni viene sanata manualmente dagli addetti TM (l’incidenza attuale su tale casistica è inferiore all’1%).

- I tempi accessori extra.

Sono quelli dovuti a questioni di logistica, secondo i quali, per esempio, si deve tener conto di particolari distanze maggiorando i tempi accessori ordinari. Le parti hanno convenuto che il sistema deve essere in grado di conoscere anche tale peculiare informazione.

- I tempi per la chiusura delle vetture.

Secondo un accordo nazionale in vigore, spetta un incremento dei tempi accessori qualora, data la composizione del treno, il PdB sia costretto a chiudere le vetture per difetto della squadra minima di scorta. Anche questo deve rientrare nel calcolo effettuato dal sistema.

- Debordamento del turno che va ad intaccare la fascia, non il giorno, del riposo settimanale.

Non viene contabilizzato, ma non lo è neppure adesso, come prestazione straordinaria nel rispetto della normativa vigente.

- Le festività.

Il Sindacato ha fatto notare che, il sistema, deve essere in grado di consentire l’eventuale recupero delle festività entro i 30 giorni previsti dalla normativa, oltre i quali, altrimenti, non sarebbe più fruibile.

Tutte queste problematiche si riferiscono direttamente alla normativa, perché proprio sulla base dell’interpretazione, che in proposito viene data alla normativa, il sistema viene programmato.

Diverso è per le previsioni normative attinenti al turno, perché il sistema guarda al turno ed alle variazioni di questo solo in quanto gli vengano comunicate, non va oltre, non gli interessa che sia a normativa.

Si deve, infatti, tener presente che il Sistema GENTE, da cui ha inizio il ciclo di rilevazione, non fa altro che tradurre in parametri retributivi ciò che è stato programmato nel turno. Eventuali errori (es. non prevedere una flessibilità là dove ne ricorrano le condizioni), difetti normativi (es. la non previsione dei tempi accessori spettanti) del turno non possono essere corretti mediante il Sistema VESTE, (gestito dai

CPV e dal 303) deputato a comunicare solo le variazioni rispetto al turno dato.

Sulla retribuzione finiscono, dunque, per incidere:

- Il turno (concordato o no)
- La programmazione del sistema sulla base dell'interpretazione della normativa inerente la parte retributiva.
- Le informazioni attinenti alle modifiche al turno solo se comunicate all'organizzazione preposta dal CPV o dal 303.

In altri termini il mancato rispetto della normativa, magari accoppiato ad eventuali difetti d'informazione, pesano in maniera rilevante sulla retribuzione.

Ciò, ovviamente, sensibilizza tutte le OO.SS. ad un sempre più attento controllo verso eventuali violazioni delle disposizioni contrattuali.

Resta comunque il fatto che tutto il sistema si muove lungo una rete di informazione e comunicazione di dati, per cui la bontà del risultato finale è subordinata all'esattezza di ciò che vi viene immesso.

Qui si scopre l'anello debole del sistema.

Chi garantisce al P.d.M. e al

P.d.B. che il 303 o CPV trasmettano realmente le variazioni al turno?

Come possono, il P.d.M. e il P.d.B. verificare l'esattezza delle comunicazioni che lo riguardano senza attendere due mesi quando riceverà il TV 310 o l'M 82?

Siamo tutti d'accordo sul risparmio di carta e di tempo dato dall'automazione, ma se ciò deve essere a scapito:

- Della correttezza delle informazioni;
- Della garanzia di un'efficace e tempestiva procedura di rettifica;
- Di una personale vigilanza sulle rilevazioni delle proprie prestazioni;

francamente non può essere accettato.

Il Sistema RUN TM, dotato di un doppio vaglio dei dati immessi e di una verifica incrociata di questi con gli orari dei treni forniti da RFI, deve consentire al personale di verificare in tempo reale l'esattezza di quanto ascrittogli e, nel contempo, poter introdurre direttamente eventuali rettifiche e integrazioni.

Durante l'incontro tutto ciò è stato richiesto con l'opportuna

determinazione, la risposta ottenuta è stata quella che:

- Entro giugno il PdB mediante il palmare in dotazione sarà in grado di constatare in tempo reale l'immissione dei suoi dati personali attinenti al servizio effettivamente svolto;
- Per il PdM tale operazione sarà possibile operando sul sito www.macchinisti.it.

Altro punto su cui soffermare l'attenzione riguarda le procedure per la rettifica delle informazioni acquisite dal sistema di liquidazione delle competenze accessorie.

Anche tale intervento deve essere necessariamente mediato dall'impianto di appartenenza che, ricevuto la segnalazione, procederà alle "opportune verifiche" e, **solo se darà seguito alla richiesta di rettifica verso l'addetto alla gestione competenze accessorie**, il procedimento continuerà, altrimenti è destinato a cadere.

Quindi l'impianto è nuovamente il tramite, ma anche primo e unico giudice di merito di eventuali errori.

Ma non sarà tutto un castello di sabbia?

La realtà non nasconde l'attrito che caratterizza il rapporto tra

SVILUPPO DEL PROGETTO

- L'entrata in esercizio del sistema è stata graduale, secondo una logica di tipo incrementale che ha previsto diversi rilasci a partire da gennaio '06
- Comunicazione alle OS Nazionali dell'avvio del progetto RUN-TM PdM-PdB
- Ogni rilascio è stato anticipato da specifici incontri sul territorio con i sindacati e con le strutture di Linea aziendali
- Sono stati effettuati incontri con RSU, segreterie regionali prima dell'avvio della sperimentazione. Manca l'incontro della Sicilia, programmato per il 22 marzo pv.
- Sono state inoltre integralmente recepite le indicazioni ricevute dalle segreterie regionali/RSU nel corso degli incontri riguardo ai valori dei correttivi su alcune stazioni al fine di adeguare l'orario effettivo di arrivo agli orari ufficiali RIACE

TRENTITALIA
 Direzione Risorse Umane e Organizzazione
 Relazioni Industriali, Pianificazione e Processi Amministrativi
 Processi Amministrativi
 N° Responsabilità

Roma, 5 marzo 2007

Direzione Risorse Umane e Organizzazione
 Relazioni Industr. Pianificaz.ne e Pr. Amministrativi
 Processi Amministrativi
 Amministrazione Personale Tirrenica Sud
 c.a. Luigi Berardi

Amministrazione Personale Centro
 c.a. Elio Minerva

Amministrazione Personale Adriatica
 c.a. Mario Stella

Amministrazione Personale Nord Est ed Emilia Romagna
 c.a. Bruno Grazio

Amministrazione Personale Nord Ovest
 c.a. Anna Maria Pulvirenti

Relazioni Industr. Pianificaz.ne e Pr. Amministrativi
 p.c. Michele Bruno

Divisione Cargo
 Risorse Umane Cargo
 c.a. Marco Romani

Programmazione PDC e Locomotive
 c.a. Alberto Faini

Divisione Passeggeri NI
 Risorse Umane Passeggeri NI
 c.a. Paolo Faceta

Programmazione e Formazione Equipaggi NI
 c.a. Vincenzo Brunetti

Divisione Passeggeri Regionale
 Risorse Umane Passeggeri Regionale
 c.a. Antonino Cannata

Programmazione e Formazione Equipaggi Regionale
 c.a. Paola Picotti

Oggetto: procedure per la rettifica delle informazioni acquisite dal sistema di liquidazione delle competenze accessorie.

A conclusione del piano di progetto per l'esercizio RUN TM dedicato al rilevamento dei parametri retributivi del personale di condotta e di scorta, si definiscono le procedure e gli interventi operativi per giungere, ove necessario, alla rettifica dei servizi già consolidati nei sistemi di archiviazione.

Si dà pertanto evidenza della successione delle attività richieste a ciascuna delle strutture coinvolte.

- Una settimana prima della consegna del cedolino nel quale sono inserite le competenze accessorie del mese contabile di riferimento i Presidi di Amministrazione del Personale, utilizzando la funzione predisposta in ambito RUN TM, provvederanno alla stampa e alla consegna agli impianti condotta e scorta della propria giurisdizione del "DIARIO DEI SERVIZI DEL PERSONALE DI MACCHINA E BORDO" (nel seguito indicato con il termine DIARIO).
- Gli impianti, come consuetudine, disporranno, nei modi d'uso, per la distribuzione al personale dipendente.
- Qualora il dipendente rilevi la mancanza di informazioni, ovvero delle incongruenze nei dati acquisiti, comunicherà l'anomalia al proprio impianto, secondo l'organizzazione in esso predisposta.
- Riferendosi alle segnalazioni ricevute l'impianto effettuerà le opportune verifiche e se del caso darà seguito alla richiesta di rettifica verso l'addetto alla gestione competenze accessorie del presidio amministrativo.
- L'addetto alla gestione competenze accessorie realizzerà le seguenti operazioni:
 - stampa del DAIRIO corrispondente al cedolino del mese di riferimento (da conservare nella documentazione dell'ufficio);
 - modifica del servizio o dei servizi segnalati;
 - esecuzione, direttamente, o tramite la Società TSF, delle procedure di calcolo;
 - stampa in duplice copia del nuovo DIARIO: una per il dipendente (da recapitare tramite l'impianto), l'altra da conservare nell'ufficio.

Compatibilmente con le esigenze dell'ufficio i presidi di amministrazione daranno priorità al processo di regolarizzazione.

Per quanto possibile, le strutture di amministrazione e di gestione scambieranno le informazioni utilizzando la posta elettronica.



CD o CPV ed il personale orientati spesso verso interessi non solo diversi ma conflittuali, l'uno troppo spesso costretto, dallo spettro della produttività ricercata senza risorse, a manipolazioni fantasiose della normativa, l'altro a fare della normativa il suo scudo di difesa.

In considerazione di ciò, come si può creare tra queste due parti un rapporto fiduciario, secondo il quale l'esatta retribuzione del personale avviene solo se il CD o il CPV trasmette, e correttamente, i dati retributivi riguardanti colui che ha interesse a convincere delle proprie esigenze?

C'è il rischio che si costituisca un covo di ricatti e soprusi verso il personale, in uno scenario dove i quadri possono trovarsi sottoposti ad indebite pressioni che li spingano ben fuori dalle righe e chiamati ad una gestione del personale sempre più conflittuale.

Cosa rischia il CD o il CPV che non informa o fosse costretto a non farlo in modo corretto?

Per intanto sappiamo che il P.d.M e il P.d.B. rischiano fette consistenti di stipendio.

Un sistema di tale portata andrebbe ancorato su un rapporto caratterizzato da stabili fondamenta.

Ma il paradosso più evidente è che colui che è preposto a immettere le informazioni nel sistema, circa eventuali variazioni, il CD o il CPV fanno parte e sono espressione dello stesso impianto che poi è deputato a valutare in prima e unica battuta se procedere a eventuali rettifiche (che difficilmente riguarderanno il turno, ma ben più facilmente attenderanno a variazioni rispetto a questo).

Dunque c'è una forte commistione tra controllato e controllante a cui però non fa riscontro un eguale rapporto tra chi immette le informazioni e chi ne subisce le conseguenze.

Possiamo davvero fidarci?

Riflessioni ad alta voce sul Trasporto Pubblico Locale

di Aniello Carpenito

Liberalizzazione, slogan di gran voga. Guai parlarne male!

Tutti gli amministratori regionali ... forse è più giusto dire tutti i politici con responsabilità dirette sul trasporto ... vedono nella liberalizzazione del sistema, la panacea di tutti i mali del trasporto pubblico locale. La domanda che polemicamente nasce spontanea è:

Ma allora che differenza c'è fra le linee politiche di un partito o di un altro?

A cosa servono diversi partiti se poi tutti hanno le stesse soluzioni agli stessi problemi?

Entrando invece più tecnicamente nella questione, ci appare ovvio constatare che è troppo semplicistico e decisamente opportunistico, per le Regioni, sostenere che devono essere loro stesse, sia a gestire le tracce, sia ad avere la proprietà dei mezzi e, nel contempo, avere titolo ad avvalersi delle risorse dalla contribuzione collettiva pretendendo, inoltre, l'autonomia gestionale dell'intero sistema.

Affrontare nelle ferrovie il tema del Trasporto Pubblico Locale è molto complicato visto che tocca due realtà parallele che obbligatoriamente oggi devono incontrarsi per proseguire un percorso comune.

Più che due realtà, forse, è più corretto dire due sistemi complessi per le loro storie e per i diversi obiettivi.

È indubbio che entrambi i sistemi, il trasporto Ferroviario e il trasporto locale, oltre che vivere

oggi gli evidenti disagi dovuti alle rispettive riforme che si sono ben guardate dal farli camminare parallelamente, mostrano tutti i loro limiti soprattutto nella gestione e nei rapporti con le Istituzioni locali e nazionali.

Focalizzare poi l'attenzione sulla capacità di Trenitalia in questa tipologia di trasporto, diventa evidentemente approssimativo e strumentale, finalizzato, evidentemente, al mascheramento delle reali difficoltà del trasporto locale tradizionale.

Infatti, nessuno dei due è in grado di assumere un profilo meramente imprenditoriale, anche e soprattutto in considerazione del fatto che, questo tipo di trasporto, non riesce ad autofinanziarsi, con diversità di conteggio dei costi piuttosto marcate ed evidenziate nello specchio riepilogativo.

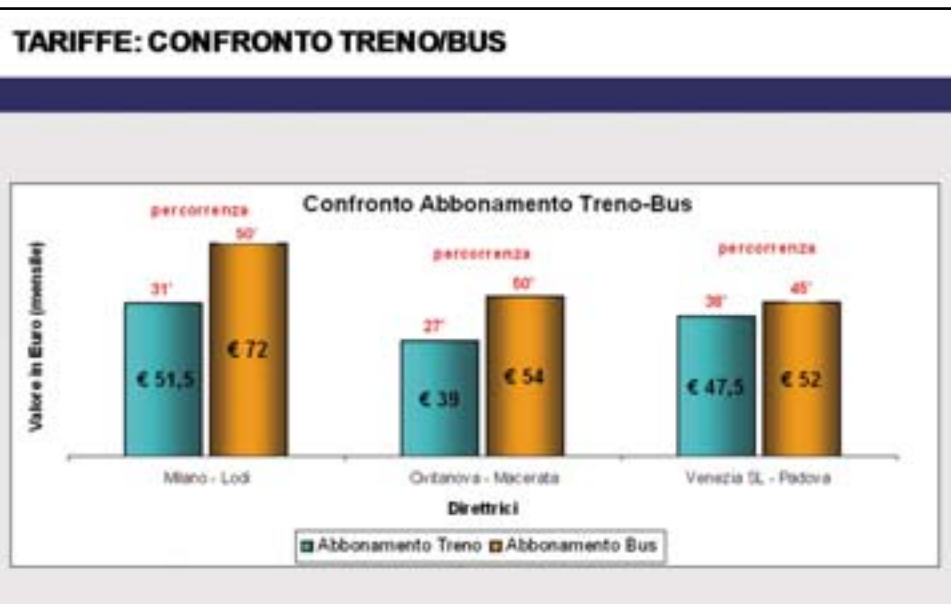
Come si può facilmente evincere

mento sono nettamente favorevoli al trasporto su rotaia.

Diviene opportuno, per tanto, sottolineare che, per affrontare il tema della capacità e potenzialità di Trenitalia, bisogna analizzare l'azienda dall'interno, considerando, però, contestualmente anche i fattori esterni.

Perché, se il confronto Treno/Bus evidenzia chiaramente quanto detto, lo sviluppo del sistema passa attraverso l'espansione di competitor diretti di Trenitalia, in seno al trasporto regionale su rotaia.

Non vogliamo farci individuare come ferrovieri volti a salvaguardare i propri privilegi e, di conseguenza, corporativi, ma riteniamo necessario rappresentare le nostre perplessità in merito a un modo di vedere ormai generalizzato, quello che giudica, il trasporto ferroviario in Italia, come un vettore da



da un'analisi un pochino più attenta, che non si faccia forviare dai classici slogan, il costo all'utente e la rapidità di collega-

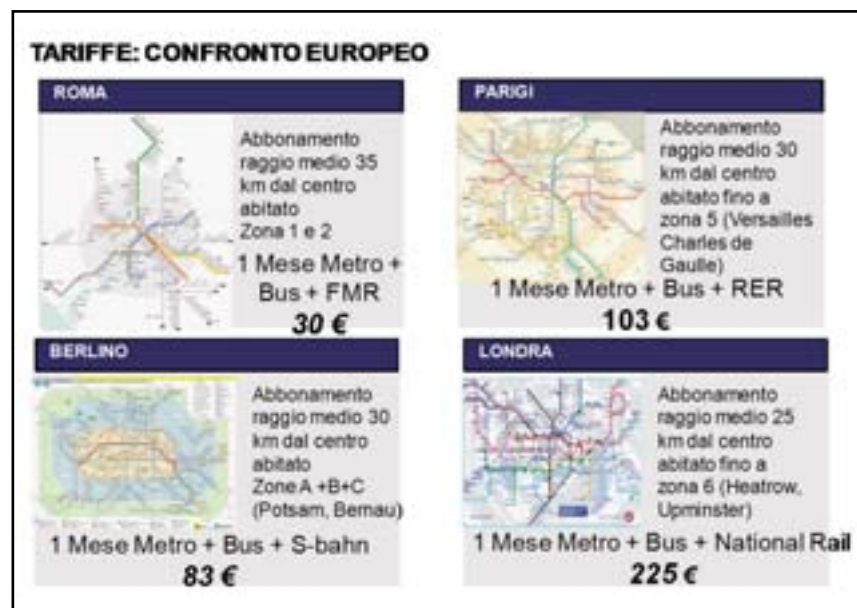
rifondare, ribadendo a gran voce che solo l'ingresso degli operatori stranieri può essere in grado di garantire la svolta necessaria.

Siamo fermamente convinti che, se c'è la volontà di agire per lo sviluppo di Trenitalia, bisogna intervenire su tutte le molteplici variabili in gioco, le quali condizionano le dinamiche di sviluppo della Società.

Prima di lanciarsi in pindarici disegni di riforma del sistema, riteniamo che sia essenziale, in merito alle risorse, fare tutte le valutazioni possibili, individuando dove ricercarle e soprattutto come utilizzarle.

Un primo passo, dopo diversi anni, finalmente è stato fatto con l'aumento delle tariffe, infatti, a fronte di sistemi Europei dichiarati molto più efficienti del nostro, corrispondano costi, per gli utenti/clienti, decisamente più rilevanti di quelli che devono pagare i pendolari in Italia.

Infatti, da uno studio di Trenitalia,



che riportiamo nella tabella allegata, il confronto fra le quattro più grandi città Europee è significativo.

È evidente che il processo di liberalizzazione, se ha portato qualità, lo a fatto sicuramente non a buon mercato.

Una riforma seria, che prende



esempio dalle esperienze già fatte, dovrebbe farne tesoro e far sì, che la liberalizzazione consenta un miglioramento della qualità del servizio offerto, conseguito ad un costo accettabile e sostenibile dalla comunità.

Proprio in merito al tema della sostenibilità e quindi delle gare, si sta da tempo sviluppando un acceso dibattito soprattutto fra gli assessori regionali ai trasporti,

è isolabile o circoscrittibile ad un'area ben identificata o ad una sola regione.

Nel frattempo, purtroppo, è possibile vedere assessori che dichiarano di aver avviato verifiche per acquisire in leasing il materiale rotabile necessario per liberalizzare il trasporto nella propria rete regionale, oppure assessori che si vantano di fare bandi di affidamento dei servizi

ferroviari nella propria regione, evidenziando l'importanza della presenza di soggetti Europei, che, a loro dire, sono garanzia di una nuova natura di rapporti contrattuali con il gestore ferroviario.

Come se non bastasse, altre regioni annunciano la volontà di mettere a gara lotti integrati ferro-gomma, facendo registrare valutazioni divergenti sull'opportunità di prevedere lotti unici regionali o più lotti, ognuna propagandando la propria "panacea", con volantaggi attraverso i quali accusano di immobilismo e di corporativismo il sindacato dei ferrovieri.

Tutto ciò mentre in Europa, già da qualche anno, si sta lavorando per l'adozione di un Regolamento dei servizi di trasporto di pubblica utilità, che possa introdurre il principio dell'affidamento tramite gare a evidenza pubblica, anche se, purtroppo, con molta cautela e senza la necessaria sollecitudine, frenati dalla condizionante contrarietà di paesi come Germania e Francia.

In Italia, il ministro Lanzillotta, nel mese di luglio 2006, ha presentato un disegno di legge nel quale evidenziava la finalità di promuovere il complessivo riordino della disciplina dei servizi pubblici locali, tra i quali, ovviamente, anche quello del trasporto.

Il provvedimento introduce, però, il generale ricorso a procedure competitive ad evidenza pubblica e di scelta del gestore, prevedendo

l'attribuzione della proprietà di reti e d'impianti agli enti locali.

Il disegno, ad oggi, è impigliato nelle maglie dell'iter legislativo, ma, anche se da troppo tempo vengono paventate come uno spaventapasseri, la regolamentazione e l'attuazione delle gare per l'assegnazione del TPL, rimangono il passo determinate

per dare la giusta svolta al sistema, anche se le criticità che fin'ora ne hanno rallentato l'attuazione, permangono intonse con le loro caratteristiche di priorità.

Diventa, quindi, elemento basilare, per noi, la costruzione di regole chiare e, tra esse, la prima deve essere la stipula di un Contratto unico di riferimento, il quale non dovrà più permettere che la competitività possa continuare a svolgersi sulla base di un diverso costo del lavoro.

Un contratto unico di riferimento che disciplini il carico di lavoro degli operatori della circolazione in maniera univoca e nel rispetto della loro socialità e del mantenimento degli elevati standard di sicurezza che oggi l'Italia può vantare.

Senza questo primo passaggio del Contratto unico, si lascia alle imprese ferroviarie la possibilità di scegliere le normative e agire pesantemente sulle condizioni di lavoro creando conseguentemente anche un abbassamento degli attuali standard di sicurezza del sistema.

È necessario che proprio l'orario di lavoro diventi un elemento qualificante capace di impedire che il processo di liberalizzazione penalizzi i lavoratori del settore mettendoli in competizione fra loro.

Nei rapporti con le imprese ferroviarie, soprattutto con Trenitalia, il sindacato deve essere in grado di fare la sua parte a patto che le



imprese stesse, e soprattutto Trenitalia, siano disposte ad aprire un confronto concertativo volto allo sviluppo del sistema.

Per quanto ci riguarda negli ultimi anni ci hanno abituato a subire le varie trasformazioni in una sorta di "così è se vi pare!".

Beh! Ora il sistema ha il dovere di essere cambiato perché ogni grande trasformazione è possibile solo se viene accettata da tutti gli interessati.

Siccome nessuno può avere la superbia di pensare di riuscire a risolvere tutto da solo, possiamo darci disponibili ad un costante confronto scevro da quei soliti tabù che, negli ultimi anni, hanno bloccato il sistema portandolo all'attuale stato di degrado, chiaramente a livello regionale, rite-

niamo che vadano coinvolte le istituzioni locali, anche in considerazione delle continue rivendicazioni di autonomia di quest'ultime riferite in precedenza.

In questa sfrenata voglia di liberalizzare, dove stanno tornando di moda vecchi motti come: "laissez faire, laissez passer" e dove non si vuole aspettare il tempo della costruzione delle regole necessarie affinché tutti i paesi europei si uniformino, ci

troviamo di fronte al rischio di distruzione della nostra azienda nazionale mentre, altri Paesi come la Francia e la Germania, proteggono le loro osservandoci interessate, pronte a varcare i confini.

L'Italia non può permettersi di correre questo rischio anche sul trasporto pubblico locale, pagando, magari, uno scotto uguale o maggiore di quello già versato negli altri due trasporti, quello merci e quello passeggeri internazionale, dove i processi di liberalizzazione hanno già superato quanto richiesto dall'Europa.

In tutto ciò, non vi è dubbio che il sindacato non deve sfuggire alla discussione, la quale, comunque, deve partire proprio dal problema del CCNL delle AF, sempre più unico strumento regolatore del sistema.



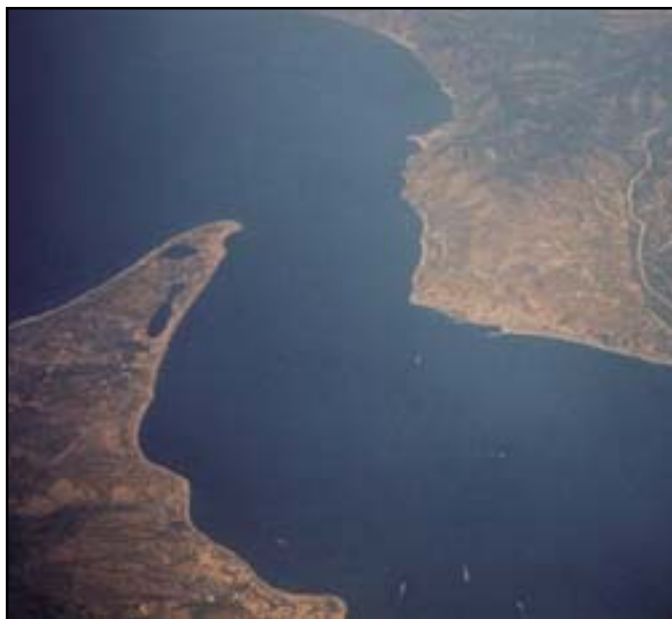
Lo Stretto Abbandonato

di Carlo Nevi

Dopo il drammatico incidente nello Stretto di Messina in cui hanno perso la vita quattro marittimi delle FS, quattro nostri colleghi, morti eroicamente, sacrificando la propria vita per salvarne ben 150, ci saremmo aspettati da parte della dirigenza di RFI un segnale chiaro della volontà di rilanciare il traghettamento pubblico ed una maggiore attenzione verso i problemi segnalati da tempo dai lavoratori e dal Sindacato tutto in tema di sicurezza della navigazione, tabelle di armamento e diritto alla mobilità dei cittadini, in un paese civile quale riteniamo debba essere il nostro.

Invece niente di tutto questo, anzi R. F. I. - Navigazione Messina, con iniziativa unilaterale, decide di applicare nuove tabelle d'armamento nei traghetti dello stretto, riducendo a 7 unità gli equipaggi delle navi Riace ed Enotria e a 10 per le navi Budelli e Razzoli.

Una riduzione inspiegabile ed inaccettabile, subito contrastata e al momento sospesa, in attesa del confronto con le O.S. (grazie anche all'intervento del Prefetto e del Sindaco di Messina) dalla rivolta dei lavoratori e delle Organizzazioni Sindacali, una scelta,



che, se realizzata, porterebbe ad un ulteriore ridimensionamento dei livelli occupazionali (novantaquattro lavoratori in meno) e mortificherebbe la sicurezza già messa a dura prova.

Se a ciò si aggiunge il previsto abbandono del servizio di attraversamento veloce, si delineano i tratti di un disegno di **sbaraccamento del servizio pubblico** pianificato da tempo.

Le logiche liberiste del Governo Berlusconi prima e del Governo Prodi/Bersani oggi, imperversano ormai sul nostro Paese, ma ci resta comunque di difficile comprensione come le istituzioni ad ogni livello assecondino logiche di mercato orientate unicamente al ridimensionamento del costo del lavoro, che hanno ridotto oltre il limite sostenibile gli organici degli equipaggi,

in nome di un liberismo sfrenato lesivo sia della dignità che dei diritti dei lavoratori e dell'utenza e allo stesso momento al verificarsi di collisioni/incidenti possano affermare come le carenze di sicurezza nello stretto siano da tempo note a tutti (misteri della politica).

L'attuale gestione di RFI Navigazione ha dimostrato tutta la sua incapacità nell'aggregare un mercato che offre un potenziale d'immenso valore produttivo, lasciandolo alla gestione del gruppo privato che ha egemonizzato lo stretto, con l'incomprensibile (eufemismo) condivisione del Ministero dei Trasporti e della Capitaneria di Porto, gli armatori hanno reso lo Stretto insicuro e sacrificato migliaia di posti di lavoro in nome del Dio bilancio.

Sullo Stretto di Messina agiscono più compagnie di navigazione per il trasporto di merci e passeggeri da e per il continente tra queste compagnie, opera la società R.F.I. S.p.A., del gruppo delle Ferrovie dello Stato S.p.A., che svolge attività di trasporto di persone e mezzi pesanti e leggeri.

Un ruolo, quello delle FS di strategica rilevanza per il Paese e, in particolare modo, per lo Stretto di Messina dove dovrebbe (il condizionale e d'obbligo) assolvere ad una funzione principale di collegamento tra la Sicilia ed il resto del Paese, in ragione del numero di mezzi e di passeggeri che ogni giorno attraversa le due sponde, e un'insostituibile funzione sociale se si considera che la grande opera "il ponte sullo stretto" tanto caro al Presidente Berlusconi ed alle lobby cementizie per scelta condivisibile dell'attuale Governo non verrà realizzato.

Certo è, che per poter assolvere tale ruolo, R.F.I. S.p.A. necessita di un efficiente servizio di navigazione, che purtroppo non ha, infatti, assistiamo ormai da tempo ad un **progressivo e ingiustificato depauperamento di tale settore**, non più concorrenziale con altre società private perchè pieno di ineffi-





Nave Razzoli

cienze, quali:

1. Una flotta navale vetusta e della quale una buona parte di essa dovrebbe essere messa fuori esercizio;
2. Le infrastrutture in uso a R.F.I. S.p.A. nel porto di Messina necessitano di immediati e urgenti interventi di manutenzione e di ammodernamento;
3. I nuovi approdi di Tremestieri sono ridotti limitando e limitano le potenzialità del servizio;
4. Il trasporto passeggeri tra Messina e Reggio Calabria presenta forti perdite di gestione e non usufruisce di adeguati interventi pubblici di sostegno perché ritenuto a carattere interregionale e non nazionale;
5. Le tabelle di armamento delle navi destinate al trasporto merci determinate dal Ministero, per tutte le flotte operanti nell'area dello Stretto di Messina, non rispettano gli indispensabili standard minimi di sicurezza;

Infine e non perché ultimo **non esiste un piano strategico di investimenti e di rilancio** della competitività del settore navigazione nell'area dello Stretto da parte del Gruppo FS S.p.A.

Tale situazione rende, di fatto, quasi inutile il servizio di collegamento che la società svolge nello Stretto, visti i disagi che quotidianamente subiscono gli utenti del servizio e le condizioni di insicurezza in cui i lavoratori del settore navigazione sono costretti ad operare (la sicurezza dell'utenza e degli equipaggi è ridotta al minimo storico.)

Nonostante le numerose iniziative assunte dal sindacato, dai parlamentari locali e dal Presidente della Provincia Regionale di Messina, perdura, forte, l'insensibilità del management di R.F.I. S.p.A. e del Gruppo FS S.p.A., producendo un danno grave ed irreparabile alle comunità locali interessate al servizio e favorendo il monopolio che poche società private hanno sui trasporti marittimi in questa area.

Un simile stato di cose impedisce l'esercizio dell'insostituibile funzione sociale che tale trasporto ha nell'area dello Stretto colpendo principalmente sia gli **utenti**, che sono costretti a subire tariffe sempre più alte ed orari di trasporto sempre più incivili, e subiscono sulla propria pelle la disorganizzazione e i ritardi dei mezzi navali che sono sempre di meno e sempre più vecchi, sia i **camionisti** che hanno dovuto subire passivamente l'aumento del 33% del biglietto per un servizio di trasporto marittimo sempre più scadente, così come i **cittadini** dello stretto che, contrariamente a quanto accade in tutte

le altre realtà simili non usufruiscono dello sconto per residenti.

Sono queste le motivazioni che ci spingono a giudicare inaccettabile ed a respingere l'ulteriore iniziativa unilaterale che stritola la dignità e i diritti di tutti in nome di quel sacro bilancio, sempre in rosso, senza mai andare a verificare le reali capacità gestionali di un management super pagato che coprono le loro scelte e i loro investimenti sbagliati con i tagli al costo del lavoro ed ai livelli di sicurezza.

Per questo riteniamo che **R.F.I. S.p.A. Navigazione e il Gruppo FS S.p.A.** debba invertire la rotta, abbandonando la gestione privata della cosa pubblica ergendosi a modello di efficienza, sicurezza e stabilità dei rapporti di lavoro per porre un definitivo argine al tentativo di "sbaraccamento" del servizio di traghettamento pubblico nell'area dello Stretto.

Necessita quindi l'attivazione di un tavolo negoziale serio, orientato alla globale definizione delle annose vertenze, tra cui il previsto licenziamento dei 45 lavoratori della soc. coop. Garibaldi, quel tavolo, che ad oggi la dirigenza aziendale ha evitato di affrontare snobbando il sindacato ed attivando iniziative unilaterali.

Infine, riteniamo opportuno e necessario che il **Governo** ed in particolare il **Ministro dei Trasporti** attivi una verifica delle tabelle d'armamento rendendole congrue con la sicurezza e la qualità del servizio, prevedendo comunque **tabelle omogenee per situazioni omogenee**.



Traghetto Riace delle Ferrovie

La lenta agonia delle Officine Manutentive di Trenitalia

di Stefano Della Vedova

Le Officine Grandi Riparazioni, ora chiamate Officine Manutentive, sono degli impianti certificati Trenitalia D.T.A.I. (Direzione Tecnica e Acquisti Industriali).

Sono strutture attrezzate per la manutenzione, il rinnovamento e la riparazione, di locomotive e carrozze danneggiate da avarie/incidenti.

Si estendono ed occupano aree per decine di migliaia di metri quadrati con tratti di binario coperto per gli interventi.

Impiegano diverse centinaia di dipendenti (per esempio solo a Foligno negli anni 80' erano 1498).

Attualmente, sul territorio nazionale, sono attivi 10 impianti di questo tipo e più precisamente a: Verona, Vicenza, Voghera, Firenze, Bologna, Foligno, Santa Maria la Bruna, Rimini, Foggia e Messina.

Questi stabilimenti hanno una storia, spesso lunga un secolo o più, ed all'interno dell'Azienda FS, hanno sempre assunto una funzione importante, garantendo interventi certosini dietro le quinte del



OMC di Foligno

prodotto finale, rappresentato dal treno.

Un ruolo non per questo meno importante, **visto che dietro l'immagine del treno in corsa si cela il lavoro**, come già detto accorto e professionale, **di decine e decine di Ferrovieri**, i quali smontano, assemblano, controllano e certificano pezzi per rimettere a nuovo le locomotive di trazione ed i rotabili in genere.

Le OMC hanno il compito di

effettuare le revisioni ordinarie, riparazioni speciali, cambi carrelli, ed anche diversi tipi di lavorazioni più o meno complete e impegnative, che prevedono anche le riverniciature integrali e le pellicolature, nonché l'effettuazione delle prove dinamiche.

Con il passare degli anni la tecnologia applicata ai locomotori si è evoluta, nel mentre si riduceva, non solo ovviamente per effetto di tale processo tecnologico, l'entità delle risorse umane presenti all'interno delle Officine sparse nel territorio nazionale.

Assistiamo tutt'ora ad un lento degrado di queste strutture che sembra vadano spegnendosi come candele.

Le Officine Manutentive di Trenitalia stanno soprattutto pagando le scelte scellerate di politiche industriali attuate dagli Amministratori del Gruppo F.S., nel corso di questi ultimi anni.

Ricordo ancora quando i nostri padri lavoravano all'interno di queste grandi strutture "autonome" che, erano completamente autosufficienti, infatti, ogni Officina era in grado di garantire tutte le lavorazio-



OMC di Verona Porta Vescovo

ni al proprio interno.

Ogni intervento veniva fatto esclusivamente da operai e tecnici specializzati delle Ferrovie dello Stato...**ma, un bel giorno qualcuno ha iniziato a rompere il giocattolo che forse aveva il torto di funzionare troppo bene.**

Si è cominciato, senza motivo alcuno, ad esternalizzare lavorazioni in maniera sempre più esponenziale... e diciamolo forte **senza alcuno controllo apparente**, fino ad arrivare ad oggi (almeno si spera), quando **il nuovo A.D.**, appena insediato, **ha dichiarato**, andando in controtendenza, **che le lavorazioni esternalizzate costano troppo e quindi si sarebbe dovuto invertire l'andamento.**

Un'analisi, quella fatta dall'ing. Moretti, che non dice ed non aggiunge nulla di nuovo a quanto

sono susseguite, a volte senza nemmeno testarne il reale valore, magari creando la disorganizzazione di quell'organizzazione che sarebbe dovuta essere; oggi scopriamo che l'azienda è propensa a ritornare alle famose "branche"...

Le promesse e le dichiarazioni del nuovo A.D. ci hanno portato a riunirci in un tavolo negoziale nazionale, dove ancora adesso non si sono ottenute risposte certe, su quanto l'azienda sia in grado di investire.

Ma andiamo per ordine.

Nell'unico incontro avuto sino ad ora, tra le O.S. e l'Azienda, riguardo alla manutenzione dei rotabili, abbiamo assistito, infatti, ancora una volta, al puerile tentativo dei dirigenti aziendali di illuderci con effetti speciali, **senza, di fatto, voler o poter mai entrare** nei det-

riduzione dei costi manutentivi, contemporaneamente alla riduzione del parco locomotori ottenuta dalla demolizione programmata dei mezzi di trazione vetusti.

Ovviamente con il dichiarato obiettivo di mantenere inalterato il numero dei treni effettuati.

Per far ciò è palese come diventi indispensabile l'utilizzo più razionale possibile dei locomotori restanti.

La Società ha dichiarato che punta molto sull'informatizzazione quindi bisognerà utilizzare al meglio il sistema RSMS.

Ci è stato comunicato che l'industria privata, oggi, offre al mercato i locomotori al costo di circa 2,5 euro/Km mentre nel nostro interno non si riesce a dare la stessa performance (sarà mai vero?).

Per quanto attiene alle lavorazioni che oggi sono in mano a imprese esterne, il loro valore complessivo attuale è pari a 600 milioni di euro. Nel corso dell'anno 2007 si dovrà/potrà internalizzarne il 5%, quindi solo 30 milioni di euro di valore.

Anche gli organici dei dirigenti dovranno essere ridimensionamenti. Verranno ridotti di un 2%, si dovrà migliorare di un 4% il rapporto diretto/indiretto. Per l'azienda si dovrà ridurre la quota di un 7% l'assenteismo, mentre le ore dirette dovranno aumentare dell'1% e l'utilizzo dello straordinario si dovrà abbattere del 9%.

Oggi la media di ore è pari a 1435 per addetto, l'obiettivo dichiarato è quello di tendere a raggiungere 1490.

La "medicina" per ottenere tutto questo a detta della Società è la solita: tagliare e recuperare sul lavoro.

L'auspicata riduzione del personale dal Gruppo F.S., prospettata dall'azienda, ovviamente non sarà



era già noto a coloro che lavorano per la ferrovia, i quali ben conoscevano e conoscono i maggiori costi determinati dai processi di esternalizzazione sulle lavorazioni delle aziende di F.S.

Il problema vero, però, è che l'affermazione di principio fatta dall'ing. Moretti, purtroppo fino ad oggi è rimasta tale.

Vediamo, infatti, cosa sta succedendo adesso, dopo le tante innumerevoli riorganizzazioni che si

tagli delle problematiche che riguardano gli impianti manutentivi.

Nella trattativa svoltasi il giorno 19 febbraio 2007 si è continuato a parlare di ottimizzazione dei cicli produttivi per raggiungere obiettivi sempre migliori.

Si è discusso di ottimizzare i tempi di attraversamento grazie alle cosiddette "finestre di turno", in pratica di manutentionare i vari rotabili nei periodi di sosta dei turni commerciali per ottenere la

avvallata dalla FAST Ferrovie, in quanto non riteniamo che si possano raggiungere grandi obiettivi senza investimenti.

Siamo convinti, infatti, che, con la riduzione annunciata del personale, l'unico risultato che si potrebbe ottenere sarebbe un incremento esponenziale di esternalizzazioni e quindi, per forza di cose, una lievitazione dei costi aziendali.

Ci sarebbe per conseguenza un costante aumento inoltre di presenza all'interno dei nostri impianti, di personale non dipendente direttamente dall'Azienda, al quale si applicano altre tipologie di contratto (metalmeccanico) il quale prevede minori tutele rispetto al personale FS, sia sul piano della sicurezza che su quello previdenziale.

E' facile quindi immaginare che con il tempo ciò comporterebbe, all'interno del Gruppo FS, l'eliminazione graduale di tutti quei profili professionali che non siano riconducibili al macchinista, al bordo e forse alla manovra.

Purtroppo la diffidenza di chi cerca di salvare questo malato è alta, dopo anni di scelte che avrebbero dovuto portare qualcosa di benefico in tutto questo e invece si è avuto l'esatto contrario, ci ha portati a stare a debita distanza dalle decisioni intraprese dal Gruppo Dirigenziale.

La nostra considerazione ci porta avanti di qualche anno, alla liberalizzazione del trasporto ferroviario, l'arrivo di altri vettori, dovrebbe farci riflettere e studiare nuove strategie di mercato da mettere in campo per il futuro.

La possibilità che ha Trenitalia, con le sue OMC di garantire "l'assistenza" e la "manutenzione" ai rotabili circolanti nella rete ferroviaria anche delle altre aziende di trasporto non deve essere dispersa. Ciò è possibile se si manterrà alta la professionalizzazione dei dipendenti di Trenitalia che già operano nel settore manutentivo, facendoli studiare e aggiornandoli su quanto di più tecnologico arrivi sul mercato.



Un'Azienda seria dovrebbe aver già programmato ciò, d'intesa con le OO.SS. e le maestranze tutte, garantendosi così la condizione unica per aggredire il mercato del lavoro nel futuro ormai prossimo.

La nostra è una grande Azienda di Trasporto, che sul mercato dovrebbe già essere competitiva in quanto è già in possesso di uomini e mezzi capaci di garantire mobilità e assistenza.

Certo la concorrenza sleale fatta da altre società di trasporto, attuata mediante contratti diversi dal nostro CCNL delle Attività Ferroviarie, dovrebbe essere bloccata da una struttura (AUTORITY) capace di garantire, per i lavoratori e l'utenza, un prodotto reso in sicurezza e di maggiore qualità.

La FAST Ferrovie non ritiene che si possa improvvisare tout court un'azienda capace di trasportare uomini o cose.

La nostra O.S. è impegnata a garantire le certezze e le tutele di chi opera nel settore ferroviario, cercando di portare le altre società nell'egida del contratto di chi opera già in ferrovia. E' il nostro obiettivo primario, con il consenso dei lavoratori riteniamo possa essere raggiunto.

Vorrei terminare con una frase detta un operaio che lavora nelle OMC di Foligno, affermava che lui è riuscito a costruirsi una casa, a creare una famiglia, a crescere i figli... adesso i suoi figli riusciranno a fare tutto questo grazie alle OMC?

Trasformazione dell'ex DGOP In Divisione Passeggeri

di Aniello Carpenito

Con gli ordini di servizio 593 e 594 /AD del 14-11-2006 viene riorganizzata la vecchia struttura dell'ex DGOP con la ricomparsa sia della Divisione Passeggeri N/I sia la Divisione Passeggeri Regionale.

A capo della Divisione Passeggeri N/I è stato chiamato l'Ing. Giovanni Cassola, alle cui dirette dipendenze fanno capo le seguenti strutture organizzative:

- Risorse Umane Passeggeri
- Programmazione e controllo N/I
- Sicurezza di Sistema N/I
- Marketing N/I
- Vendita e Assistenza N/I
- Esercizio N/I

La vecchia struttura Commerciale Passeggeri è stata soppressa e sostituita con le sottostanti strutture Marketing Operativo e Trade Marketing.

Rispetto all'antecedente struttura vi sono stati dei cambiamenti radicali, tra i più significativi registriamo il ritorno sotto il diretto controllo della Divisione stessa, sia della struttura Risorse Umane, sia quella della Manutenzione Corrente, mentre prima, dette strutture, erano collocate all'interno: la prima, nella struttura Risorse Umane e Organizzazione, mentre l'altra nella DOT.

La gestione Risorse Umane Passeggeri N/I è stata riconfermata al Dott. Paolo Faieta, la cui struttura, sostanzialmente, rimane quasi inalterata, subendo solo qualche piccola variazione a livello di controllo dei RU territoriali, laddove cambiano, in parte, le loro aree di competenza sulle singole Regioni.

L'innovazione più significativa alla struttura Risorse Umane Passeggeri N/I consiste nell'istituzione di una nuova figura dirigenziale che va sotto il nome di "Coordinamento Territoriale".

A ricoprire tale ruolo è stata chiamata la Dott.ssa Anna Maria Morrone.

Questa nuova figura è di supporto al responsabile del presidio e della gestione complessiva dei processi di competenza, cura il presidio delle relazioni sindacali interfacciandosi con i RU territoriali, inoltre, attende alla reportistica inerente all'andamento delle relazioni sindacali ed all'assenteismo generato dagli scioperi della Divisione stessa.



Le altre trasformazioni più evidenti riguardano soprattutto, la Produzione, la Manutenzione e la Vendita e sono dovute, principalmente, alla logica del ritorno alle vecchie Divisioni.

La Produzione che prima era stata accorpata sotto un'unica direzione, con la divisionalizzazione torna sotto i relativi business di appartenenza.

La Passeggeri N/I, per quanto riguarda la produzione, si è così ristrutturata:

- A capo dell'Esercizio N/I è stato chiamato il Dr. Enrico Barni, il quale ha sotto la sua diretta giurisdizione sia la Produzione sia la Manutenzione Corrente.
- La Produzione, come si evince dall'organigramma allegato si è così strutturata, a capo della Produzione stessa vi è sempre il Dr Barni con le seguenti sotto strutture:
 - Programmazione Flotta e Mezzi;
 - Programmazione e Formazione Equipaggi N/I;
 - Sala Operativa Centrale N/I;
 - Quattro Coordinatori delle seguenti Direttrici:
 - Nord;
 - Centro-Nord;
 - Tirrenica Sud;
 - Adriatica,

le quali hanno, a loro volta, il diretto controllo della Produzione dei vari territori loro assegnati.

Altra trasformazione degna di particolare attenzione è il ritorno della Manutenzione Corrente sotto il con-

trollo diretto della Direzione Passeggeri N/I.

La stessa ha sotto la sua gestione le seguenti strutture:

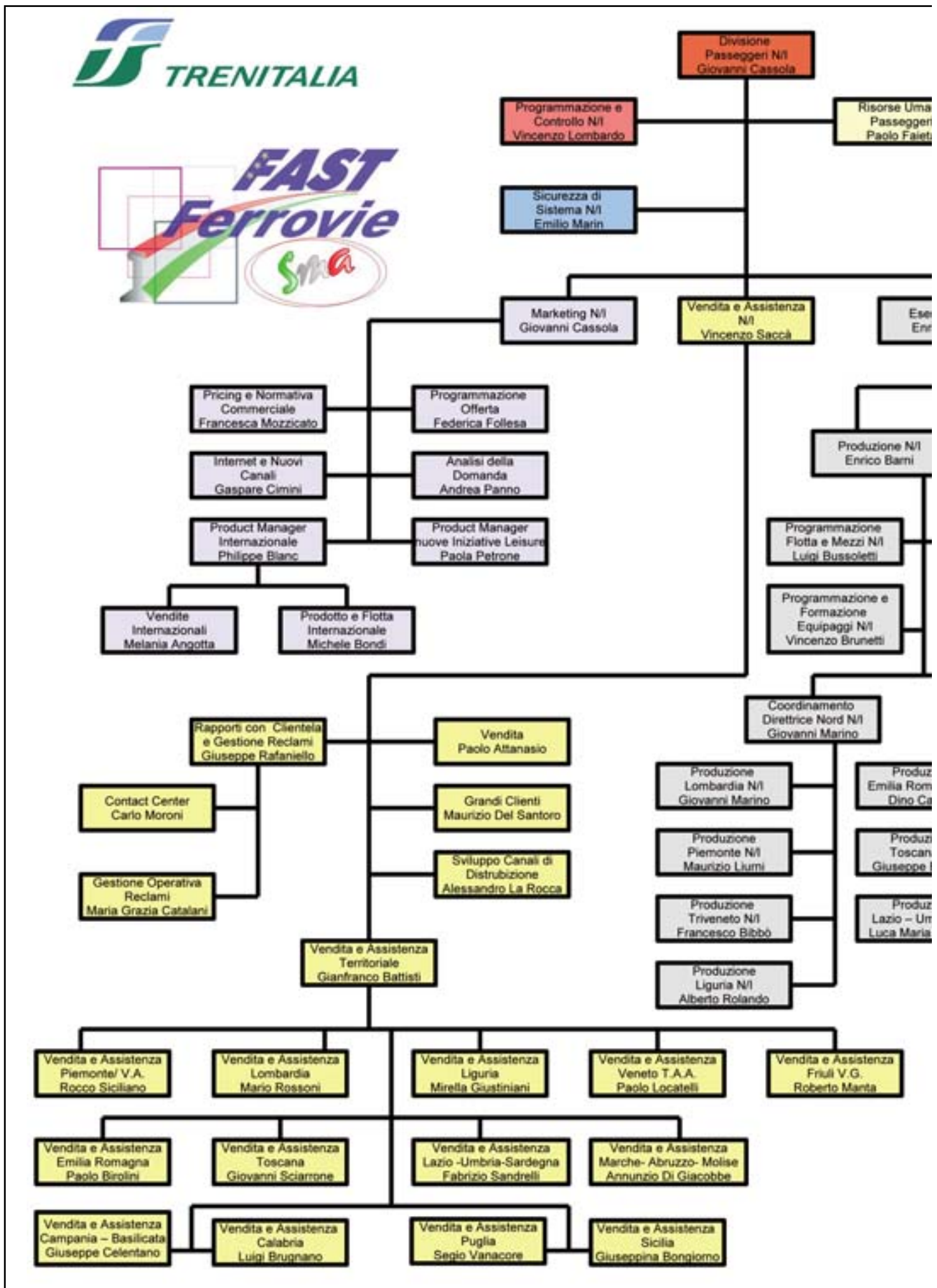
- Manutenzione Corrente Carrozze N/I;
- Manutenzione Corrente ETR N/I;
- Manutenzione Locomotive N/I.

Oltre le succitate strutture, anche il controllo della Qualità e delle Pulizie, torna sotto il diretto controllo dalla Divisione Passeggeri N/I.

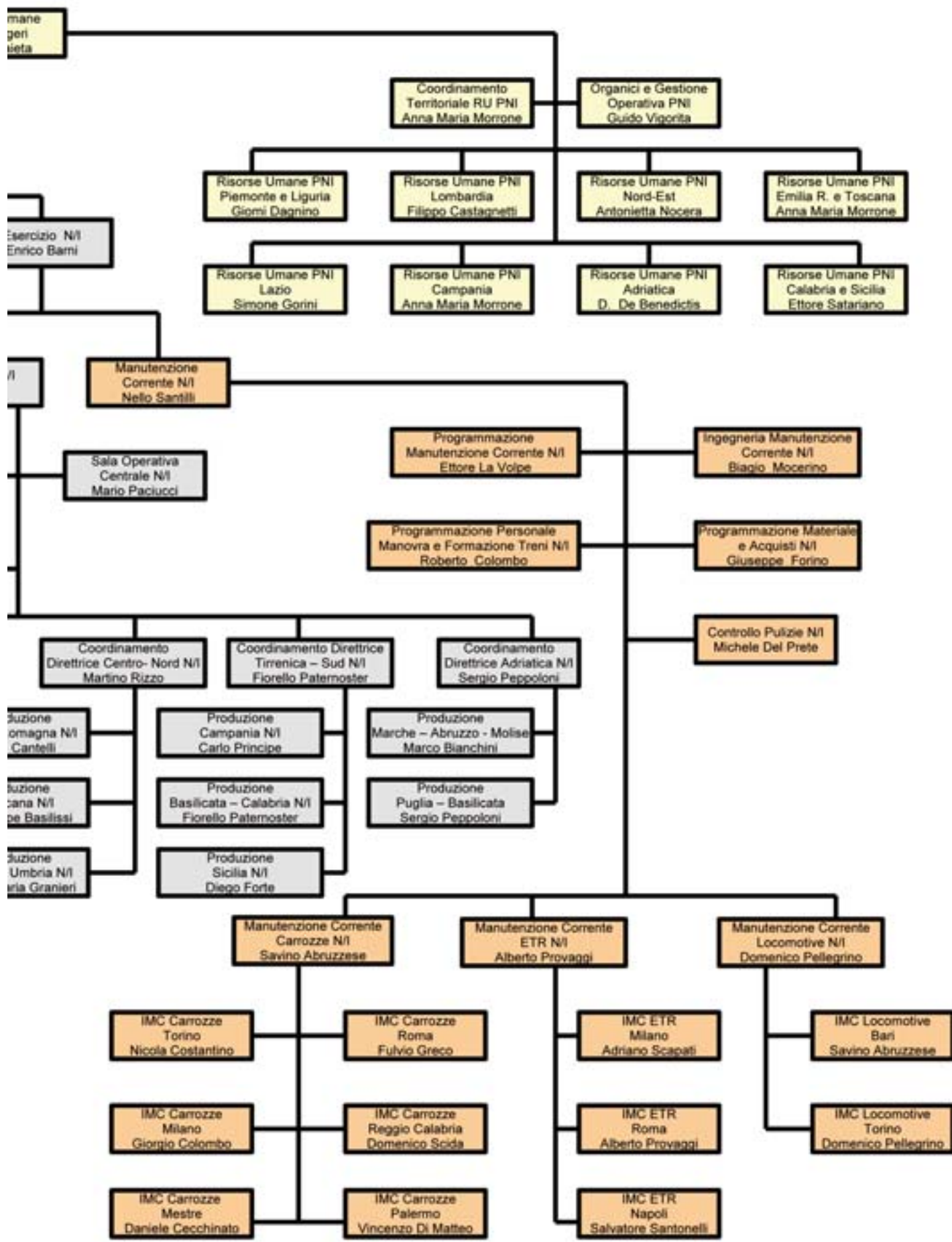
Un altro cambiamento, dovuto allo spaccettamento dell'ex DGOP, riguarda la Vendita e Assistenza, La quale, sotto la Direzione del confermato il Dr. Vincenzo Saccà, la torna ad occuparsi del suo business di competenza, cambiando la sua organizzazione nel seguente modo:

- Vendita;
- Rapporti con la Clientela e Gestione Reclami;
- Grandi Clienti;
- Gestione Operativa Reclami;
- Contact Center;
- Vendita e Assistenza Territoriale che ha il diretto controllo delle strutture Regionali della Vendita e dell'Assistenza.

Anche questa nuova riorganizzazione, così come abbiamo già visto per la Passeggeri Trasporto Locale, ripropone l'idea della vecchia Divisionalizzazione, perseguendo l'obiettivo che ogni filiera controlli il proprio business di competenza, con delle responsabilità di gestione ben individuabili.



ORGANIGRAMMA DIRIGENZIALE DELLA DIVISIONE PASSEGGERI



E' da temere più la realtà della simulazione ...

di Chiara Bandieri

Il Verbale d'incontro firmato il 6 marzo 2007 da tutte le OO.SS. e la Società TRENITALIA sulla calda questione SIDAC, simulatore di guida, tocca tutti i punti cruciali del problema.

E' evidente l'importanza di tale

dispositivo ai fini della formazione e questo credo che nessuno voglia metterlo in dubbio, ma come ogni cosa non è tanto in sé che deve essere giudicata quanto per l'uso che ne viene fatto.

E' impensabile che il progresso tecnologico, nelle sue varie forme, resti al di fuori dell'ambito ferroviario. Come è altrettanto indiscutibile il valore aggiunto dell'elemento umano, che spesso, fa la differenza.

Queste ovvie considerazioni hanno solo la pretesa di evidenziare che i due elementi: progresso tecnologico e fattore umano non sono alternativi, bensì complementari.

Sarebbe sciocco rinunciare ai vantaggi offerti dalla tecnologia, ma è indispensabile una regolamentazione dell'uso che di questa viene fatto.

Nei vari settori ferroviari, dall'installazione dei computers nelle biglietterie, all'automazione degli apparati di linea, ma



Già sui cinque giorni si potrebbe aprire una parentesi infinita, perché siamo tutti d'accordo che a seconda del tipo di lavoro svolto questi possono essere sufficienti, ma non credo siano da reputare tali per un macchinista, non solo per la particolare tipologia del suo lavoro, quanto e

soprattutto per l'incredibile mole di aggiornamenti a cui è tenuto a ottemperare.

Aggiornamenti frequenti e continui, riguardanti anche questioni rilevanti, che devono essere conosciuti e ciò deve avvenire senza l'ausilio degli istruttori e fuori dall'orario di lavoro (perché le soste previste dal turno sono volte al recupero psicofisico del lavoratore, consentendogli di "staccare" dall'attenzione che presta durante la condotta).

Quindi mi chiedo ora perché tanta cura alla formazione da parte di un'azienda che, fin qui, non ha mai mostrato un tale interesse schiacciandolo sempre in nome della produttività. Questo non significa non essere d'accordo, anzi ben venga incrementato il tempo da dedicare all'istruzione del personale e anche l'introduzione dei mezzi che facilitino l'apprendimento.

Consoliamoci col fatto che se ciò non è stato curato in passato

anche sulle stesse macchine, con l'inserimento della ripetizione segnali prima e dell'SCMT poi, ci si è dovuti scontrare con l'ingresso di nuova tecnologia.

Il primo impatto ha sempre suscitato diffidenza, come è comprensibile quando qualcosa arriva a stravolgere le nostre abitudini, ma il tempo ci insegna come poter approfittare di certi aspetti vantaggiosi che la novità porta con sé.

Sappiamo anche bene, comunque, che non è tutto oro colato; spesso la tecnologia ha la pretesa di sostituirsi all'uomo e qui pecca di superbia, ma sta a noi porgergli i confini, sta a noi piegarla a nostro vantaggio senza lasciare che ci scavalchi.

In merito al verbale in oggetto credo la questione sia stata stretta entro certi confini, ma non si può dimenticare che, fino ad oggi, al personale di macchina non è mai stata data la possibilità di usufruire dei cinque giorni annuali, loro spettanti, ai fini della formazione.



forse, ora, se ne è capita l'importanza, rivalutando così questo aspetto, cosa della quale il personale non può che esserne contento.

Il Verbale prevede che *“L’invio al SIDAC sarà preceduto da almeno due giorni di formazione continua in aula, durante i quali sarà anche approfondito lo scopo della giornata di formazione al SIDAC”*; credo di interpretare bene tale punto affermando che non solo i giorni di formazione in aula devono essere continui, ma anche che la giornata al SIDAC deve essere continua a questi per un totale di 3 giorni d’istruzione, di cui però solo i 2 in aula vengono imputati al computo dei 5 giorni annuali di formazione, in quanto il secondo punto del verbale d’incontro precisa *“Le giornate di formazione al SIDAC saranno aggiunte nei piani annuali di formazione redatti a livello di Unità Territoriale tenuto conto delle linee guida emanate a livello centrale”*.

In base all’esperienza, circa i giorni di aggiornamento, è da immaginare che in questi si colga, come sempre, l’ocasio-

ne per colmare l’inefficienza di un’istruzione, mai corretta e continuativa, cosicché invece di chiarire si crea ancora più confusione per l’enorme quantitativo di nozioni che in quelle rare occasioni ci viene propinata.

Allora è forse lecito chiedersi se non era magari preferibile prevedere che l’esercitazione pratica, al SIDAC, perché di questo deve trattarsi, debba limitarsi esclusivamente a ciò che viene trattato in aula che è più restrittivo rispetto a *“... durante le quali sarà ANCHE*

approfondito lo scopo della giornata di formazione al SIDAC”.

Inoltre era forse conveniente che l’istruttore, invece di affiancare il macchinista qualora questo lo richieda, svolgesse lezioni pratiche direttamente al simulatore di guida; con ciò si otterrebbe un duplice vantaggio:

- Si scongiurerebbe ogni dubbio sul presunto scopo valutativo del simulatore;
- Inoltre si faciliterebbe l’apprendimento; infatti, è dimostrato che grazie all’effetto visivo è più facile ricordare.

E perché poi si deve parlare di macchinista?

E’ la coppia di macchinisti che deve effettuare le esercitazioni al SIDAC, perché saranno poi loro insieme o con altri colleghi che dovranno dar soluzione ai possibili inconvenienti.

Tali cautele non vanno mal interpretate.

Sappiamo tutti che i macchinisti lavorano con grande competenza e non solo, perché oltre alle



criticità che sono fisiologiche nell'espletamento del servizio, il personale è sempre spinto a dare qualcosa in più per portare a destino i treni.

I macchinisti non devono mettere in conto soltanto gli imprevisti che nel loro lavoro possono accadere, ma sono tanti e quotidiani i problemi che si trovano a risolvere, problemi che vanno ben oltre le loro competenze.

Di ciò si deve tener conto quando si parla del Macchinista sempre più solo, sempre meno curato nell'aggiornamento, sempre più pressato da continue richieste di produttività poi lo si vuole valutare in un simulatore di guida?

C'era davvero bisogno di un simulatore?

Certo è utilissimo per i giovani che devono imparare e che lo possono fare così senza correre alcun rischio reale, ma per chi lavora da anni non è forse più opportuno che l'istruttore lo segua anche sul treno durante il servizio anziché solo in un simulatore.

Non c'è, lì, il problema delle criticità da creare virtualmente, purtroppo spesso queste sono la normalità.

La ferrovia può vantarsi di persone davvero speciali che affrontano ogni giorno il loro lavoro coscienti che non sarà un semplice lavorare, eppure sono lì tutti i giorni; allora chiuderli

in un simulatore per istruzione non basta per vedere cosa sono in grado di fare.

E' addirittura riduttivo ciò che può essere simulato rispetto agli interventi che il macchinista è tenuto a compiere durante il servizio.

I macchinisti dovrebbero più temere la realtà della simulazione, ma va compreso il fatto che, mentre il lavoro viene svolto ogni giorno, il sapere di trovarsi all'interno del simulatore, pur se questo riproduce fedelmente o quasi la cabina del locomotore, può inibire la spontaneità del comportamento.

Familiarizzare con questo apparecchio forse è opportuno e ciò sarebbe facilitato da lezioni pratiche al simulatore.

Non vi sarebbe stato tutto questo clamore se si fosse, fin dall'inizio, parlato di **una lezione pratica al simulatore.**

Dunque non scartiamo un apparecchio utile alla formazione, né strumentalizziamolo per fini diversi da quelli che gli sono propri.

Chi guida tutti i giorni non ha bisogno di dimostrazioni ulteriori e il SIDAC non vuole sostituirsi alla realtà, cerca solo di rendere chi ci lavora più pronto, più preparato ad affrontare certe situazioni.

Superiamo la diffidenza verso un mezzo che non ha e non deve avere altro scopo se non quello formativo, come è stato chiarito nello stesso verbale.

Non lasciamoci sfuggire questa opportunità, ma sfruttiamola nel migliore dei modi, secondo quei parametri fissati nel suddetto verbale coscienti, comunque, che non possiamo coprirci dietro il virtuale per sfuggire alla realtà.

Verbale d'incontro

ALLEGATO

Il giorno 6 marzo 2007 si sono incontrate le Segretarie **ALLEGATI** di FILT - FIT - UIL TRASPORTI - UGL - FAST FERROVIE - ORSA e la Società TRENITALIA in merito ai simulatori di guida (SIDAC)

Nel merito la Società conferma che le finalità formative del SIDAC sono volte al rafforzamento delle competenze del P. d. M. e finalizzate ad integrare il percorso formativo standard previsto per tale personale e come tale inserito nel piano annuale per la sicurezza.

Nello specifico si precisa che:

- Il personale dovrà essere abilitato al mezzo e conoscere la linea sul quale effettua l'addestramento.
- Le giornate di formazione al SIDAC saranno aggiunte nei piani annuali di formazione relativi a livello di Unità Territoriale tenuto conto delle linee guida emanate a livello centrale.
- L'arrivo al SIDAC sarà preceduto da almeno due giorni di formazione continua in sala, durante i quali sarà anche approfondito lo scopo della giornata di formazione al SIDAC.
- Verrà fornita coerente informativa circa i piani di sviluppo del reticolo delle linee riproducibili attraverso il simulatore ed eventuali successive installazioni.
- L'arrivo al SIDAC deve assicurare che l'utilizzo dello stesso avvenga in condizioni psicofisiche analoghe a quelle richieste per un servizio di condotta; per distanze tra impianti di assegnazione e centri SIDAC che non assicurino quanto sopra indicato, gli interessati raggiungeranno la sede SIDAC la sera precedente alla giornata di simulazione.
- Qualora, nel corso della simulazione, il macchinista lo richieda sarà affiancato da un istruttore.
- Le opere video saranno impiegate solo a presidio della sicurezza del personale situato all'interno del simulatore di guida e non saranno conservate nei database.
- A richiesta dell'interessato sarà garantito il rispetto della privacy.

FILT-Cgil *[firma]*
 FIT-Cgil *[firma]*
 UILTRASPORTI *[firma]*
 FAST-Ferrovie *[firma]*
 UGL AF *[firma]*
 Or.S.A. Ferrovie *[firma]*

[firma]

Cargo Modica: La Vergogna!

Mentre si attende la definizione del Piano Industriale del Gruppo FS, i Dirigenti di Trenitalia in Sicilia cominciano a darsi da fare mettendo fuori il ciclo produttivo 15 Macchinisti Cargo.

Ma i macchinisti, sostenuti dalla Fast Ferrovie, grazie all'occupazione della sala riunioni del palazzo Fs di Palermo, sono riusciti a far valere le loro ragioni.

Tutto a inizio nel Gennaio del 2006, quando la Cargo Siciliana, unilateralmente, decideva di chiudere il presidio di Modica, ma per far questo era necessario disfarsi dei macchinisti assegnati allo stesso.

L'interpellanza "Carbonara", indetta da Cargo, per il passaggio al Trasporto Regionale (presidio Modica), attuata contattando uno ad uno i Macchinisti con la promessa del definitivo passaggio, si concluse con l'accoglimento delle istanze presentate dai lavoratori, da parte di Trasporto Regionale.

La Fast Ferrovie, venuta a conoscenza di quanto stava accadendo, inviava il 10 febbraio 2006 una lettera alla Società dove chiedeva un incontro e chiarimenti circa il processo avviato.

La Società rispondeva, attraverso il responsabile delle Relazioni sindacali, che l'assegnazione del persona-



Incontro del 5 Marzo con la dirigenza FS, il primo a destra è il segretario Regionale Sicilia FAST Ferrovie Salvatore Genovese

le, all'allora Direzione Passeggeri Regionale, era temporanea e su base volontaria.

Dalla stessa, inoltre, si scopriva che i Macchinisti coinvolti non erano solo quelli di Modica (Undici) ma ben sì Quindici (di cui Uno del Presidio cargo Palermo e Tre di Catania, assegnati ai rispettivi presidi Passeggeri Regionale).

La situazione di temporaneità continua **fino al 1 febbraio u.s. quando, la Divisione Passeggeri Regionale Sicilia, decide di restituire i 15 Macchinisti a Cargo.**

Ma la cosa che si scopre da subito è quella che, **la Cargo Siciliana non rivedeva i Macchinisti.**

La decisione assunta dai Dirigenti di Trenitalia in Sicilia, contro ogni logica sia Contrattuale, sia Sindacale, metteva in profonda crisi il personale, che non trovava lavoro a :

Passeggeri Regionale, **che pur aveva illuso il personale di Modica con lo spostamento di produzione al presidio di Modica sin dal maggio 2006,** perché con la restituzione a Cargo non li aveva più in organico.

Cargo, che nel frattempo chiudeva il presidio di Modica, perché **non li voleva inserire nel proprio organico**

L'intervento della Fast Regionale con lettera del 1 Febbraio 2007 e delle Segreterie

di Salvatore Genovese

Regionali Tutte, con lettera del 7 febbraio 2007, faceva sì che il personale venisse messo in ferie in attesa



di una riunione che comunque non veniva convocata.

In data 21 Febbraio 07, non arrivando alcuna comunicazione, i Macchinisti e la FAST Ferrovie regionale, decidevano di occupare la sala riunioni del ex Palazzo Fs, riuscendo ad ottenere una data d'incontro e l'immissione da subito negli organici di Cargo.

Il 5 Marzo si è tenuto il previsto incontro che sanciva la definitiva assegnazione del personale a Cargo, nelle rispettivi sedi di appartenenza. I Dieci macchinisti di Modica venivano così suddivisi:

Cinque a Passeggeri Regionale (vista la disponibilità ... mostrata anche ad accettare la riconversione forzata a capotreno)

Cinque utilizzati temporaneamente alla cargo da Modica, in attesa di poterli trasferire, in un secondo tempo, al Trasporto Passeggeri Regionale.

La vertenza ancora non è conclusa e bisogna attendere una successiva riunione per la definitiva assegnazione dei macchinisti, però il peggio è passato .

La vicenda evidenziata deve far riflettere tutti, soprattutto in vista dei paventati esuberanti che l'amministratore delegato ha annunciato attraverso la stampa.

Le problematiche legate alla Vendita Diretta in Lombardia

di Beatrice Di Lella



La crisi generale di Trenitalia e del Gruppo FS, che tanti pensieri e problemi sta dando ai lavoratori, incide pesantemente anche su un settore a nostro parere strategico, per l'azienda: quello della Vendita Diretta.

La cronica carenza di personale e la lacunosa Organizzazione del Lavoro dell'intero settore sono stati affrontati dalla dirigenza aziendale, nei mesi scorsi, con provvedimenti insufficienti o addirittura negativi: chiusura di biglietterie e modeste assunzioni di personale con contratti a tempo determinato.

Inoltre, molti di tali contratti non sono stati neanche rinnovati, alla scadenza del 31 dicembre scorso.

Ma tutti questi problemi, per quanto gravi, sarebbero niente se non si scontrassero con una "filosofia" aziendale che non esitiamo a definire suicida: a Trenitalia, per sua stessa ammissione, la vendita dei biglietti non interessa più.

I viaggiatori (quelli che una volta venivano definiti utenti, ma ora sono solo clienti...) devono procurarsi il biglietto nelle tabaccherie, nelle agenzie di viaggio, nei bar. Dappertutto, tranne nelle stazioni. Scusateci la battuta, ma è' come se per andare al cinema si debba prima comprare il biglietto dal panettiere!

Tutto questo perché, lo ripetiamo, qualcuno ha deciso che vendere i biglietti è antiecono-

mico.

E allora la gente, non riuscendo ad acquistarlo, sale sul treno senza il titolo di viaggio, pressoché certo di non subire alcun controllo, visto che su quasi





tutti i treni regionali il Capotreno è da solo e svolge anche funzioni di 2° agente di macchina.

Ci raccontava proprio qualche giorno fa un Capotreno che su un solo regionale aveva "regolarizzato" oltre trenta persone. E non si trattava di un caso isolato. Si moltiplichino questo dato per tutti i treni regionali, e si avrà la dimensione esatta del fenomeno.

Quindi, da parte aziendale, è tutto un prendere tempo, rimandare la soluzione dei problemi di trattativa in trattativa, quasi come a voler prendere i lavoratori e i loro rappresentanti "per stanchezza".

Ma i lavoratori non demordono, come potrebbero?

Infatti nello scorso mese di gennaio i lavoratori delle biglietterie della Lombardia hanno messo "nero su bianco" la propria rabbia con un riusci-



tissimo sciopero di 8 ore, ed altre iniziative ancora si prevedono per i prossimi mesi, anche nelle altre regioni.

Si è giunti allo sciopero anche perché nel corso delle numerose, quanto inutili, trattative dei

mesi precedenti, alla richiesta delle OO.SS. di convenire un modello organizzativo definitivo del settore vendita, che garantisca la copertura totale dei posti concordati e desse così definitiva attuazione alla copertura dei posti da quadro con l'attivazione di apposite manifestazioni di interesse la Società, in maniera incerta e confusa, non ha fatto seguito alcuna garanzia sull'eventuale utilizzazione di personale inidoneo, pur avendo confermato l'Azienda, in precedenti riunioni, la disponibilità di un gran numero di agenti in tali condizioni.

Nessuna risposta neanche sulle continue chiusure di punti di informazione, di vendita e di contatto con i clienti.

Niente neanche sugli improvvisi spostamenti dei colleghi, a cui hanno unilateralmente "serrato" lo sportello, verso posti di lavoro di diversa complessità, cui non sono preparati.

Soprattutto, nessuna risposta su provvedimenti non condivisi dal personale e non concordati con il Sindacato, che tentano

da mesi di definire una ingarbugliata e confusa Organizzazione delle Biglietterie e dei settori di supporto e di staff.

Ulteriore elemento di disagio per il personale è la situazione degli ambienti di lavoro.

Impianti di riscaldamento o di climatizzazione insufficienti, sportelli aperti alle intemperie e, spesso, alle deprecabili attenzioni dell'esagitato di turno. Non sono rare, infatti, le aggressioni verbali nei confronti del personale delle biglietterie.

Anche in merito a questi problemi e mi l'Azienda si dimostra, da tempo, indisponibile a stilare un programma pianificato di incontri.

A questo punto diventa importante che i lavoratori perseguano nella lotta, rivendicando con forza il riconoscimento e la valorizzazione della professionalità del personale di front-line e della qualità del loro lavoro di contatto verso la clientela, dichiarando l'assoluta contrarietà alla svendita (esternalizzazione) dei servizi di vendita diretta.

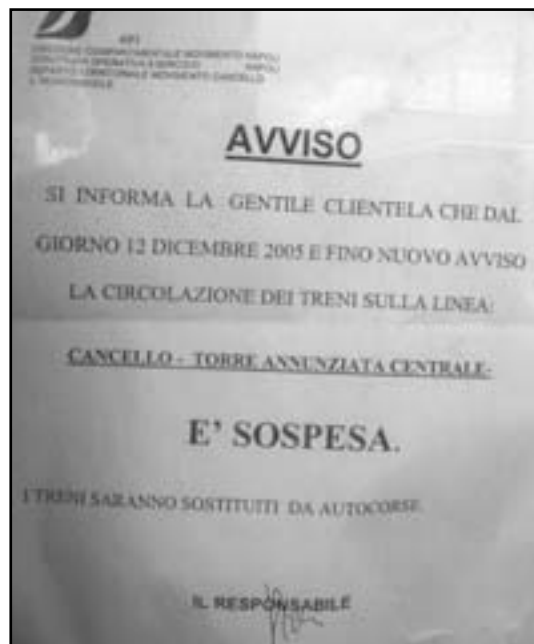
A nostro avviso, ciò di cui si avverte la mancanza da parte dell'Impresa, è una giusta considerazione del cliente, della sua importanza e del nostro dovere di rendere il servizio quanto più fruibile possibile.

In un mercato ferroviario sempre più aperto alla libera concorrenza, anche la facilità d'acquisto e di reperimento dei titoli di viaggio, diviene un elemento qualificante nella scelta tra le diverse Aziende di trasporto disponibili.



Salviamo la ferrovia Canello Torre Annunziata Centrale

di Sergio Vecchione



Il 12 Dicembre 2006, è stato sospeso, a quanto pare definitivamente, il servizio sulla linea ferroviaria che unisce Torre Annunziata Centrale a Canello.

Questa decisione, certamente non condivisibile, appare in perfetta coerenza con un progetto aziendale iniziato con una sospensione temporanea, testimoniata dalla dicitura riportata nell'orario ufficiale appena scaduto, che ne prevedeva la riattivazione dal Settembre 2006, la quale, però, invece di rappresentare un momento di rilancio della struttura, ha significato solo la deprecabile occasione utile ad aumentare il degrado delle otto fermate intermedie e la chiusura delle uniche due stazioni ancora presenti (San Giuseppe Vesuviano e Terzigno), praticamente la vecchia storia di una morte annunciata.

Se i rami non si seccano da soli, ci si adopera affinché s'inaridiscano a seguito d'iniziativa mirate ad evitare qualsiasi possibilità di rilancio e che, nel contempo, possano dimostrare la sua infertilità; ma, se i rami si seccano ad uno ad uno e poi si tagliano, l'albero fatto solo dal tronco, sicuramente non è

destinato ad avere vita lunga.

Malgrado la linea in questione rappresentasse un importante pezzo di storia del territorio, con i suoi centodieci anni di servizio, tutto ciò è avvenuto nella grave e complice indifferenza dimostrata, sia dai comuni, sia dalle province, ma, anche e soprattutto, dalla Regione Campania, la quale non si è minimamente interessata a valutare l'opportunità di elaborare un funzionale progetto d'integrazione di questa linea con la rete di trasporto regionale esistente.

Questa indifferenza appare ancor più incomprensibile alla luce del fatto che, la ferrovia Canello - Torre Annunziata C.le, serve comuni caratterizzati da una significativa presenza demografica come San Giuseppe Vesuviano, Terzigno, Boscoreale, e Marigliano.

Inoltre, è sicuramente utile ricordare come, questa linea ferroviaria progettata nel lontano 1880, ha rappresentato, da allora fino ai nostri giorni, una razionale connessione attraverso la quale è stato possibile collegare Caserta, Cassino, Benevento e Avellino con Salerno e Castellammare di Stabia, aggirando nella maniera più funzionale, l'ostacolo geologico rappresentato dal Vesuvio. Questo allacciamento trasversale ha garantito, fino ad oggi, una connessione diretta tra l'area Casertana e quella Torrese-Stabiese ovvero, un nodo di comunicazione tra i più importanti della regione con un territorio, da sempre riferimento importante, oltre che da un punto di vista turistico, anche per il locale insediamento di importanti stabilimenti di Cantieristica

Navale.

La ripresa poteva e doveva partire dal piccolo, tenendo conto delle risorse locali.

Si è scelto, invece di rimanere in attesa della concretizzazione delle promesse fatte dai vari politici che di volta in volta hanno cercato facili consensi nei propri bacini elettorali, esternando garanzie d'impegno per una forte reindustrializzazione delle aree depresse che, fin'ora, hanno rappresentato solo lo stanziamento e l'impiego di risorse economiche riferite ad ipotesi di sviluppo relative a fabbriche ormai chiuse da decenni.

La sensazione che, la chiusura





della tratta ferroviaria, fosse un progetto aziendale pre-determinato, licenziato dal silenzio-assenso delle amministrazioni locali, deriva dal fatto che, il servizio tra Cancellò e Torre Annunziata C.le, fosse ormai ridotto a solo quattro corse feriali, programmate in orari di scarsissima affluenza, senza nessuna coincidenza funzionale e prive di servizio diretto.

Ma perché tutto questo?

A chi giova tale situazione?

Le risposte, innanzitutto, a nostro avviso, vanno ricercate in un'irresponsabile gestione dei piani di sviluppo, i quali hanno e continuano a riservare un'attenzione decisamente predominante al trasporto su gomma, sia delle merci, sia delle persone, trascurando, colpevolmente il vettore ferroviario.

Un esempio su tutti è, sicuramente, la stazione di San Giuseppe Vesuviano, ubicata nel centro della cittadina.

Essa, nel passato, era quella con la più alta frequentazione passeggeri di tutta la linea e caratterizzata, tra l'altro, di un buon traffico merci.



nato a se stesso.

Eppure siamo convinti che non occorrerebbe un grande sforzo per riportare la linea ferroviaria agli antichi fasti, se non, addirittura, per darle quella funzionalità ed importanza che non ha mai potuto esprimere appieno.

Basterebbe realizzare dei collegamenti diretti tra Gragnano e Castellammare di Stabia con Caserta (sede Universitaria) e Capua, venire incontro alle

mutate esigenze dell'utenza creando nuove fermate quali potrebbero essere quelle di Piano Napoli e Boscoreale Museo e, contestualmente, garantire l'intermodalità con il servizio di autobus e con gli altri vettori ferroviari della zona nei centri dove se ne riscontrasse l'opportunità.

Inoltre, non dobbiamo dimenticare che, essendo interamente elettrificata, salvo un tratto di pochi metri, la linea in questione, potrebbe rappresentare un'importante alternativa nel malaugurato caso che, un'emergenza, renda momenta-

Oggi è chiusa e l'ex scalo merci, inizialmente trasformato in un funzionale parcheggio a pagamento affidato a Metropark, è ormai abbandona-

neamente impercorribili altre linee a grande traffico.

Infine, a nostro avviso occorre esternare una considerazione relativa al contesto geologico nel quale, la linea Cancellò Torre Annunziata C.le, sviluppa il proprio tracciato.

Il Vesuvio, come è ben noto, è riconosciuto come vulcano attivo, pertanto, seppure sia da ritenersi un'ipotesi relativamente remota, una sua eruzione non è impossibile.

Su questa base, le Province, la Regione e lo Stato, negli ultimi anni specialmente, hanno sostenuto sforzi economici veramente significativi, potenziando moltissimo tutta la rete stradale che collega i paesi vesuviani, sia tra loro,



sia con la rete autostradale, al fine di garantire un'evacuazione quanto più rapida possibile.

Tornando alla nostra linea ferroviaria, è incontrovertibile la constatazione che, tutti i comuni che essa attraversa, sono classificati, dalla protezione civile, in zona "Rossa", cioè come zona a più alto rischio in caso di eruzione vulcanica.

Non si capisce perché, a questo punto, la stessa attenzione e gli stessi investimenti dedicati alle infrastrutture automobilistiche per la risoluzione di un aspetto così drammatico della sopravvivenza stessa dei residenti della zona vesuviana, non siano stati riservati anche al vettore ferroviario che, con le proprie peculiarità, fornisce sicuramente quelle caratteristiche ottimali in merito alla costanza di flusso e velocità di evacuazione.

Treni e pulizie Un rapporto in antitesi?

di Antonio Vitiello

La situazione attuale sembra rispondere in maniera affermativa a questa domanda in quanto il nuovo amministratore delegato del gruppo F.S. continua ad alimentare lo stato di instabilità del settore appalti ferroviari.

Se da un lato le gare al massimo ribasso del 2001 hanno contribuito notevolmente a far risparmiare soldi al gruppo F.S., al contempo hanno portato al fallimento svariati gruppi societari degli appalti ed hanno notevolmente peggiorato la stabilità dei lavoratori impiegati, con la conseguenza che tale instabilità si è riversata sulla qualità del servizio (per mancanza di motivazione, scarsa affezione all'azienda e al lavoro, assunto al ruolo d'attività secondaria).

Oggi è possibile osservare realtà

La risposta a questa domanda appare certamente più ardua rispetto a quella del titolo.

Infatti, a ben vedere, entrambi gli attori principali, il Gruppo FS e gli Imprenditori del ramo, non appaiono scevri da contraddizioni di fondo, dalle quali emergono, palesi, le ragioni della crisi del settore.

Al Gruppo Societario (F.S.) è lecito imputare l'incongruenza:

- Di una logica privatistica esasperata, che cerca in ogni modo il risparmio (quanto ?), incorrendo in inevitabili ricadute sulla qualità;
- Con la quale giudica la pulizia tanto importante da inserirla al secondo posto degli obiettivi da perseguire, pàer poi far pulire

di società che affastellano il mondo degli appalti, pensando bene, nel contempo, di risparmiare sul progetto pulitore viaggiante;

- Con la quale, malgrado un parco vetture obsoleto manda al diavolo il progetto Gran Radicale.

Agli svariati Imprenditori presenti nel ramo, invece, è lecito imputare come:

- nonostante le gare al ribasso, i contratti capestro e quant'altro, troppo spesso cercano di portare a casa un ricavo, anche con l'aiuto della collettività attraverso ammortizzatori sociali come: la solidarietà, la mobilità e la CIGS;

- sempre nell'ottica del guadagno ad ogni costo, non investono in

formazione del personale e in acquisto di attrezzature tecnologicamente avanzate;

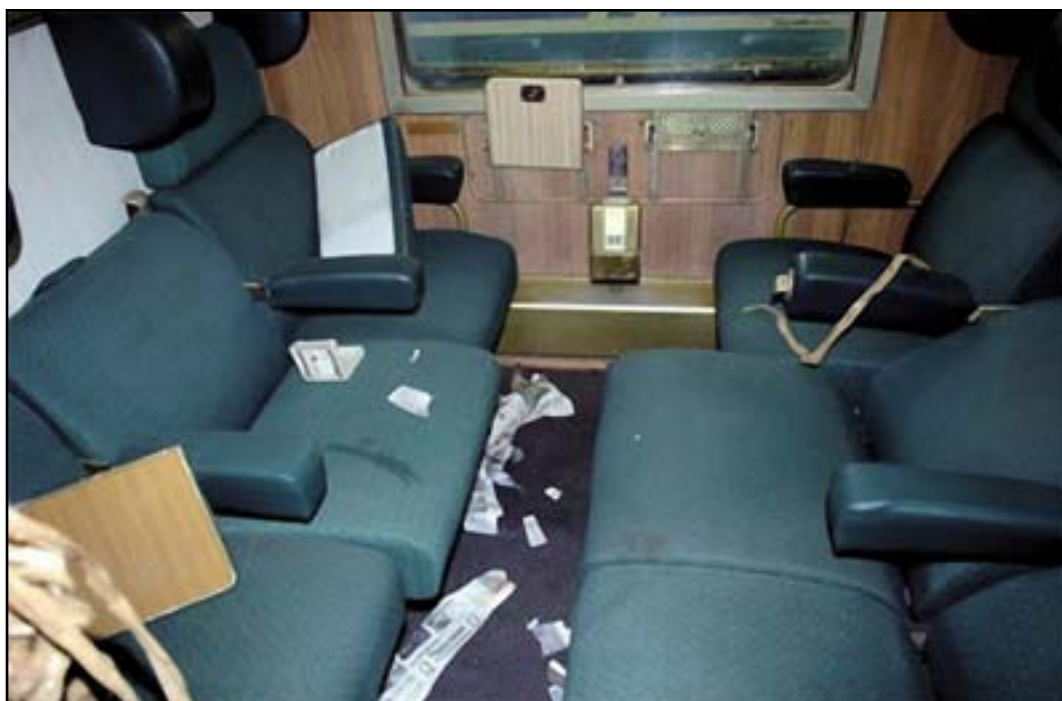
- nella logica dell'instabilità dei lavori commissio-
nati, utilizzino
lavoratori inter-
nali;

- assoldino troppo spesso uno stuolo di consulenti ed avvocati per controbattere le accuse (ingiuste?) della committenza.

Questi temi

potranno avere soluzione solo nel momento in cui vedremo al tavolo, seduti insieme per la risoluzione delle stesse problematiche, committente ed appaltatori?

Ai lettori l'arduo compito!



imprenditoriali degli appalti che pur di " sopravvivere" fanno ricorso alla logica del sub-appalto, non riuscendo, al contempo, ad assicurare un servizio ottimale.

Di chi è la colpa?

alcune tipologie di materiali rotabili, in maniera approfondita solo una volta al mese;

- Con la quale paga fior di quattrini a Società e consulenti esterni per controllare e attenzionare l'operato delle miriadi

Il malessere nel trasporto Ferroviario Piemontese

di Faustino Anguilla

L'efficienza del trasporto ferroviario regionale e locale è un segmento fondamentale dello sviluppo della Regione Piemonte, un bisogno che il Sindacato ha l'esigenza di intercettare ed influenzare.

Riteniamo che un forte rilancio del trasporto ferroviario pendolare sia una scelta strategica per il futuro del Piemonte e dei lavoratori ferroviari impegnati.

Bisogna offrire la possibilità ai pendolari che oggi sono obbligati a muoversi in macchina, di scegliere il treno migliorando così la qualità della vita e diminuire congestione ed inquinamento urbano.

La realizzazione degli obiettivi del Protocollo di Kyoto deve soddisfare tale necessità, come pure offrire condizioni di mobilità degne e meno congestionate.

E' da tempo che il Sindacato rilancia una richiesta di confronto sui problemi specifici dei pendolari, sempre più maltrattati da una Dirigenza Aziendale volutamente sorda alla risoluzione di molteplici problemi quali l'offerta del trasporto, treni più puliti e più puntuali ed una diversa programmazione rispondente alle esigenze dei clienti stessi, alla soluzione dei tanti problemi dei lavoratori ferroviari, a tal proposito ha chiesto un tavolo congiunto con la Regione Piemonte - Trenitalia - Organizzazioni Sindacali.

Anche se le dichiarazioni del Presidente della Giunta Piemontese e dello stesso Assessore ai trasporti ci preoccupano, in quanto sarebbe, secondo loro, un bene la partecipazione di altre imprese di trasporto ferroviario, tale da poter offrire un servizio migliore.

malcontento dei ferrovieri del trasporto regionale è ancora oggi aperta la contestazione che porta alla dichiarazione del terzo sciopero regionale del PdM / PdB e Biglietterie.

Ci dispiace rilevare l'assenza allo sciopero della sigla sindacale FILT - CGIL, non riusciamo a capire come abbia potuto partecipare agli altri due scioperi precedenti e non al terzo, anche perché non ci sono novità per la soluzione della vertenza in atto, ci auguriamo un ripensamento al fine di avere un fronte sindacale unito.

Non è possibile sopportare l'arroganza del Direttore del T. R. totalmente assente al tavolo negoziale, sordo alle richieste del Sindacato ad un dialogo che possa permettere di discutere i tanti problemi e i disagi che nel quotidiano affrontano i lavoratori del T. R.

Non ci è dato modo, visto le imminenti gare di appalto del trasporto locale regionale, di conoscere come l'Azienda si presenterà, quali le strategie per contrastare la concorrenza, silenzio.

Questo è lo scenario a cui stiamo assistendo e non possiamo che sperare nella provvidenza, una cosa è certa il Sindacato non molla, il Sindacato insieme ai colleghi ferroviari sapranno contrastare questa arrogante Dirigenza del T. R.



Sull'attuale arretratezza del trasporto ferroviario, pesa anche la scelta dei vertici FS che puntano soprattutto sulle linee della Alta Velocità, nonostante il recente disavanzo di circa 6 miliardi di Euro denunciato chiedono di destinare dai futuri finanziamenti del Governo, 3,5 miliardi per l'Alta Velocità, dimenticando il finanziamento al trasporto regionale.

Per questi motivi e il palese

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



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)
-  **FINI GRILL**
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%
-  **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



-----Vetrina ASSO CRAL-----

TELEPASS Family **TELEPASS** Premium
VIAGGIARE A CINQUE STELLE

Asso Cral Italia ha realizzato per i tesserati una Convenzione con AUTOSTRADE PER L'ITALIA spa per la sottoscrizione di contratti Telepass a condizioni agevolate. L'agevolazione prevede (per le nuove richieste) l'esenzione per 6 mesi del pagamento del canone Telepass Family. Per coloro già titolari di Telepass "Family" si può attivare l'opzione Premium alle stesse condizioni agevolate.



L'opzione Premium, (proposta al costo di €0,76/mese) abbinata alla possibilità di risparmiare tempo al casello utilizzando le porte dedicate, un pacchetto di servizi ed agevolazioni estremamente vantaggiose legate al mondo dell'auto e dei viaggi.



Un risparmio di 2 € cent per ogni litro di carburante acquistato, non solo in autostrada ma anche sulla rete ordinaria. Basta un pieno di carburante (40 litri) al mese per ripagarsi del canone dell'Opzione Premium.



Soccorso meccanico gratuito in autostrada, trasporto dei passeggeri in albergo e rimborso delle spese di pernottamento fino a 500 euro. In caso di guasto al veicolo, già il soccorso meccanico permette di risparmiare circa 100 euro (pari al costo medio per il traino in autostrada).



Sconti fino al 30% su polizze auto, casa e infortuni. Basta stipulare una polizza RC Auto per ripagarsi, come minimo, del canone annuale del Telepass e dell'Opzione Premium.



Telepass Family è riservato alle sole persone fisiche per autoveicoli o motoveicoli ad uso privato - Validità della convenzione: 01-02-07 / 31-07-07

I tesserati Asso Cral Italia potranno accedere alla promozione con le seguenti modalità:

Sottoscrivere il contratto Telepass Family o Telepass Family con opzione PREMIUM, recandosi presso la propria banca e compilando l'apposito modulo di adesione e richiesta del servizio, disponibile presso l'istituto bancario.

Inviare il modulo di adesione validato dalla banca ad: **Autostrade per l'Italia - reparto "Grandi Aziende" - Via Bergamini, 5 - 00159 ROMA**, insieme alla copia di un documento di riconoscimento ed alla copia della tessera Asso Cral Italia.

Il personale preposto "Grandi Aziende" provvederà alla attivazione del contratto ed alla successiva spedizione dell'apparato.

I referenti del reparto "Grandi Aziende" sono:

Salvatore de Mercurio : Tel. 06 4363 2839

Susanna Castellani : Tel. 06 4363 4350

Sergio Ranno : Tel. 06 4363 2109

Alessandro Ruggieri : Tel. 06 43632158

autostrade // per l'Italia

**Convenzione
Asso Cral Italia:
Esenzione dal canone
Telepass per 6 mesi**

www.telepass.it



AIG Guida **OSTELLI ON LINE**
ASSOCIAZIONE ITALIANA ALBERGHI PER LA GIOVENTU'

>>> **OSTELLI per la gioventu'** <<< www.ostellionline.org

AIG - Via CAVOUR, 44 - ROMA - TEL. 06.4871152 - fax. 06.4880492 - info@ostellionline.org

Con la tessera Asso Cral potrai accedere agli Ostelli senza obbligo di tessera AIG e potrai comunque acquistarla per accedere agli Ostelli esteri, al prezzo agevolato di 10 € (Acquisto consentito solo presso la sede AIG di Via Farini, 48/50 a Roma - Tel. 06.48907740)

**TI RICORDIAMO CHE L'ACCESSO
NEGLI OSTELLI E' CONSENTITO
SENZA LIMITI DI ETA'**

**RECATI IN UN OSTELLO
nella città della tua
destinazione preferita ed
ottieni l'accesso semplice-
mente esibendo la tessera
ASSO CRAL ITALIA**



L'AIG - Associazione Italiana Alberghi per la Gioventù - ha per scopo istituzionale la promozione del turismo giovanile, attraverso la realizzazione e la gestione degli Ostelli per la Gioventù, e l'attuazione di ogni altra iniziativa idonea a favorire il miglioramento morale, culturale e fisico della gioventù, mediante la pratica del turismo, considerato mezzo insostituibile per la promozione sociale dei giovani e per favorire la reciproca conoscenza e quindi l'affermazione dei sentimenti universali di pace e di fraternità solidari, affinché i diversi popoli del mondo siano un'unica famiglia. L'AIG ha struttura e organizzazione rigorosamente democratica: negli Ostelli per la Gioventù da essa gestiti non viene fatta alcuna distinzione di razza, nazionalità, colore, religione, sesso, classe sociale o opinione politica. L'AIG è membro ed unico rappresentante per l'Italia della Federazione Internazionale degli Ostelli per la Gioventù (IYHF, International Youth Hostel Federation), massimo organismo mondiale competente per la ricettività dei giovani, con status consultivo presso l'UNESCO. Confluiscono nell'IYHF 59 Associazioni Nazionali, 31 Organizzazioni associate o accreditate, complessivamente quindi 90 Enti presenti in ogni parte del mondo. Ciascuno di essi è competente per il funzionamento degli Ostelli territorialmente dipendenti (oltre 5.000 con circa 35 milioni di pernottamenti) e per le connesse attività sociali e culturali. L'AIG è presente con le proprie articolazioni periferiche, regionali e provinciali, su tutto il territorio nazionale, dove gestisce attualmente oltre 100 Ostelli e conta circa 50.000 soci. Nel 2006 si sono registrate complessivamente circa un milione di presenze, il 65% delle quali si riferisce ad ospiti stranieri, provenienti da tutte le parti del mondo.

Entra a far parte del movimento di turismo giovanile più vasto del mondo. 5 milioni di soci, 5.000 Ostelli per la Gioventù con 34 milioni di pernottamenti ogni anno



Assemblee sulla riforma del TFR, ... i quesiti dei lavoratori, ... gli adeguamenti legislativi!

di Agostino Apadula

Si è conclusa una prima lunga tornata di assemblee indette dalla FAST Ferrovie sulla riforma del TFR e sul 2° pilastro pensionistico.

Il dibattito molto partecipato, che si alimentato in merito tra i Ferrovieri ci ha convinto ulteriormente sulla bontà della nostra iniziativa e sulla necessità di continuare nel nostro lavoro d'informazione laica sul sistema complementare pensionistico.

I lavoratori hanno apprezzato il nostro sforzo organizzativo, ma soprattutto la nostra convinzione espressa con chiarezza, **che la salvaguardia del Sistema Pensionistico Pubblico, sia pur compromesso in parte**, costituisce l'obiettivo primario della nostra O.S., indipendentemente dal decollo del 2° pilastro pensionistico, quello integrativo appunto.

Nelle nostre informative, nonché in premessa nel nostro Quaderno sulla riforma del TFR, abbiamo dichiarato, in modo chiaro ed intelligibile, come le sia pur

apprezzabili regole attuali sul sistema pensionistico complementare, compreso **la fiscalità di vantaggio**, previste dal Decreto Legs.vo n°252, i cui effetti sono stati anticipati al 1° gennaio 2007 dai commi 755/756/757/758 della Legge Finanziaria 2007, devono avere ulteriore evoluzione in positivo, se si vogliono assicurare nuove coperture previdenziali integrative più congrue al mondo del lavoro.

Altro punto evidenziato dalla FAST Ferrovie è che il **COVIP** - comitato di vigilanza dei fondi pensioni -, istituito presso il Ministero del lavoro, che nelle intenzioni del Governo dovrebbe essere assorbito in futuro dalla Banca d'Italia, **deve quanto prima approvare**, per renderli operativi, i nuovi Statuti approntati dai Consigli d'amministrazione dei Fondi Pensioni, adeguati ai dettami del Decreto Legs.vo n°252 del 5 dicembre 2005.

Dalle assemblee, tenute dalla FAST Ferrovie in quasi tutta Italia, è emerso dai lavoratori partecipanti oltre ad una motivata preoccupazione per le compromissioni attuate, nonché



per quelle annunciate, sul sistema pensionistico pubblico, **anche un notevole interesse** verso questo nuovo strumento pensionistico.

E' stato palesato al riguardo, soprattutto il desiderio di capire fino a che punto e come i Fondi Complementari possano dare sicurezza e certezze previdenziali ed in quale valore economico.

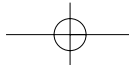
Di tutti questi argomenti, abbiamo discusso, molto serenamente, con i partecipanti alle assemblee, tenendo ovviamente ben presenti **le normative vigenti sulle garanzie degli investimenti**, della "fiscalità di vantaggio", dei "contributi del datore di lavoro" in ragione ovviamente dei risultati contabili ottenuti dai fondi attuali e delle previsioni empiriche, legate a metodi statistici econometrici, adottati dagli analisti di fatti economici/finanziari, riportate dalla stampa specializzata, dalla quale FAST Ferrovie ha ripreso i dati riportati sulle sue informative ed esplicitati nei contatti diretti con i partecipanti alle assemblee.

Fatta questa debita premessa cerchiamo, quindi, di fare il punto e dare alcune risposte

[ai quesiti posti anche per e-mail alla nostra O.S](#)



Onorevole ministro Cesare Damiano



Garanzie sugli investimenti

E' uno dei capitoli sui quali i lavoratori hanno, per ovvi motivi, maggiori attese. Le garanzie in merito come è ovvio sono da ritrovare nelle linee di investimento multi - comparto che i Fondi pensione possono offrire al loro interno.

Il Decreto legislativo, così come riportato nella deliberazione del COVIP, conferma che deve essere presente in essi **una linea d'investimento prudentiale**, tale da poter garantire la restituzione del capitale e nel lungo termine rendimenti almeno comparabili al tasso di rivalutazione del TFR.

Ovviamente, pur se finalizzati a costituire vitalizi, trattandosi di prodotti finanziari i lavoratori, in relazione alle loro convinzioni e predisposizioni al rischio, hanno la possibilità, **nei modi e nei tempi da loro decisi**, di ricollocare in parte i loro contributi su linee d'investimento, con percentuali più o meno elevati di profili di rischio, che ritengono più consone alle loro esigenze, ovviamente nell'ambito dei prodotti offerti dal Fondo. Allo stato delle cose, nei fondi pensione complementare, dove è già prevista l'offerta di comparti d'investimento, con linee bilanciate/azionarie i risultati sono stati gratificanti.

Ma queste ripetiamo sono valutazioni e scelte individuali, rispetto alle quali ovviamente la FAST Ferrovie mantiene il massimo del distacco e di rispetto.

Controlli sugli investimenti

Il controllo, come già detto, avviene tramite il COVIP che è il comi-

tato di controllo sui Fondi pensione istituito presso il Ministero del lavoro.

Ovviamente resta fermo il ruolo determinante di verifica del Consiglio d'amministrazione e della Banca depositaria;



Il presidente del Consiglio dei Ministri prof. Romano Prodi

Ipotesi di rendimento:

Come è noto i Fondi Pensione Negoziati sono per definizione **"a contribuzione definita"**.

Ciò significa che i risultati contabili non prevedibili, dipendono ovviamente, fermo restando le garanzie suesposte, dall'entità dei contributi, dalla fiscalità di vantaggio prevista adesso ed in progress e dal valore dei rendimenti degli investimenti.

Ribadiamo ovviamente la validità dell'informazione riportata sul nostro quaderno informativo, che si richiama a quanto riportato sulle pubblicazioni economiche/finanziarie specializzate.

In ragione di ciò, pertanto possiamo affermare che, **con un versamento complessivo pari ad Euro 72.000** - per raggiungere il quale a rigor di logica, considerate le retribuzioni dei lavoratori, ci vorranno almeno 30 anni di permanenza nel fondo - è possibile pre-

vedere, **per un uomo che vada in pensione con i limiti d'età previsti dalla legge, un trattamento integrativo di circa Euro 8000 l'anno**, mentre per una donna è ipotizzabile, a parità di condizione, una **prestazione inferiore**, rispetto alla precedente, **di circa 2000 Euro** su base annua.

Ovviamente, come già riportato nel Quaderno FAST Ferrovie, **il tutto è condizionato dal variare delle aspettative di vita**, che speriamo siano sempre più alte e **dall'età di accesso ai trattamenti previdenziali**. Il parametro delle tabelle attuariali, redatte sulle aspettative di vita, spiega la ragione del diverso trattamento vitalizio tra uomo e donne, a parità di versamenti e di età.

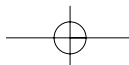
Possibilità del riscatto in forma capitale:

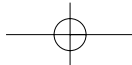
E' una tra le problematiche più ricorrenti sollevate nelle assemblee da parte dei lavoratori più anziani.

Questi ultimi, infatti, in ragione delle esiguità dei versamenti possibili sulle loro posizioni complementari, sono poco attratti dallo strumento pensionistico in se, mentre sono attenti rispetto ai vantaggi dell'investimento, costituiti dalla fiscalità di vantaggio e dai contributi dei datori di lavoro e pertanto hanno chiesto nelle assemblee lumi circa la possibilità di riscatto dell'intero capitale, una volta in quiescenza.

Come è noto, sulla determinazione della prestazione pensionistica ci sono stati dei cambiamenti, rispetto alle regole esistenti, che sono stati recepiti dagli Statuti dei Fondi, che oggi sono ancora all'approvazione del COVIP.

Al posto dei precedenti dieci/quindici anni - tempo già ristretto per determinare un con-





gruo trattamento integrativo – **la legge oggi rende sufficienti cinque anni**, fermo restando la maturazione dei requisiti previdenziali pubblici, per accedere a tale trattamento integrativo.

Riteniamo che detto limite sia una mera dichiarazione di principio, atteso che, come si può capire con una semplice riflessione, solo una permanenza e conseguenti versamenti nel Fondo per almeno 25/30 anni possono permettere la liquidazione di un vitalizio degno di chiamarsi tale, fermo restando che, a seconda delle proprie necessità e condizioni, si potrà accedere ad un vitalizio ridotto, che deriverà dall'entità sia pur minima, dei versamenti effettuati oppure riscattare, come chiedono i più, interamente al momento del pensionamento l'intero capitale.

Quali sono i limiti alle scelte?

La nuova normativa oggi prevede che, qualora il vitalizio/la rendita che si realizza **convertendo il 70% del montante finale** della propria posizione, **sia inferiore al 50% dell'assegno sociale** previsto dalla legge 335/95, **la prestazione può essere erogata interamente in forma capitale**.

La normativa precedente, ancora riportata sugli statuti dei fondi in attesa dell'approvazione dei nuovi al vaglio del COVIP, normativa esposta sul Quaderno FAST Ferrovie, lasciava una facoltà leggermente maggiore, grazie a diversi parametri, di accedere alla prestazione di riscatto totale.

Ad ogni buon conto, **fermo restando il parametro dell'assegno sociale** che sarà oggetto della comparazione (oggi è Euro 436 quanto sarà domani?), si può ragionevolmente prevedere che anche il permanere in un fondo – **soprattutto con una quota del TFR ridotta** - per una ventina di anni **permetterà il riscatto dell'intera somma**.

Se, invece, si superassero i limiti

indicati, significherebbe che la performance del fondo è stata talmente vantaggiosa da consentire di riscattare una somma elevata, anche se rapportata 50% del capitale, oltre ad un vitalizio adeguato.

Anticipazioni sulle posizioni individuali!

Un altro argomento lungamente dibattuto è stato quello della possibilità di richiedere anticipazioni sulle quote di capitali accantonate sulle proprie posizioni individuali.

Ovviamente è possibile, gli aderenti ai Fondi **possono richiedere anticipazioni fino al 75%** della propria posizione individuale per le motivazioni e con i criteri di anzianità che ricalcano complessivamente quelle previste oggi per il TFR.

Anche la normativa fiscale, in questo caso, è la stessa delle anticipazioni sul TFR disciplinate dal codice civile e dai CCNL.

E' prevista però una facilitazione nelle richieste - **in assenza di anzianità specifica** e sempre col limite del 75% - **per spese sanitarie, giustificate da gravi patologie, dell'aderente al Fondo pensione, del coniuge e dei figli o per terapie e interventi straordinari**

pensionistiche.

Tale agevolazione non è invece contemplata per le spese mediche ordinarie.

Inoltre, decorsi otto anni di iscrizione, si può chiedere un anticipo di importo non superiore al 30 per cento, per esigenze non diversamente motivate. Sull'importo erogato, al netto dei redditi già assoggettati ad imposta, si applica una ritenuta a titolo di imposta 23 per cento.

Ovviamente le somme percepite a titolo di anticipazione devono essere contenute complessivamente nel 75 per cento del totale dei versamenti delle quote del TFR e delle maggiorazioni dovute alle plusvalenze realizzate.

Le anticipazioni possono essere reintegrate.

Problematica della retroattività!

Come abbiamo già avuto modo di specificare, l'istituto della retroattività è venuto meno. Tale facoltà era stata riconosciuta per ovviare ai ritardi nella procedura dell'avvio del Fondo Eurofer.

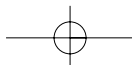
Per conseguenza coloro che non hanno ancora aderito al sistema pensionistico complementare usu-



certificati dalle competenti strutture pubbliche.

In questo caso si usufruisce della fiscalità prevista dalle prestazioni

fruiranno dei contributi del datore di lavoro dal momento dell'adesione al Fondo negoziale di categoria.





Trasferimento da un Fondo ad un altro!

Per tale istituto il Dlgs. 252/05 ha previsto la riduzione, con l'obbligo di adeguamento degli Statuti dei Fondi, da cinque anni a due anni dei termini per il trasferimento del proprio montante accumulato, per esempio nel proprio

fondo di categoria, ad un altro a sua scelta.

Ovviamente nei casi di cambi attività o di perdita dei requisiti di partecipazione al Fondo, magari per cessazione del rapporto di lavoro, non esiste condizionamento di iscrizione di un periodo minimo.

In caso di trasferimento dal Fondo di categoria ad altro Fondo, viene meno l'obbligo del datore di lavoro, di versare il contributo previsto contrattualmente.

Irrevocabilità o meno della scelta !

Sia l'adesione che il rifiuto alla

scelta complementare, devono essere formalizzate per iscritto, fermo restando che **la destinazione del TFR alla previdenza complementare è irrevocabile**, mentre la scelta di lasciare il TFR presso il datore di lavoro/INPS può essere revocata in qualunque momento e conseguentemente è possibile aderire, quindi anche successivamente al 30 giugno 2007, al sistema pensionistico complementare.

Adesione al Fondo Pensione di Categoria

Si precisa che, coloro che decidono di conferire per la prima volta il TFR, **in quota parte o in forma intera, in relazione alla loro data di assunzione**, per poter ottenere il contributo del datore di lavoro, che allo stato è l'1% della retribuzione secondo come regolato dal CCNL, devono allegare al modulo TFR, anche quello di adesione ad Eurofer.

Calcolo della pensione con il sistema retributivo intero e problematiche previdenziali pubbliche/complementari.

Tutti i Ferrovieri interessati possono porre domande/quesiti sugli argomenti su esposti, raccordandosi con le strutture territoriali FAST Ferrovie le quali inoltreranno i quesiti alla Segreteria Nazionale.

Per richiedere il calcolo della propria pensione con l'attuale sistema previdenziale gli interessati devono far pervenire alla Segreteria Nazionale FAST Ferrovie una busta paga, oltre l'indicazione dell'imponibile fiscale degli ultimi 10 anni. Tale servizio, ovviamente è reso ai ferrovieri che sono prossimi alla pensione, da calcolarsi con sistema retributivo intero.

Le risposte ai quesiti posti verranno date, nel rispetto delle norme sulla privacy sul mensile della FAST Ferrovie. Per casi particolari si darà invece risposta personale a domicilio.

23 NOVEMBRE 1980

ORE 19.35

di Alfredo Signorile

In quell'inafausto giorno, proprio a quell'ora, una violenta scossa di terremoto sconvolgeva tre regioni: Campania, Basilicata e Puglia. Molti paesi dell'Irpinia venivano cancellati, interamente distrutti.

Molte linee ferroviarie delle tre regioni restavano interrotte per diverso tempo. La linea Foggia - Potenza, gestita da Dirigente Unico, caratterizzata da un tracciato che si inerpica fino ad un'altitudine di 750 metri, rimaneva in esercizio per ...miracolo.



Terremoto del 23 novembre 1980

Al momento della scossa, il Dirigente Unico di servizio, interrompeva la circolazione sull'intero tratto. Un treno proveniente da Foggia riusciva appena a ricoverarsi nella stazione successiva, mentre un altro proveniente da Potenza, si fermava nella stazione di Avigliano, immediatamente successiva a quella di partenza.

In quel preciso istante un dirigente del Servizio Lavori entrava nella sala operativa del D.U. e, aprendo una borsa, spiegava, sulla scrivania adiacente a quella dell'operatore, una pianta planimetrica raffigurante l'intera linea.

La linea Foggia - Potenza, lunga 120 Km, è nota per la sua atipicità e costituisce una vera e propria sfida all'altitudine dell'Appennino, arrampicandosi fra boschi di castagni, gallerie strettissime e ponti, fino a raggiungere il "culmine" fra

Rocchetta S.A. e Melfi.

Dopo la prima e violentissima scossa, il dirigente del Servizio Lavori, consultando la pianta planimetrica, domandava al Dirigente Unico, quali treni avesse fermato ed incautamente lo invitava a riprendere la circolazione con la "marcia a vista". A quell'invito il Capo Stazione guardava il dirigente con stupore e per alcuni attimi restava in silenzio, pensando che il suo sguardo fosse già abbastanza eloquente.

Ma quel dirigente, incurante del suo stupore, reiterava l'invito ad inviare i treni con marcia a vista.

Il personale di molte stazioni era scappato via, sulla linea Rocchetta Gioia del Colle qualche stazione, già fatiscente, era crollata e qualche ferroviere era morto sotto le macerie.

Ciononostante il dirigente del Servizio Lavori continuava a reiterare l'ordine di far partire i treni.

A questo punto, il Capo Stazione, si vedeva costretto a far presente, a quel dirigente, che egli apparteneva al Servizio Movimento e che, per tanto, non prendeva ordini dal Servizio Lavori.

L'ingegnere, allora, senza alcuna esitazione, prendeva il telefono e chiamava il Capo Ufficio Movimento che, telefonicamente, ordinava al D.U. in modo perentorio, di eseguire le istruzioni impartitegli.

A nulla valsero le sue eccezioni e le sue pretese di far perlustrare la linea, subiva le minacce del Capo Ufficio Movimento e le insistenze del Direttore Compartimentale.

La sua esperienza decennale di Dirigenza Unica e la precarietà preesistente di alcune gallerie e tratti di linea lo inducevano a non ripristinare la circolazione, ma quando i suoi

superiori gli ordinarono per iscritto l'invio dei treni con la marcia a vista, non gli restarono che due alternative: ottemperare o interrompere il turno fingendo un malore.

Una volta emanato l'ordine, il macchinista del treno proveniente da Foggia e diretto a Potenza si rifiutava di partire, mentre quello del treno indirizzato in senso opposto, accettava l'M 40 di marcia a vista e partiva da Avigliano, diretto a Foggia.

Dopo aver oltrepassato le prime due stazioni, Pietragalla e Castel Lagopesole, il treno si infilava sotto la galleria Ceraso, già puntellata perché pericolante e vi rimaneva per circa due ore.

La percorrenza fra le stazioni di Castel Lagopesole e Forenza era di circa 8 minuti, il treno, dopo circa due ore, ancora non raggiungeva la stazione di Forenza.

L'ordine scritto firmato dal dirigente del Servizio Lavori finiva chiuso a chiave nell'armadietto del Dirigente Unico, in quanto era l'unica prova che, in qualche modo, potesse scagionarlo o, quanto meno, attenuare la sua colpevolezza.

Il dirigente dei Lavori continuava a sudare, il suo viso era visibilmente contratto e le sigarette si susseguivano senza soluzione di continuità, riempiendo tutti i posacenere disponibili.

Dopo l'ennesima chiamata alla stazione di Forenza, con esito negativo, l'ispettore del Servizio Lavori esclamava: "... queste sono cose che causano l'infarto!"

A questo punto esplodeva la rabbia del D.U. che, non riuscendo più a trattenersi, apostrofava il Dirigente Lavori dicendogli: "Ingegnere si prepari per la galera, oppure per una medaglia! Non ha voluto fidarsi del movimentista ed ora"

Nel frattempo sopraggiungeva il Capo Ufficio Movimento da Bari che, affannato, porgeva le sue scuse al Capo Stazione, spiegando che non si era reso conto dell'effettiva entità del terremoto, ricevendo come risposta: "... Chieda scusa ai viag-

giatori che sono sotto la galleria, se ci riesce....”.

Seguirono alcuni minuti di silenzio e dopo circa due ore e mezza, quando ormai tutti e tre avevamo ormai perso ogni speranza, dal telefono selettivo uscì un gracchiante: "... Forenza! Forenza!”.

Il Dirigente unico rispose subito "Parli!", "Si vede, si vede, sta arrivando ...", quattro sospiri di sollievo "Capotreno al telefono!" ordinava all'Assistente di Stazione.

Dopo un po': "Forenza Capotreno" - "Cosa è successo Capo, la galleria in quali condizioni era, perché ci avete messo tanto ad arrivare?”.

Capotreno: "Ebbene, Capo, la galleria non presenta visibili danni, i Macchinisti procedevano a passo d'uomo, uno di loro camminava a piedi sulla massicciata ed esplorava la volta del tunnel con la pila, e l'altro procedeva a seguito guidando l'automotrice."

"Grazie, siete bravissimi! Vi chiedo scusa" rispondeva il Dirigente Unico, "Siete in grado di proseguire?". I Macchinisti: "Sì, Capo, non si preoccupi, ormai la linea dovrebbe essere buona". "Grazie" rispondeva "Procedete con attenzione e grazie ancora!"

Quella notte il Dirigente Unico dormì solo un'ora, anche perché vi furono diverse scosse di assestamento avvertite anche nel foggiano. Dal giorno successivo e per i mesi che seguirono, la linea Foggia-Potenza, unica rimasta in esercizio, diventava una linea ad intenso traffico, ma sempre con il regime del Dirigente Unico, per cui il distanziamento ed i vari spostamenti di incrocio avvenivano telefonicamente con fonogrammi scritti e con i moduli



Terremoto del 23 novembre 1980

previsti dal Regolamento Circolazione Treni. M1 - M4 -M 40)

Venivano deviati su quella tratta, i treni della Bari - Napoli, ma la linea era a semplice binario con scambi a mano e segnali di seconda categoria, sicché il Servizio con

Dirigente Unico diventava, per l'eccessivo numero di treni immessi sul tratto, veramente massacrante, quasi insostenibile.

Come se tutto ciò non bastasse, mentre si provvedeva ad un infinito numero di prescrizioni ed alla scrittura frenetica di centinaia di fonogrammi, il telefono automatico squillava continuamente:

...Pronto .. è il Centro Operativo dell'On. Zamberletti (Il Responsabile della Protezione Civile), parlo col Dirigente Unico?" "Sì, prego" "Occorre inviare a Potenza un treno composto di 20 carrozze di 1^ Classe con urgenza" "Guardi che è impossibile, la linea ha una prestazione massima di 205 tonnellate" "Che significa?" Non fate difficoltà, è un ordine dell'On. Zamberletti!" "Capisco, ma più di 5 vetture per treno non è possibile inviare, la linea non lo consente" "Come? Allora fate 4 treni da 5 vetture l'uno" "Ma dove li mettiamo, la linea è già abbastanza intasata" "Le passo l'On. Zamberletti" "Pronto, sono Zamberletti" "Onorevole, spiegavo al Suo segretario che più di 5 carrozze per treno non è possibile....." "Basta! Non abbiamo tempo per queste inezie, esegua l'ordine!" "D'accordo onorevole, faremo il possibile".

Per diversi mesi non si rispettavano più i turni, si facevano anche 16 ore di cuffia continuate e si smetteva temporaneamente solo per mangiare qualche panino o per tornare a casa per cambiarsi la biancheria



Terremoto del 23 novembre 1980

per poi tornare subito sul posto di lavoro.

Fra i pochi D.U. utilizzabili, si era instaurata una vera e propria gara di solidarietà al punto che il cambio al collega avveniva con una frequenza di due ore per consentirgli un po' di riposo e fumarsi una sigaretta.

Per mesi si andò avanti in tale modo, rischiando ogni giorno la galera o l'infarto.

Venivano effettuati decine di treni composti di carrozze di 1^ classe e carri interfrigo per ospitare i senza tetto.

Insomma, per i Dirigenti Unici in servizio, il lavoro era diventato un vero e proprio inferno. Centinaia di protocolli M 100/du scritti a mano, naturalmente in modo quasi illeggibile.

Alla fine della "baraonda" l'Ing. Marin, allora Capo della Divisione Esercizio Movimento, ebbe l'onore di consegnare ai Dirigenti Unici di Foggia un premio eccezionale di ben 20.000 lire.

Il riscontro che ricevette fu concentrato nella frase: "Mi scusi ingegnere, vorrei farLe notare che solo le sigarette consumate in un turno sono costate molto di più e che nessun Dirigente Unico ha chiesto il pagamento di una sola ora di straordinario".

"Lo so, ragazzi, ma è tutto quello di cui posso disporre, consentitemi, comunque, di esprimere tutta la mia riconoscenza".

Nel 1984, in occasione della trasformazione del regime da Dirigenza Unica a Dirigenza Centrale Operativa, la gestione della circolazione è stata trasferita da Foggia a Potenza.

SALI A BORDO DI HDI ASSICURAZIONI.

Entra in contatto con i tuoi vantaggi.

BONUS A BORDO *Matricole*

Risparmi
fino al 30%

SEI ENTRATO NEL GRUPPO FS DOPO IL 2001?

HDI ti riserva il bonus per scalare due classi di merito e risparmiare così fino al 30% sulla tua polizza auto. In più ulteriori agevolazioni esclusive, da scoprire recandoti presso un Ufficio di Rappresentanza InLinea.

BONUS A BORDO **NUOVI CLIENTI**

Risparmi
fino al 30%

SPECIALE NUOVI CLIENTI E NON SOLO...

Alle tariffe agevolate per la polizza auto dei dipendenti e pensionati del Gruppo FS, oggi HDI affianca un'ulteriore opportunità: un bonus per scalare due classi di merito per ogni nuova polizza, risparmiando così fino al 30%.

BONUS A BORDO **PER I FAMILIARI**

Fai risparmiare
fino al 30%

SPECIALE PER I FAMILIARI DEL PERSONALE FS

In esclusiva per i familiari a carico dei dipendenti e pensionati del Gruppo FS, un bonus per scalare due classi di merito e risparmiare così fino al 30% sulla polizza auto.

Per ricevere il tuo Bonus a Bordo recati presso una nostra Rappresentanza.

www.qualcosadipersonaledlf.it · www.inlinea-hdi.it

N° Verde 800.082.082



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.