

LAVORO

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della FAST Ferrovie

C.C.N.L. si parte?

La controlleria a terra

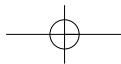
Parliamo dell'agente solo

Ferrovieri & Autoferrotranvieri



n° 9-10

Settembre-Ottobre 2007



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

La tua casa è calore, accoglienza, rifugio.
Ma è frutto di sacrifici e nessuno meglio di te lo sa.
Globale Casa è un sistema modulare di copertura globale,
per assicurarti le soluzioni più adeguate alle tue esigenze.



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

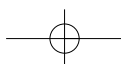


dal 1881 al servizio dei Ferrovieri

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.



LA VOCE delle Attività Ferroviarie

SOMMARIO

Anno II - n. 9-10/2007

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:
Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'Ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi, Antonio Scalise, Sergio Vecchione

Imp. e grafica:

Paolo Piovesan, Giuliano Leone

Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello

Hanno collaborato a questo numero:

A. Apadula, C. Baltieri, E. Biagi, G. Cecchini, P. Foti, M. Pantanella, Paracelso, N. Romeo, A. Viola, L. Vitali.

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 22/10/2007

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

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

FIRENZE 055-2353870/486515

Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

FOGGIA 0881-703725/722160

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

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006

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

NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

PESCARA 085-293354/4282364

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

REGGIO C. 0965-56658/863200

Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

TRIESTE 040-3794267

Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

VENEZIA 041-932558/784547

Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

Editoriale

**Una trasformazione
al passo coi tempi**

di Pietro Serbassi pag. 4

**Dopo le ferie riprende il cammino
del C.C.N.L.**

di Pietro Serbassi pag. 5

**Migliorano i conti delle ferrovie:
corretto tracciato**

di Paracelso pag. 7

**... parlando parlando ecco arrivare
il messaggio che l'equipaggio treno
ad agente solo è inevitabile**

di Aniello Carpenito pag. 9

**Bigliettaio : Capotreno =
Controlleria : Movimento**

di Chiara Bandieri pag. 14

GIALLO FISSO

La virgola

di Antonio Scalise pag. 15

Ferrovieri e Autoferrotranvieri quale CCNL

di Massimiliano Pantanella pag. 16

**Marcia a vista sui PL aperti
guasti e impresenziati**

di Gianluca Cecchini pag. 19

**Prodotto notte Nazionale, Internazionale e
Ristorazione a bordo treno**

di Aniello Carpenito pag. 20

La bacheca delle RLS pag. 22

**Il bisogno di denunciare
di chi vuole ricominciare**

di Emanuele Biagi pag. 26

**Vale sempre la pena di provare
Antonietta: quando il D.M. è donna**

di Chiara Bandieri pag. 28

Il treno dei desideri sardi

di Alessandro Viola pag. 30

**La travagliata storia della linea ferroviaria
Civitavecchia - Capranica - Orte**

di Carlo Nevi pag. 32

SPECIALE - PREVIDENZA

Fondi Negoziati ...

la risposta del sindacato

di Luca Vitali pag. 37

**Ipotesi di riforma delle pensioni:
motivate perplessità!**

di Agostino Apadula pag. 39

Progetto: Il treno dei poeti

di Nicola Romeo pag. 42

COME ERAVAMO

Vincenzo ferroviere calabrese

di Pasquale Foti pag. 44

La fine di un mito

di Giorgio Baltieri pag. 46

Una trasformazione al passo coi tempi

L'editoriale di Pietro Serbassi

La FAST Ferrovie si sta apprestando ad affrontare una nuova fase riorganizzativa che ci porterà ad allargare la nostra base associata, in coerenza con un percorso intrapreso da tempo, grazie al quale noi, da sindacato di categoria, il glorioso SMA, in pochi anni siamo diventati, prima il sindacato di tutti i ferrovieri ed ora il sindacato del trasporto ferroviario, del trasporto pubblico locale e dei servizi direttamente correlati ad essi.

Il cammino è reso certamente più impervio dalla concomitanza con l'impegno, altrettanto importante e gravoso, costituito dalla costruzione di una federazione dei trasporti, la F.A.S.T., all'interno della più grande confederazione autonoma italiana, la Confsal.

Non serve ora ricordare il travaglio interno che certe scelte hanno fatto subire alla nostra organizzazione ma oggi possiamo certamente dire, senza tema di smentita, che l'impegno profuso è stato proficuo; lo dimostrano i significativi risultati di crescita di rappresentanza, raggiunti nonostante l'ostracismo arrivato da più parti e la squallida "campagna acquisti" fatta sfruttando le inevitabili crisi interne che accompagnano qualunque cambiamento.

È vero che **"si compra chi è in vendita"**, quindi non sentiamo particolari stati d'animo verso chicchessia, ma riteniamo giusto non dimenticare, perché le persone vanno giudicate dalle opere, dalle scelte e dalla coerenza dei comportamenti.

Certamente oggi, chi sta nella FAST Ferrovie, ha avuto modo di dimostrare con i fatti la lealtà verso le proprie idee, l'onestà, lo spirito di sacrificio e, soprattutto, l'autonomia, dimostrandosi scevro da ogni condizionamento esterno al sindacato stesso.

Spiegare il perché di una scelta

diventa basilare in questo particolare momento.

Come abbiamo già accennato la causa principale è il continuo modificarsi del sistema delle relazioni industriali, se poi a questa si va a sommare la necessità che la riforma del Trasporto Pubblico Locale ha creato, cioè quella di interfacciarsi in maniera sempre maggiore con le regioni e le province, ecco che la nostra scelta comincia ad essere comprensibile ai più.

Chiaramente il trasporto pubblico locale non è l'unica ragione, perché sia nei riguardi del trasporto passeggeri Business che nel trasporto merci, dove la nascita di imprese ferroviarie non obbligatoriamente a carattere nazionale, il sindacato si vede costretto a rafforzare la propria azione periferica, lasciando alla Segretaria Nazionale il compito strategico di delineare le scelte programmatiche con il Governo, l'Authority – che prima o poi dovrà delineare le sue competenze e essere costituita – e con le istituzioni comunitarie rafforzando, nel contempo, ancora di più la nostra azione con la CESI (Confederazione Europea Sindacati Indipendenti) e con l'ALE (Associazione Macchinisti Europei), rapporti che, purtroppo, nelle passate gestioni ci sono sembrati più come momenti ludici che di progettazione strategica.

Comunque, nell'ultimo periodo, stiamo mettendo a punto accordi internazionali di cooperazione fra lavoratori al fine di perseguire una comune idea di tutele e garanzie di salute e sicurezza sul lavoro e del sistema ferroviario.

L'ingresso nel sindacato di lavoratori di settori diversi dai ferrovieri, come gli autoferrottranvieri e i lavoratori degli appalti ferroviari, certamente allargherà le nostre conoscenze e sarà un ulteriore stimolo di crescita per tutti i nostri attivisti sindacali.

Come organizzazione sindacale



abbiamo colto la necessità di non limitare la nostra azione ad una contrattualistica di secondo livello aziendale, ma di dover entrare, come parte attiva, nel primo livello negoziale dei contratti di settore.

Proprio grazie a queste ragioni, sentiamo la necessità di qualificare la maggior parte della nostra attività per garantire sia lavoratori, sia il servizio nel Trasporto Pubblico Locale.

Quindi, i Segretari Regionali e Provinciali dovranno avere tutte le competenze necessarie per rappresentare e tutelare i lavoratori, nonché per garantire la necessaria mobilità nel territorio.

Dovremo rapportarci con tutte le imprese di trasporto, le istituzioni ai vari livelli fino anche alle forze politiche; quindi è evidente che ancora con gelosia ancora maggiore dovremo garantire la nostra autonomia e costruirci quella credibilità necessaria attraverso la lealtà e l'affidabilità.

Il tempo per completare questo percorso suddetto è davvero stretto e si accavalla con le difficili vertenze in atto discusse e affrontate anche all'interno di questo numero, ma sono certo che ancora una volta le nostre idee si faranno strada come del resto, da più di 55 anni a questa parte, siamo stati in grado di fare.

Dopo le ferie riprende il cammino del C.C.N.L.

di Pietro Serbassi

Cosa sta accadendo in ferrovia?

Cosa ne sarà delle Ferrovie dello Stato?

Quanto saranno grandi le ricadute sul lavoro necessarie per rilanciare le Ferrovie?

Pagheranno mai i Premi per risultato annuali arretrati che i ferrovieri devono ancora percepire?

Queste e altre domande corrono tutti i giorni sui nostri binari e le risposte che arrivano dai "soliti bene informati", hanno la solita sostanza: "un amico che ha un amico a Roma mi ha detto che ...", oppure "qui non ci danno niente, anzi ho sentito dire che i Sindacati già si sono venduti l'Agente solo" e via dicendo, sempre le stesse, buone in ogni occasione di malessere o perplessità.

La verità è che, sebbene le domande siano più che legittime, nella loro drammatica tempestività, da parte di lavoratori e lavoratrici di un comparto da troppo tempo stravolto da mille progetti incompiuti, risposte concrete, purtroppo, non ce ne sono.

Le relazioni industriali, certamente le migliori degli ultimi 10 anni, ancora risentono dei vizi del vecchio sistema e vanno avanti solo a seguito di forti sollecitazioni da parte del Sindacato.

Stesso dicasi per il Governo il quale, pur decantando i vantaggi della "concertazione", ricerca più facilmente la comoda strada della "condivisione" delle proprie decisioni.

Tutto questo, nel mese di agosto, ci ha portato ad apprezzare, anche in virtù di una situazione di cronica carenza di personale nell'intero Gruppo FS, le linee strategiche del Piano d'Impresa, condividendo l'emergenza di assumere 650 manutentori.

La decisione di dover assumere e con urgenza dei manutentori, smentisce, di fatto, le dichiarazioni rese dal Ministro Padoa Schioppa nel

mese di marzo, quando ha dato "l'ok politico al Piano d'Impresa", dichiarando 10.000 esuberanti e la necessità di un equipaggio treno formato da un solo agente di condotta.

Nel periodo estivo, poi, i ferrovieri sono stati bersagliati da messaggi sulla stampa, relativi ai nuovi sistemi tecnologici e alla liberalizzazione del mercato ferroviario, da concretizzare attraverso la promulgazione delle due leggi attualmente ancora in discussione, denominate:

"Lanzillotta" (per il Trasporto Pubblico Locale);

"Bersani sulle liberalizzazioni" (per le cosiddette misure a favore del cittadino-consumatore).

Nel contempo, anche l'Ing. Moretti (Amm. Del. del Gruppo FS), non perdeva occasione per annunciare, sempre con maggiori dettagli, la "sua cura" per risanare le Ferrovie.

L'inquietante, caotico quadro trovava il suo perfezionamento dalle azioni messe in atto da quel sistema posto fuori dal Gruppo FS o che si pone in concorrenza ad esso, il quale non si è risparmiato nel fare dichiarazioni, spesso gratuite, contro il non gradito l'accordo fatto in Cabina di Regia il 1 agosto 2007, nel quale, Sindacato e Governo, hanno condiviso un emendamento che dovrebbe correggere la parte della "Legge Bersani" attinente alle "Misure in materia di trasporto ferroviario".

Andiamo per ordine, provando a fare chiarezza, per quanto è possibile, su questa complessa vertenza,

che va dal piano di Sviluppo delle Ferrovie, al tema delle liberalizzazioni del trasporto ferroviario Italia.

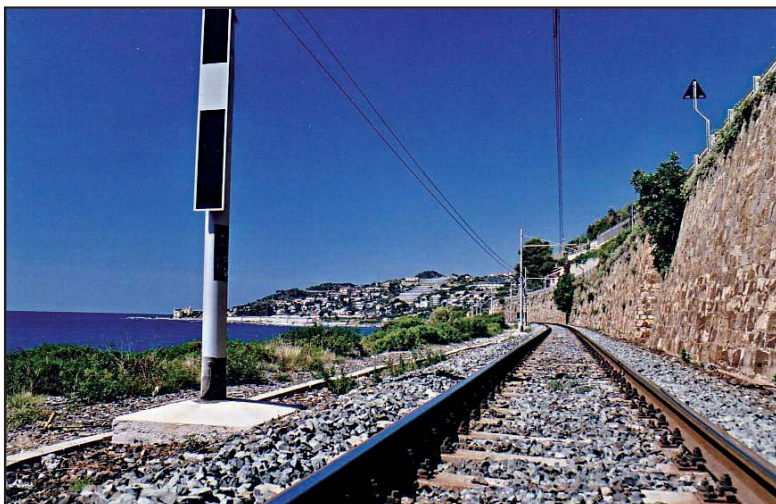
In seno alla "Cabina di regia", istituita dal Governo per favorire la concertazione nel mese di maggio 2007, si è avviato un tavolo, sulla liberalizzazione del mercato ferroviario, presieduto dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, con la partecipazione del Ministero dei



Trasporti, del Ministero del Lavoro, del Ministero delle Attività Produttive e del Ministero dell'Economia e Finanze.

In tale tavolo è stato condiviso il concetto di "servizio Universale" e nel merito, è stato chiarito, che esiste non più di una parte ben determinata di trasporto ferroviario, nel quale ci sono margini di utile operativo mentre, nel rimanente, solo una piccola percentuale riesce a trovare l'indispensabile equilibrio economico.

Il problema si distribuisce sia nel trasporto merci che in quello viaggiatori ed ancora, per quanto riguarda il secondo, si suddivide in:



- trasporto Pubblico Locale, sostenibile in pochissime realtà;
- trasporto Media e Lunga percorrenza, che, ugualmente, trova in molti treni reali diseconomie;
- trasporto Alta Velocità, di gran lunga il più ricco ed appetibile.

Per tentare di risolvere la questione, la prima leva utilizzata, dopo diversi anni, è stata quella dell'aumento dei prezzi, la quale, certamente può essere utile ad alleviare il problema ma, di contro, mette in un'evidenza ancora maggiore, la diseconomia di determinati treni, incidendo negativamente sulla concorrenzialità con gli altri vettori del trasporto passeggeri.

In questo quadro il sindacato e il Governo hanno condiviso la necessità sociale di stabilire quale livello di mobilità deve avere il Nostro Paese.

Quindi, in "soldoni", quanto trasporto, sia esso merci o viaggiatori, deve essere sostenuto dalla fiscalità generale.

Una tematica, questa, sollevata spesso in altre stagioni, nelle quali, però, veniva affrontata in modo certamente errato, ricercando il contenimento delle perdite nel "taglio" dei cosiddetti "rami secchi"; una soluzione semplicistica che non tiene in nessun conto dell'assioma alla base di qualunque progetto di sviluppo di un Paese moderno ed industrializzato come il nostro: la mobilità delle merci e delle persone è il più grande volano che un Governo possa mettere in moto per

favorire il rilancio economico.

Pertanto, fermo restando la necessità che lo Stato sostenga economicamente le politiche del trasporto di interesse sociale, chi l'amministra potrebbe magari originare un piano generale dei trasporti finalmente funzionale, razionale e conforme alle reali necessità della nostra nazione.

Coerentemente alle analisi condive con il Governo, comunque, la naturale conseguenza non poteva che essere quella di un sollecito rinnovo del contratto di lavoro o meglio dei contratti di lavoro e, vista l'attuale situazione e gli "strappi" fatti fino ad oggi in materia di liberalizzazioni, l'impellente necessità di stabilire regole comuni per tutti gli operatori del settore, un elemento questo che, oltre a risultare imprescindibile, sembra dettato ormai dalla improcrastinabile ricerca di un vero senso di civiltà.

Una società industriale moderna non può pensare di basare la concorrenza del mercato sullo "sfruttamento del lavoro". Fin'anche la Cina, dal mese di agosto 2007, ha iniziato a muovere i primi passi in tal senso istituendo una legge che richiede un "contratto di lavoro scritto tra imprenditore e lavoratore", riteniamo che, nel campo dei diritti, in Italia siamo e abbiamo il dovere di rimanere molti anni luce più avanti.

Pertanto, vista la presenza di diversi contratti di lavoro per lo stesso settore di attività, nell'emendamento condiviso si è definita la necessità di un contratto unico, come soluzione imprescindibile per dare regole comuni a tutti.

Siccome oggi l'unico contratto ben organizzato è quello delle attività ferroviarie, è naturale il riferimento ad esso.

Questo ha suscitato i "mal di pancia" di coloro i quali vedono, nel contratto unico, la messa in discussione delle proprie capacità gestionali, non potendo più utilizzare indiscriminatamente le regole sul lavoro.

Con questa querelle, se si vuol fare estrema sintesi, è evidente l'intenzione ipocrita di lanciare il messaggio che il CCNL delle Attività Ferroviarie è il contratto del Gruppo FS, invece, come tutti gli addetti ai lavori sanno bene, così non è!

Infatti, la confusione è fatta ad arte, perché il Contratto di Settore, firmato direttamente con Confindustria, non è quello che applica il Gruppo



Migliorano i conti delle Ferrovie: Corretto tracciato

di Paracelso

FS, il quale ha stipulato un contratto aziendale integrativo di secondo livello, che non può in nessun modo investire altre aziende.

D'altro canto, come è ben noto a chi conosce il mondo delle Reazioni Industriali, nei contratti aziendali pesano in modo determinante, le capacità negoziali e i rapporti di forza interni all'azienda stessa, che sono aspetti peculiari di ogni singola Impresa, alla stessa stregua di tutti gli altri fattori relativi all'organizzazione, alle dimensioni e alla produzione.

Alla riapertura dei lavori, dopo la pausa estiva, proprio per entrare nel merito di questi argomenti, l'ottava commissione Comunicazione e lavori pubblici del Senato, ha convocato il 18 settembre 2007, i Sindacati presenti nella "cabina di Regia".

Sentite le argomentazioni, tutti i senatori, anche se con leggere sfumature dettate dalle diverse sensibilità, hanno dato la precisa impressione di aver compreso e condiviso il problema.

Alcuni di loro si sono addirittura fatti parte diligente per perorare, attraverso propri emendamenti, il medesimo obiettivo.

Ad onor del vero, però, una preoccupazione è venuta a galla al momento in cui la Presidente, On. Donati, in una sua dichiarazione, ci ha chiesto di fornirle l'accordo sottoscritto il 18 luglio 2007, in quanto, non essendone pervenuta alla commissione copia alcuna, conosceva il problema solo attraverso i mass media.

Certamente l'apprezzabile interessamento della Commissione, non può esimerci dal preoccuparci per l'evidente leggerezza con cui Governo sta gestendo questo problema, anche perché, l'emendamento condiviso con il Sindacato, non è stato ancora presentato, esistendo l'intenzione di apportarlo, pare, quando la commissione bicamerale presenterà la legge in Parlamento.

Certamente ci aspettavamo una posizione più netta da parte del Governo.

“ La gestione Moretti dà i primi frutti. L'inversione di tendenza realizzata senza macelleria sociale, ma non basta. L'espansione e la diversificazione del business sono ingredienti necessari per un duraturo risanamento e un possibile sviluppo.”

Questa volta potete fidarvi dei numeri, cosa alquanto rara nel Belpaese.

Siamo infatti abituati all'improvviso spuntare di tesori e tesoretti, alla repentina trasformazione di catastrofiche previsioni economiche, a bril-

Ferrovie è, invece, estranea a questa devastante e deludente logica circense, così come è immune da proclami e toni trionfalistici.

Anzi, con rispettabile onestà intellettuale prima che manageriale, si riconosce che una parte del positivo risultato è dovuta a partite straordinarie, cioè non strutturali e quindi non destinate a ripetersi.

Ciò non toglie che i ricavi operativi siano aumentati, specularmente ad una diminuzione dei costi e contestualmente all'aumento del fatturato



lanti risultati della politica economica e di bilancio, al fiorire dei più disparati dati, nazionali ed europei, su Pil, inflazione, spesa pubblica e via dicendo.

Tant'è che nessuno ormai ci capisce più nulla, nemmeno quelli che tali numeri sfornano quasi in preda ad una smania maniacale.

Gli unici che capiscono quel che c'è da capire sono i cittadini, nella veste di contribuenti, di consumatori, di utenti: pagano di più, punto e basta.

La semestrale presentata dalle

e, cosa ancor più importante, all'aumento del traffico, cioè della produzione, indotto non da eventi esterni alla gestione dell'impresa, ma ad una buona ristrutturazione dell'offerta.

Tutto bene dunque, miracolo a Milano?

Neanche per idea e del resto il primo a non crederci è, come si è detto, proprio l'Amministratore Delegato.

Non può però sfuggire l'importanza strategica della fine del pericoloso scivolare sul piano inclinato delle



perdite esponenziali della rovinosa gestione precedente.

Per risalire, come tutti sanno, bisogna prima fermare la caduta verticale.

Il positivo giro di boa induce qualche riflessione o spunto di analisi.

Primo.

L'adagio andreottiano per il quale le Ferrovie italiane sono ingestibili, irrimediabili e irrisanabili, è falso.

E poiché tale falsità è carsicamente penetrata, saldamente sedimentandosi nel comune sentire del mondo politico, economico e sociale, è bene che ci sia stata una concreta e sobria dimostrazione della sua inattendibilità o, se si preferisce, della sua inevitabilità.

Se ben gestite, non è detto che le ferrovie debbano per forza essere un pozzo senza fondo.

Secondo.

L'Amministratore Delegato dal suo proprio agire e dai risultati che fin qui ha ottenuto, dovrebbe riflettere, insieme a tante cassandre, su asprezze eccessive nei riguardi del

lavoro, del costo del lavoro, troppo spesso indicato come la principale se non unica causa dei problemi dell'impresa.

L'inversione di tendenza infatti è stata realizzata non solo senza ricorrere alla macelleria sociale, ma nemmeno attraverso azioni "dure" sul lavoro e sulla sua organizzazione.

E par di capire che, anche per questo aspetto, non si faccia più ricorso a proclami bellicosi cui inizialmente ci si era lasciati andare.

Dopo la semestrale dunque, il Sindacato e i lavoratori, se non un'arma hanno certamente un argomento in più: si può far bene senza far sedere la mano d'opera e chi la rappresenta sul banco degli imputati.

Insomma anche in ferrovia è possibile importare il "modello Marchionne", che non si fonda sulla demonizzazione del lavoro, pur chiamando tutti, sindacato compreso, a fare i conti con i costi e la produttività.

Terzo.

Al di là dei dati incoraggianti, è

evidente che il cammino da fare è ancora lungo e tutt'altro che facile. Le ferrovie "pesano" ancora troppo sulla pubblica spesa e la sopportabilità di un tale fardello è prospetticamente in calo.

Nemmeno è pensabile che si possa ricorrere, oltre una certa misura, agli aumenti tariffari: al di là di pur pregnanti considerazioni di ordine socio-politico, essi si rivelerebbero un boomerang per la stessa impresa, che deve prendere e non perdere quote di mercato, sia nelle merci che nei viaggiatori.

L'implementazione e l'espansione del perimetro di business restano uno dei tasti indispensabili da suonare e, per la verità, anche su questo terreno qualche timido segnale si intravede.

Alcune internalizzazioni, sia pure del tutto insufficienti, sembrano indicare una direzione di marcia.

Anche sotto questo profilo e senza ovviamente proporre meccaniche trasposizioni, si potrebbe esplorare un modello che è sotto gli occhi di tutti.

Solo un terzo dei ricavi di Poste Italiane è generato dalle attività tradizionali, tutto il resto viene da nuovi business e non per questo le Poste hanno smesso di "fare le Poste".

La logistica, i servizi al territorio, i servizi al cliente non possono restare argomenti buoni per i convegni o i protocolli di intesa.

Portare Tizio da A a B, sia pure in maniera puntuale e confortevole e a costi ragionevoli, è sicuramente un traguardo ineludibile, cui va assegnata la necessaria priorità.

Ma non è sufficiente a costruire le Ferrovie e i trasporti di cui abbiamo bisogno, per l'intermodalità, l'inquinamento, il decongestionamento e chi più ne ha più ne metta.

Forse il treno di Moretti si è messo sul corretto tracciato.

... e parlando, parlando, ecco arrivare il messaggio che l'equipaggio treno ad agente solo è inevitabile

di Aniello Carpenito

Le dichiarate tecnologie che così tanto spesso vengono annunciate in costante e significativo sviluppo e incremento, ignorando le continue avarie, la scarsa affidabilità e la vetustà di tanti, troppi mezzi e impianti e l'impossibilità ormai cronica di una manutenzione efficiente, coniugate con il continuo attacco concentrico verso quelle che tecnicamente si chiamano "ricadute sul lavoro", altro non sono che aspetti della lotta al Doppio Agente di Condotta alla Guida dei Treni, da sempre perpetrata dall'attuale A.D. del Gruppo FS.

Una battaglia che, ormai, rischia di creare due stati d'animo diametralmente opposti fra i lavoratori, "la lotta fino all'ultimo uomo" o "la rassegnazione", sentimenti che risultano ugualmente devastanti sulla strada, sempre auspicabile, della ricerca di soluzioni condivisibili.

Visto che tutti parlano e parlano sui pro e sui contro, chi per conoscenze dirette chi per sentito dire, chi per ricercare la mobilità sostenibile per il Paese e chi solo per ricercare il massimo profitto, diventa legittimo, per coloro che certe scelte devono subirle sulla propria pelle, cogliere l'occasione per dire la propria opinione.

Forse è vero che anche fra i macchinisti, vuoi per rassegnazione o vuoi per una mera ricerca di lucro, derivanti del costante svilimento di principi, regole e normative, sacrificate per anni sull'altare della produttività ricercata a qualunque costo e

senza risorse, qualcuno può essere autorizzato a supporre che basti un'adeguata corresponsione economica per risolvere il problema, in barba a tante belle parole e legittimi valori.

E' certo, però, che a fronte di quelli che stanno ai due stremi, la stragrande maggioranza dei macchinisti non osteggia o accetta "a prescindere", ma dalla loro

incominciato a porre quando, le imprese di trasporto, con Trenitalia in testa, hanno iniziato a prendere coscienza del fatto che, molto difficilmente, sarebbero state in grado di rispettarli in toto a costi accettabili.

A quel punto abbiamo dovuto assistere, praticamente impotenti, alla promulgazione di tempistiche quanto inopportune integra-



professionalità e dalla loro conoscenza del sistema TRENO richiedono, indiscutibilmente, certezze assolute prima di pensare di poter accettare una rivoluzione dell'equipaggio di condotta di tale portata.

A onor del vero, bisogna precisare che una buona parte dei valori e delle norme in questione, sono stati recepiti nei primi Ordini di Servizio sulla materia, emessi dal gestore dell'infrastruttura negli anni addietro.

Il primo grosso problema si è

zioni e modifiche interpretative, che davano la concreta impressione di essere finalizzate al solo scopo di allargare quelle maglie normative, di per sé non certamente strette, nelle quali finivano per avvilupparsi la gran parte dei progetti di recupero di produttività, partoriti dalle varie Aziende Ferroviarie.

Inoltre, man mano che il progetto di dimezzamento dell'equipaggio macchina prendeva consistenza, la FAST Ferrovie, congiuntamente alle altre OO.SS.,

alle RSU del settore ed alle RSL, ha evidenziato tutta una serie di criticità tecnico-normative riguardanti sia la sicurezza dell'esercizio e della circolazione, sia l'applicazione delle regolamentazioni europee in tema di trasporto su ferro, sia la salute e la salvaguardia del Personale di Macchina, alle quali, purtroppo, il gestore dell'Infrastruttura, non ha dato, fin'ora, riscontro alcuno.

Le criticità in questione possono essere riassunte nei seguenti punti:



- Certezza di primo soccorso efficace in caso di malore improvviso del macchinista, che non può essere quella prevista dalle ultime norme promulgate da RFI, nelle quali sono previsti tempi e procedure tali da garantire forse solo, e neanche in tempi accettabili, il recupero del materiale e lo sgombrò della linea ma, per quanto concerne la salute o l'incolumità del macchinista, risultano essere totalmente inefficaci in caso d'insorgenza di un qualunque malessere tale, da costringere lo stesso a interrompere la corsa del treno. In buona sostanza, con le ultime norme di soccorso

emanate dal gestore dell'Infrastruttura, si nega al macchinista che da solo sia addetto alla condotta del treno, in caso d'insorgenza di patologie improvvise e di una certa gravità, quella possibilità di un soccorso di una tempestività tale da garantirgli la sopravvivenza, assicurata oggi dalla presenza di un secondo agente abilitato, il quale, con reazione immediata è l'unico che, una volta allertato il 118, può provvedere al ricovero del treno nella più vicina stazione facilmente raggiungibile dai

mezzi e dal personale di soccorso, come già più volte accaduto. La vita di qualunque individuo, uomo o donna che sia e non più lavoratore o lavoratrice, da un punto di vista etico, civile, morale, legale e fin'anche religioso non può mai essere messa in pericolo, tanto meno da un'esperata ricerca di guadagno, essa è il bene che sempre, prima d'ogni cosa, va salvaguardato;

- Comunicazione terra treno costante e garantita, così come prevista dalle norme attuali, assicurata da un'apposita apparecchiatura fissa dotata di allarme in caso di mancata connessione. In questo caso,

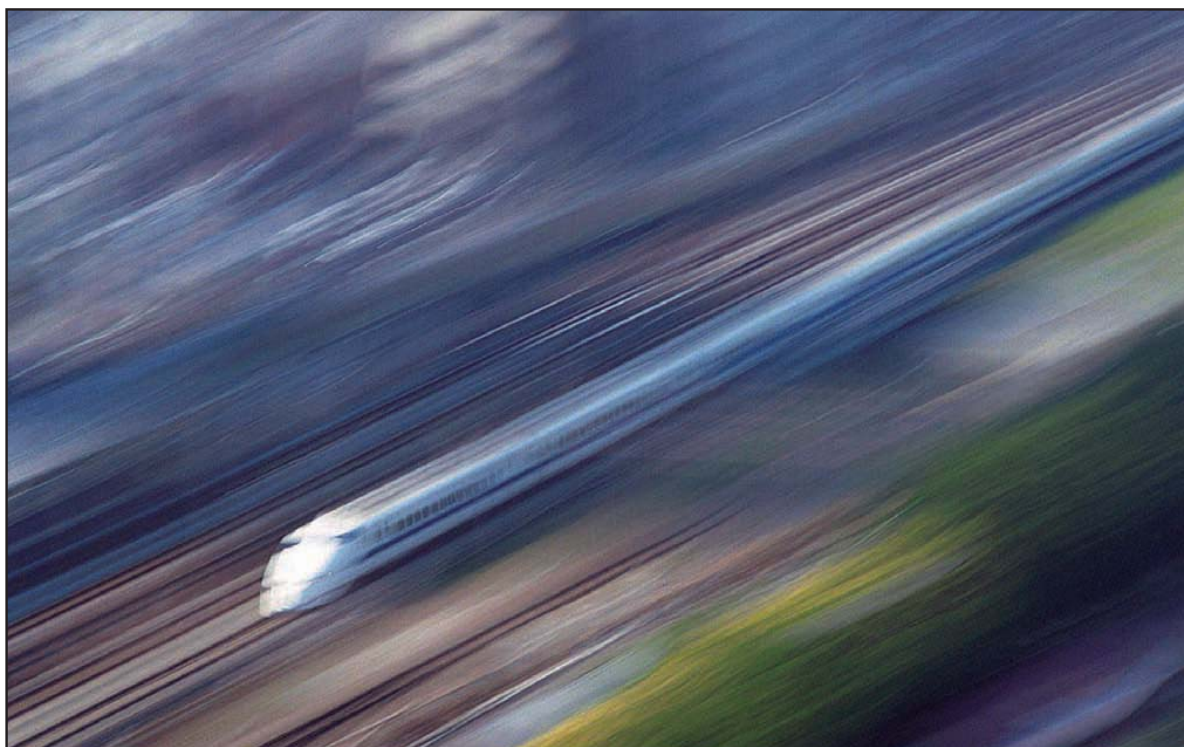
deve essere ben chiara l'impossibilità del prosieguo della marcia del treno con un solo agente alla condotta, come del resto, seppur ammantata da un opinabile velo di reticenza, è già sancita nelle norme in vigore;

- Sicurezza dei sistemi di distanziamento treni certa e omogenea sul territorio, garantita da impianti e tecnologie affidabili che prevedano una procedura d'intervento, in caso di avaria, semplice e funzionale che non scarichi sul macchinista il coacervo di opzioni dettate dall'attuale normativa, la quale, coniugata con l'endemica carenza di aggiornamenti professionali, mette oggi a dura prova la buona, funzionale e tempestiva operatività dell'equipaggio macchina benché composto da due agenti;

- Una regolamentazione d'intervento facile ed adeguata da adottare in caso di guasto al mezzo di trazione, che sia coerente con l'imprecindibilità dell'immobilizzazione del convoglio in caso di abbandono della cabina di guida o guasto alle apparecchiature del freno continuo;

- Certezza di riuscire ad immobilizzare il treno in qualsiasi condizione o acclività della linea nei tempi previsti dalle Fiche UE, trenta minuti, oggigiorno di gran lunga insufficienti per l'ottemperanza di tutta la procedura richiesta da parte di un unico agente, sempreché la mobilità lungo la massicciata sia garantita;

- Logistica adeguata in ogni sito di sosta e soprattutto cabine di guida che rispondano a standard in confort e pulizia degni di un paese civile, condizione che, alla luce dello stato della specifica vertenza che non trova soluzione ormai da anni, appare oggi, incredibilmente, come la condizione più ina-



sprente dell'auspicabile percorso negoziale;

- Programmi di formazione continua che garantiscano il mantenimento delle competenze di condotta e di assistenza da parte degli Istruttori di Linea.

Ovviamente i problemi non sono e non possono essere circoscritti all'ambito tecnico, in quanto, per raggiungere un diverso modello organizzativo, è imprescindibile ricercare la condivisione del personale, quindi vanno tenute ben presenti le seguenti criticità:

- Il rapporto fiduciario fra aziende e lavoratori è indubbiamente ai minimi storici grazie alle ultime due gestioni manageriali del Gruppo FS, pertanto recuperare la fiducia dei ferrovieri e di chi li rappresenta verso l'Azienda, diventa determinate per il buon esito di una vertenza molto complessa come questa. Se solo terminassero le continue parafrasi "artistiche" del CCNL AF da parte aziendale, avremmo fatto un gran passo avanti, invece, ogni giorno

ormai da anni, nascono e si moltiplicano le interpretazioni più capziose di accordi, norme o argomenti contrattuali, finalizzate alla ricerca forsennata di una mera riduzione di costi operativi, tra l'altro quasi sempre illegittimi.

- Grazie ad un impegno certissimo sulla comunicazione da parte del Gruppo FS, è diventato un pensare comune che ogni riorganizzazione, per essere valida ed efficace, debba esser fatta partendo dall'aumento dei carichi di lavoro delle categorie front-line dell'esercizio ferroviario, la strada più semplice che rappresenta, però, una verità, come al solito, incompleta e strumentale. Un'azione credibile, invece, non dovrebbe prescindere dalla ricerca di una condivisione di programmi organizzativi completi, i quali, tra l'altro, non possono trascurare una pianificazione di azioni mirate che partano, magari, dai cosiddetti "indiretti". Sia chiaro che ciò non significa spostare il problema dai macchinisti, dai capi stazione o dai capitreno, agli uffici o agli

impianti a terra, ma bensì rappresenta la necessità primaria di condividere una nuova organizzazione aziendale che, purtroppo, il management attuale, nonostante l'anno trascorso dal suo insediamento, non ci sembra ancora aver sufficientemente chiarito.

- Elemento determinante, nel percorso verso regole omogenee per tutti gli operatori del settore del trasporto ferroviario, che vogliano precorrere la stipula di un contratto unico per il settore e l'attuazione di qualsiasi progetto di modifica dell'equipaggio di condotta, è la costituzione dell'agenzia per la sicurezza ferroviaria. L'Authority è l'unica garanzia credibile che, il processo di liberalizzazione, possa avvenire senza trascurare il mantenimento degli standard di sicurezza. Nel contempo essa rappresenta, l'unica assicurazione, capace di cancellare la sensazione diffusasi tra il personale, di una destrutturazione, protratta negli anni, di quell'assetto normativo che ha permesso all'Italia di diventare il Paese con le ferrovie più

sicure. Si è partiti da una riorganizzazione meno burocratizzata delle procedure di sicurezza imposto dallo sviluppo tecnologico ormai avviato, ci troviamo oggi, invece, con una tecnologia spesso dichiarata e a nostro avviso non effettivamente messa in atto. L'operatività dell'agenzia permetterà il necessario riordino di tutte quelle normative, e sono tante, che, per quanto ci riguarda, in questi anni, hanno sembrato soddisfare molto, forse troppo le esigenze delle imprese di trasporto ferroviario, tutte nessuna esclusa, favorendo, contemporaneamente, il processo di liberalizzazione del settore. Tale atteggiamento, non condivisibile prima, diventa inaccettabile oggi, quindi l'agenzia è necessaria come l'arbitro in una partita di calcio.

- Il Governo, tramite il CIPE, ha eliminato nel 2006 il famoso K2, quel coefficiente che permetteva una riduzione del costo delle tracce orarie alle imprese ferroviarie, a fronte dell'effettiva tecnologia applicata sulle linee ferroviarie in sostituzione del secondo macchinista. È evidente che, per il Governo, è stata una mera operazione contabile della quale, però, le Imprese Ferroviarie, esterne al Gruppo FS, se ne sono fatte scudo e quindi, pur sapendo che non esistono le condizioni per mandare un solo macchinista alla guida dei treni, pretendono che i maggiori costi vengano caricati in capo al gestore dell'infrastruttura Nazionale, RFI. Conseguentemente, con un vittimismo poco onorevole, gridano alla discriminazione, come se tali costi non venissero pagati anche da Trenitalia. Accusano il Gruppo FS di conflitto d'interessi, con un clamore ed un'insistenza tale da convincerne anche il ministro delle infrastrutture. Lo dimostra il modo in cui, ormai da tempo, egli caldeggia la

fine degli attuali assetti industriali del Gruppo FS stesso. Abbiamo notizia che alcune aziende hanno interessato anche l'Antitrust e non ci meraviglieremmo se, anche quest'ultima, vedesse come attività prevalente, ovvero l'indebito strumento di soffocamento della concorrenza, il fatto che le tracce orarie non usufruiscono di sconti o che non sia possibile un equipaggio ad agente solo. Purtroppo è nostra opinione che questo attacco concentrico a Trenitalia e al Gruppo FS sia dovuto ad una maggiore reattività del management rispetto agli ultimi anni. Una posizione che potrebbe apparire senz'altro legittima da parte delle

nuove Imprese Ferroviarie, sempre che esse fossero davvero aziende private ma, e non è certo un segreto, le Società in questione, a ben vedere, sono Aziende di patrimonio pubblico, vuoi di Province Autonome con agevolazioni fiscali diverse da altre regioni Italiane, vuoi dei Paesi stranieri confinanti con l'Italia, vuoi di amministrazioni regionali. Pertanto, vediamo in tutto questo e in coloro che attaccano strumentalmente il Gruppo FS dietro principi di liberismo, un forte attacco al Sindacato Italiano in genere, il quale sta lottando per garantire al Paese, prima di tutto i più elevati livelli di Sicurezza mondiali nei trasporti ferro-

PER CONTARE DI PIU' 

... PER TUTELARTI

... E CRESCERE INSIEME



**ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE**

viari, quindi, una maggiore qualità del servizio e delle tutele necessarie per chi opera in questo settore.

- La complessità del processo non permette di non considerare anche gli orari di lavoro che non potranno sottrarsi ad una seria rivisitazione, dovendo garantire carichi di lavoro omogenei e sostenibili.

- Chiaramente chi vive e vivrà sulla propria pelle queste trasformazioni, avrà bisogno della necessaria soddisfazione economica, essendo essa il primo motore dell'economia (parafrasando un noto economista). Di conseguenza, riteniamo che, contestualmente, vadano rivisti istituti come il Salario professionale o indennità di utilizzazione, affinché rispondano a norme valutative di giusti compensi economici, riconoscendo le professionalità, che dovranno essere sempre più curate, e il reale lavoro svolto. E' evidente che non si sta parlando del solo macchinista ma di tutte le categorie che saranno interessate.

Concludendo, tenendo ben presenti almeno le criticità espresse, è evidente come i problemi da dirimere siano notevoli e di non facile soluzione e che, solo con il confronto sviluppato senza fughe in avanti cercate per sempre deprecabili scorciatoie, sia possibile raggiungere delle auspicabili soluzioni condivise.

Il fatto che solo in Italia i Treni

vengano condotti da due macchinisti, non ci fa sentire isolati verso l'Europa, in considerazione del fatto che, l'Italia, ha la ferrovia più sicura del mondo e, quando si parla di ferrovie, in questo caso si parla del Gruppo FS!

Se questo è vero riteniamo di non dover prendere esempio da nessuno e tanto meno dai "pionieri del Trasporto Ferroviario" che ricercano solo il più elevato guadagno da un'attività che in

Ferrovie non riusciamo proprio a vederla come la soluzione ottimale di qualunque problema; riteniamo possibili diverse organizzazioni del lavoro che permettano di garantire sicurezza, qualità della vita.

Ciò perché siamo convinti che un equipaggio treno composto da due agenti, non va visto come un costo per le aziende ma come un'opportunità.

Diventa necessario pertanto l'apertura di un tavolo di con-



realtà dovrebbe servire per movimentare il Paese e creare progresso.

Secondo noi il Trasporto ferroviario va visto come il volano per lo sviluppo di ogni Nazione, quindi, deve fornire alti livelli di qualità e sicurezza del servizio, che permetta le necessarie tutele e garanzie al mondo del lavoro interessato, offerto al giusto costo.

Quindi, in merito alla tematica fin qui trattata dell'Agente Solo, riteniamo di aver reso evidente, pur rendendoci disponibili per qualsiasi confronto, come FAST

fronto fra Associazioni Datoriali e Sindacali per il contratto unico del settore e, qual'ora il Governo del Paese, dopo la Sanità e l'Istruzione, vedesse la mobilità di persone e merci fra le proprie priorità, avrebbe il dovere di dire quali siano le risorse, attingibili dalla fiscalità generale, disponibili per il trasporto ferroviario.

E' l'unico sistema, a nostro avviso, affinché si possa far capire, una volta per tutte, l'entità del ruolo strategico che viene assegnato nello sviluppo dell'economia italiana a questo fondamentale vettore della mobilità.

Bigliettaio: Capotreno = Controlleria: Movimento

di Chiara Bandieri

Molti viaggiatori saranno rimasti sorpresi nel vedersi controllare il biglietto al momento dell'arrivo in stazione e non magari sul treno durante il viaggio.

La controlleria a terra è il nuovo espediente ideato da Trenitalia per arginare il problema dell'evasione, divenuto incontenibile da parte del capotreno che sempre più spesso siede accanto al macchinista in cabina di guida, non certo per sua volontà, ma per scelta dell'Azienda.

Il capotreno è stato costretto a cambiare il suo modo di lavorare, il suo concetto di controllo e responsabilità dei soggetti trasportati, divenendo un personale di bordo anomalo, perché in realtà è anche personale di macchina.

Questa confusione non poteva che lasciare delle conseguenze indelebili non solo sullo svolgimento e sull'effettuazione della prestazione lavorativa, ma anche conseguenze ulteriori e forse non preventivate, come mostrano i recenti casi di aggressioni subite da parte dei viaggiatori che non sono più abituati ad un controllo a bordo treno e che quindi vedono il capotreno come un intruso in quella che ormai sembra essere una consolidata realtà.

La controlleria a terra viene svolta da tutor, capi personale viaggiante e controllori accompagnati da personale degli uffici che scelgono volontariamente di prestare tale servizio

durante le loro ore lavorative.

Ovviamente il personale degli uffici non può emettere biglietti, competenza che spetta solo a coloro che sono abilitati all'esercizio di tale funzione, ma è stata fatta una scuola anche per questo personale non abilitato, affinché possano essere effettivamente utili durante le ore che

prima di lasciare la stazione.

E' certo che questo "filtro", oltre a consentire un recupero di denaro, rappresenta anche un deterrente per quei viaggiatori che non intendono pagare il biglietto.

Vedere dirigenti fare parte di queste squadre e quindi scendere nel quotidiano, rendendosi personal-



dedicano al controllo a terra dei biglietti.

Questo tipo di controlleria non è volta, nel modo più assoluto, a verificare il lavoro del capotreno, anzi telefonicamente le squadre di controlleria a terra contattano il capotreno per sapere se sta scortando un treno o se viaggia da secondo agente in macchina, preferendo effettuare i controlli verso questi ultimi per sopperire alla mancanza di controlleria a bordo.

I viaggiatori sembrano in generale accogliere questo servizio, salvo qualcuno che andando un po' di fretta è costretto a mostrare il biglietto

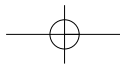
mente conto delle difficoltà e delle problematiche concernenti gli aspetti riguardanti la controlleria, non può che valutarsi positivamente.

La controlleria a terra potrebbe anche rappresentare un modo di utilizzazione del personale inidoneo a viaggiare senza costringerlo a spostarsi in luoghi troppo lontani dalla propria residenza e garantendogli comunque un'entrata aggiuntiva attraverso quella percentuale che viene percepita sui biglietti emessi.

I capotreno non vengono in alcun modo danneggiati nella loro professionalità da una simile attività ed affermazioni contrarie non possono essere accolte perché hanno una visione parziale e del tutto fuorviante di quelle che sono le competenze dei capotreno.

Il capotreno non è un bigliettaio, il suo compito principale è quello di garantire la sicurezza a bordo treno. Ultimamente i conti in rosso della nostra Azienda hanno fatto dire ai tutor che anche il fattore degli incassi è importante se non proprio quanto la sicurezza ci si avvicina molto, ma le conseguenze per negligenza ad una norma sulla sicurezza e quelle per una mancata controlleria sono





invece molto lontane.

La professionalità di un capotreno si apprezza nella sua conoscenza delle regole sulla circolazione dei treni, sul "movimento".

E' questo che lo distingue da altre qualifiche di bordo come la vecchia figura del conduttore, per esempio. Prima era molto più marcata la distinzione tra queste categorie, con conseguente chiarezza delle rispettive competenze, responsabilità e professionalità.

Oggi sia il capo servizio treno che il capotreno hanno le stesse abilitazioni e a distinguerle c'è solo un'episodica giornata di turno, quando viene rispettata.

Dunque il capotreno non viene neppure sfiorato dalla questione tanto dibattuta sulla legittimità della controlleria a terra.

Forse sarebbe più corretto impostare il problema sull'effettiva volontarietà con cui il personale degli uffici

sceglie di dedicare parte delle ore della propria prestazione lavorativa a svolgere un servizio del tutto estraneo alle sue mansioni.

Ancora meglio è prendere coscienza dell'utilità di una tale attività e porre in essere una serie di manifestazioni di interesse volte a creare una nuova figura professionale, e dunque posti di lavoro capaci di fungere da filtro per garantire un recupero di denaro e maggiore sicurezza a bordo treno.

Stiamo ultimamente assistendo ad un imbarbarimento della società in generale, ma soprattutto questa si concentra in certi luoghi come ad esempio intorno e dentro alle stazioni.

La sorveglianza è del tutto inefficiente, quindi, almeno un corretto controllo del documento di viaggio può consentire, oltre allo svolgimento di un servizio di trasporto sereno, anche una scrematura di certa clientela che diventa difficile da gestire una volta che il treno è partito.

Far chiarezza sulla figura del capotreno è essenziale, soprattutto in virtù dell'avanzare di tecnologia che porta all'abbandono di tutti gli apparati e questo divenire lo renderà il vero protagonista della circolazione.

Quindi non è un aiuto nel controllo dei biglietti, che tra l'altro si svolge a terra e non a bordo treno, a far suscitare reazioni contrarie da parte della categoria dei capotreno, ma è la perdita del loro vero ruolo, lo scarso interesse all'aggiornamento, la distanza di un'Azienda che non gli corre mai incontro, ma anzi sceglie sempre strade diverse per non incontrarlo.

Creare nuove professionalità è positivo, ma non al prezzo di danneggiarne altre.

E' questo equilibrio che l'Azienda deve curare, affinché ogni qualifica sia in armonia e in funzione dell'altra in modo da dar vita ad una perfetta collaborazione da cui tutti potranno trarre beneficio.

La virgola

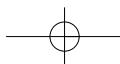
Deposito locomotive di Firenze. Pietro era affacciato al finestrino del locomotore e fumava una sigaretta, in attesa di "calare", come dicevano lì, verso la stazione ed agganciarsi al materiale dell'Inter City per Milano. Fumava fuori perché il socio non solo - come diceva una vecchia canzone - "non era mai riuscito ad imparare a fumare", ma provava addirittura fastidio per il fumo altrui. "Roba da matti", pensava Pietro, che dall'età di quattordici anni non aveva mai fumato meno di trenta sigarette al giorno e quindi guardava quasi con sospetto coloro a cui il fumo dava fastidio. Se poi erano anche astemi li considerava, con una personalissima definizione, "uomini incompleti".

Ma almeno questo il suo socio glielo risparmiava, poiché gli faceva volentieri compagnia con un buon bicchiere di vino rosso ai pasti. Pietro fumava la sua sigaretta, quindi, quando si avvicinò il Deviatore del deposito che gli chiese: "Hai l'accendino meccanico?" L'accendino meccanico? E cos'era mai? Ne aveva a decine, e ne acquistava sempre di nuovi perché tendeva a lasciarli in giro, a smarrirli, ma di un accendino meccanico non aveva mai sentito parlare. Intanto il deviatore aspettava. Ad un tratto, gli venne come un flash. "La virgola!" La frase precisa pronunciata dal collega era: "Hai l'accendino *virgola* meccanico".

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

Il meccanico era lui, Pietro! Ricordò che a sud del Po i macchinisti non vengono chiamati *maestri* come a Milano ma, appunto, *meccanici*. Ricordò anche del suo primo Capo Deposito Istruttore che raccontava spesso di quando, apostrofato come *meccanico* e mal sopportando tale termine, rispose al malcapitato: "Se meccanico è una parola buona, meccanico anche a te, se è una parola cattiva, meccanico a te e a tua sorella." Sorrise e fece accendere la sigaretta al deviatore. Nel frattempo, una voce dall'altoparlante comandò al locomotore dell'Inter City di "calare", stroncando sul nascere la voglia di Pietro di accendersene un'altra.



Ferrovieri e Autoferrotranvieri: quale CCNL?

di Massimiliano Pantanella



L'accordo del 15 maggio, con il conseguente accordo del 17 e 18 luglio 2007, firmati a seguito degli incontri con il Governo in seno alla "Cabina di Regia" hanno, in buona sostanza, chiarito la posizione del Governo stesso.

Sempre nel mese di luglio, il giorno 23 a Montecitorio, in un incontro presieduto dal Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali, On. Cesare Damiano, riguardante il III Tavolo sul TPL ed avente come oggetto il contratto unico di settore, si sono gettate le basi per la stipula di un contratto unico di lavoro per gli Autoferrotranvieri ed i lavoratori e le lavoratrici di tutto il comparto delle Attività Ferroviarie.

La conferma dell'indiscutibile posizione del Governo sta nell'emendamento condiviso con il Sindacato all'art 13 del ddl 1644, cosiddetto "decreto Bersani sulle liberalizzazioni", dove è stato aggiunto il comma 5bis, che inserisce nel Dlgs 188/03 il seguente capoverso: **"Per il rilascio ed il mantenimento della licenza e**

del certificato di sicurezza, è necessaria l'applicazione da parte dell'impresa ferroviaria del contratto collettivo nazionale per i lavoratori addetti al settore delle attività ferroviarie e servizi connessi, stipulato dalle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori comparativamente più rappresentative a livello nazionale".

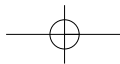
Risulta pertanto evidente che, nell'operazione di costruzione del nuovo contratto unico del trasporto ferroviario, diventano prioritari i principi, i diritti e i doveri sanciti oggi nel CCNL AF del 16/4/2003. Chiaramente, parafrasando l'On. Damiano, sarà necessario *"farne uno nuovo dagli ancoraggi esistenti, dove si potrà innovare e cambiare con i lavoratori e con le imprese"*.

È evidente che questa posizione ha creato non pochi malcontenti, in primis proprio ASSTRA - associazione datoriale delle imprese che fa riferimento al CCNL degli Autoferrotranvieri - la quale non ha potuto fare a

meno di sentirsi sorpresa e investita da uno stravolgimento tale da spingerla ad invocare l'intervento dell'antitrust, denunciando una fatidica anti-economicità del CCNL delle Attività Ferroviarie.

Comprensibile, meno intelligibile, invece, ci risulta il fatto che nessuno abbia ritenuto opportuno chiarire che il CCNL delle AF non è il Contratto del Gruppo Ferrovie dello Stato o abbia tentato di spiegare la necessità di regolare la concorrenza in un mercato dove vige una situazione che vede ben 42 imprese ferroviarie, con altrettante licenze, utilizzare i contratti più disparati, dal CCNL delle Attività Ferroviarie a quello degli Autoferrotranvieri, per arrivare fino ai Contratti individuali.

Per questi motivi bisogna avviare un lavoro istruttorio d'intesa con il Ministro dei Trasporti, il Ministero del Lavoro, Confindustria (AGENS) ASSTRA e ANAV, per la parte datoriale e i sindacati di settore comparativamente più rappresentativi (FILT, FIT, UILT,



FAST Ferrovie e OrSA) per i lavoratori, un lavoro al quale potrebbero partecipare anche le regioni, in ragione del grosso interesse che nutrono verso quest'importante cambiamento.

Il coinvolgimento degli organi locali potrebbe essere utile anche per chiarire i contorni e le ragioni di quel deprecabile fenomeno che consente, a seguito della nota legge "Bassanini", in tante, troppe Imprese di Trasporto Pubblico Locale l'esistenza di una "Casta", composta da ex politici e Dirigenti aziendali che fanno

Orario di Lavoro settimanale:

CCNL AF: 38 ore settimanali calcolate su base mensile.

AUTOFERRO: 39 ore settimanali con la possibilità di arrivare a 44 purché la media su 17 settimane sia di 39 ore.

Orario di Lavoro giornaliero:

CCNL AF: 10 ore diurne nella fascia 5 - 24 (prolungabile fino alle ore 1 aziendali per treni viaggiatori con rientro in fuori servizio dopo l'8° ora), 8 ore notturne nella fascia 0-5 (9 ore in

Riposo Settimanale:

CCNL AF: 48 ore, di norma al 6° giorno e spostabile dal 4° al 7° garantendo 3.538 ore annue di riposo.

AUTOFERRO: 24 ore, di norma la domenica e 52 nell'arco di un anno (52x24=1248 ore annue a cui vanno aggiunti i riposi giornalieri 10x52=520 che sommati danno 1768 ore annue).

Lavoro Straordinario:

CCNL AF: 80 ore su base trimestrale e 250 ore su base annua.



impresa senza l'onere del corrispettivo "rischio d'Impresa".

Una sorta di lobby che, dietro grandi discorsi di Liberalizzazione e attacchi al Gruppo FS e a Trenitalia in particolare, maschera costi indiretti del Trasporto - dirigenti, staff e consigli di amministrazione - ben più elevati di quelli che continuamente vengono denunciati per Trenitalia.

Analizzando i due contratti attualmente in discussione, è possibile notare alcune differenze che appaiono evidenti nella parte normativa, che è certamente quella che più colpisce l'attenzione sia dei lavoratori che delle Imprese:

turni avvicendati nelle 24 ore).

AUTOFERRO: di norma 8 ore (servizi extraurbani), 7.15 (servizio Urbano) vengono definiti inoltre: "prestatori d'opera discontinui".

Riposo Giornaliero:

CCNL AF: 16 ore (11 ore a livello aziendale) in residenza e 7 fuori residenza (riducibile a 6 se almeno 4 ore sono nel periodo 0 - 5).

AUTOFERRO: 10 ore in residenza (riducibile a 8 ma con compensazione prima o dopo la deroga) e 8 fuori residenza (riducibili a 7 con compensazione prima o dopo la deroga).

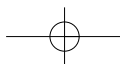
AUTOFERRO: 2 ore al giorno e massimo 12 a settimana.

Ferie:

CCNL AF: 24 giorni fino ad 8 anni di anzianità e 29 giorni con più di 8 anni di anzianità (con orario settimanale su 6 gg) più 4 giorni di festività soppresse.

AUTOFERRO: 25 giorni fino al 20° anno di anzianità e 26 giorni con più di 20 anni di anzianità più 2 giornate di festività soppresse e 4 giorni di permessi (1 in più se in un anno si è fruito di meno di 74 giorni di riposo o di non prestazione).

Da notare, inoltre, che nell'autoferro il limite giornaliero riguarda il solo lavoro effettivo





che comprende:

il tempo di condotta,

1/2 o 1/4 dei tempi accessori a seconda della natura del servizio,

1/2 del tempo di via ordinaria comandata o viaggio fuori servizio,

1/2 del tempo in cui fa riserva o è disponibile in stazione o in scalo ma non viaggia.

Il lavoro effettivo, più l'aggiunta delle percentuali mancanti va a formare il "periodo lavorativo" che può raggiungere le 11 ore nell'arco delle 24 ore.

E' opportuno precisare che, al personale addetto ai servizi per la mobilità degli autoferrotranvieri, si applicano ancora le norme della legge 692 del 15/3/1923 e parte del Regio Decreto Legge n.2328 del 19/10/1923, quest'ultimo, per gli art. 16,21,26,31 e 34 è giudicato incostituzionale ed è stato abrogato dall'art. 104 del D.P.R. 753/1980, in quanto doveva essere sostituito da un regolamento emanato dal Ministero dei Trasporti.

Per il CCNL AF, invece, valgono i limiti di legge previsti con il Dlgs 66/2003, il quale va però in contrasto con il R.D.L. n.2328.

Si potrebbero e si dovrebbero scrivere molte pagine per spiegare le tante altre differenze tra i due

contratti, ma, con la speranza che ciò sia in via di unificazione, si può solo sottolineare come la differenza della regolamentazione dell'Autoferro sia stata lasciata volutamente lacunosa e non normata, praticamente dal 1923, quindi inadeguata alle nuove esigenze di mobilità ma soprattutto di rispetto della dignità del lavoratore.

Inoltre questa vacanza legislativa ha favorito accordi aziendali, nei quali si sono normati, in modo estremamente eterogeneo, istituti basilari come: i riposi settimanali, le prestazioni notturne (che per l'Autoferro possono essere non più di 6 consecutive a fronte di 2 compresi tra due riposi settimanali del CCNL AF) e il compenso per lavoro

straordinario.

Il CCNL AF invece vanta una tutela molto più ampia e moderna, prestandosi, di fatto, a diventare la base del Contratto Unico del Trasporto Pubblico Locale, nonostante andrà innovato pensando anche al futuro del TPL oltreché degli altri vettori di trasporto su ferro e dell'indotto industriale direttamente collegato ad esso.

Questa prima analisi potremmo chiuderla con una domanda: ma i lavoratori del settore autoferro sono a conoscenza che il CCNL delle AF non "affama" le aziende e dà maggiori garanzie di sicurezza e qualità del lavoro rispetto all'attuale contratto degli autoferrotranvieri?



Marcia a vista sui P.L. aperti guasti ed impresenziati

di Gianluca Cecchini

Non è la prima volta che i lavoratori si scontrano con disposizioni aziendali non conformi alle norme che regolano la circolazione ferroviaria. Diventa difficile, una volta acquisita una specifica professionalità, certi delle competenze frutto di anni di formazione, trovarsi davanti a indicazioni contrarie a ciò che si dava per assodato. Il disorientamento che si crea all'interno di una categoria che non può permettersi il lusso del dubbio, e che è tenuta ad assumere la giusta decisione in brevi frangenti di tempo, è deleterio per le conseguenze che ne possono discendere non solo per quanto attiene alla regolarità dell'esercizio, ma anche e soprattutto per la responsabilità che incombe direttamente sulla persona che opera. Senza tener conto che l'incertezza e la pressione sono in genere le principali cause di errore. Il primo compito dell'Azienda è ridurre al minimo i casi di ambiguità in merito all'interpretazione e relativa applicazione delle norme.

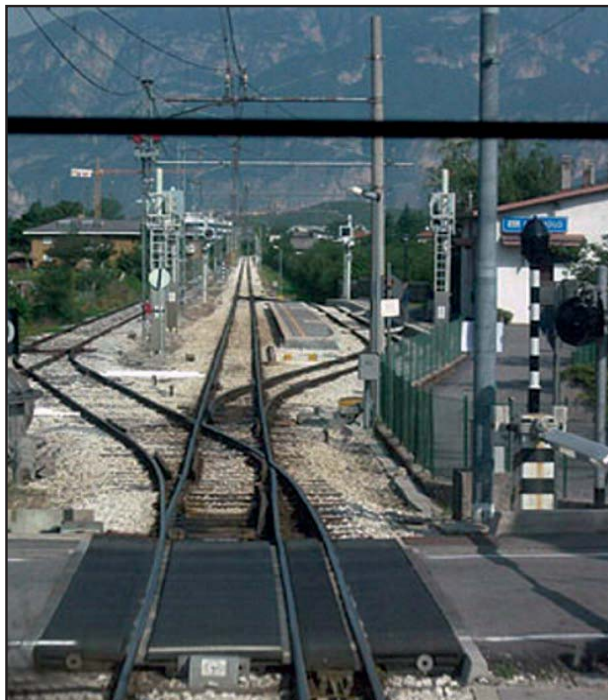
Questione particolarmente delicata, sempre molto sentita da parte del macchinista, è quella relativa al comportamento da tenere in caso di passaggi a livello guasti o mal funzionanti. Secondo quella che è la procedura da seguirsi, i DM/DCO, al verificarsi dei guasti, ordinano la

“marcia a vista” al PdM, a cui demandano la responsabilità di gestire la emergenza. Si tratta di un'esecuzione solo parziale del dettato normativo, che assume particolare gravità perché istiga il lavoratore a farsi carico di decisioni e comportamenti da cui potrebbero derivargli conseguenze gravissime, anche penali.

Non ci sono vie d'uscita? Non esistono margini di scelta?

Vediamo di fare chiarezza sull'argomento.

La materia dei P.L. è regolamentata dal DPR 459/92, Testo unico del Codice della Strada che, all'art. 184, recita: “...in caso di avaria ai meccanismi di chiusura dei passaggi a livello con barriere o semi barriere, le stesse sono sostituite con almeno un cavalletto per parte che deve essere esternamente a strisce rifrangenti bianche e rosse ...”, specificando che la predisposizione di tutto ciò che occorre per garantire la sicurezza (presenza di personale munito di segnali ottici, quali bandiere o lanterne, cavalletti ecc.) è di esclusiva pertinen-



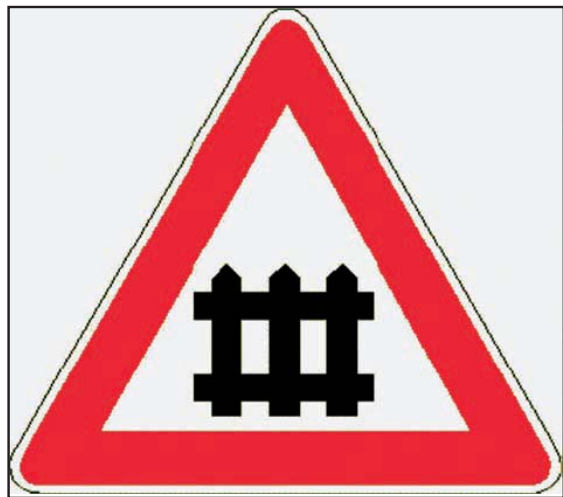
za del gestore dell'infrastruttura.

È evidente che, laddove le FS predispongano i sistemi di protezione, il problema di fatto non sussiste, perché il PL è operativo e presenziato, quindi superabile in sicurezza.

Ma in realtà si pone poiché le FS, nella quasi totalità dei casi, non mettono in atto alcun sistema di sicurezza ed impongono al PdM, come dicevamo, la “marcia a vista”.

Ebbene, in questo caso il macchinista ha tutti i diritti di rifiutarsi di adempiere a tale ordine.

Nei vari contenziosi legali, intentati dall'azienda nei confronti dei macchinisti che hanno deciso di non assumersi la responsabilità di impegnare un passaggio a livello privo delle protezioni, la giurisprudenza si è espressa a favore del comportamento del lavoratore, giudicandolo “improntato alla massima prudenza”, ed addebitando la vera responsabilità delle conseguenze sulla regolarità del servizio, causate dalla mancata apposi-



zione dei dispositivi di sicurezza sussidiari, alle stesse Ferrovie dello Stato, uniche vere responsabili del disservizio.

Trenitalia, per la verità, ha emanato delle circolari a chiarimento del problema dove di fatto si giudica non perseguibile il comportamento del personale di condotta che richiede, a fronte di una prescrizione di marcia a vista su un PL, la formale comunicazione da parte del DM/DCO dell'adozione dei provvedimenti di protezione sostitutivi previsti dal Codice della Strada e del relativo Regolamento di Attuazione.

Con una comunicazione a firma dell' Ing. Berlincioni, specifica chiaramente che *"l'impegno del PL con M.A.V. non contempla il coinvolgimento di membri dell'equipaggio nella regolazione del traffico stradale, ma va richiesto l'intervento degli organi di Polizia. Richiesta che va fatta da parte del DM/DCO non appena si verifichi la mancata chiusura del PL"*.

Il nostro sindacato, da sempre attento alle problematiche legate alla sicurezza, anche dal punto di vista del personale, suggerisce al macchinista che, malauguratamente, dovesse trovarsi in tali situazioni, di attenersi scrupolosamente alla normativa vigente ed alla regola generale che impone di assumere sempre la soluzione maggiormente restrittiva dal punto di vista della sicurezza.

Nello specifico, a fronte di una richiesta di "marcia a vista", dovrà preventivamente chiedere se sono stati attivati i dispositivi di sicurezza ausiliari (cavalletti, personale con bandiere, lanterne ecc...).

In caso di risposta negativa dovrà pretendere un ordine scritto, e solo successivamente dovrà rifiutarsi di eseguirlo compilando un M40 in cui si faccia chiaro riferimento alla "richiesta di protezione lato strada come da DPR 495/92".

Il rispetto delle regole non deve spaventarci; esso è l'unico discriminante tra ciò che è tutelabile e ciò che non lo è.

Prodotto Notte Nazionale, Internazionale e Ristorazione a bordo treno

di Aniello Carpenito



Nel 2008 assisteremo ad un incremento del Prodotto Notte Nazionale che si concretizzerà a partire dal prossimo cambio orario. Si è dunque scommesso su una rivalutazione dell'offerta notte nazionale. In realtà non si tratta di un vero e proprio incremento, ma è forse più corretto parlare di un ritorno al passato. Infatti verranno ripristinati i treni soppressi dallo scorso cambio orario. Niente di sconvolgente, dovremmo essere abituati a questi continui cambi di tendenza e di relative scelte di un'Azienda che non mostra mai di riuscire ad avere un quadro chiaro, un'organizzazione studiata e valutata in maniera seria. Tutto questo ovviamente ha un costo che spesso l'Azienda sembra sottovalutare.

Questo ennesimo cambiamento non atterrà soltanto ad un'estensione chilometrica, ma apporterà un miglioramento anche dell'offerta grazie ad un potenziamento della composizione dei treni (+ 10 vetture tipologia seduto, + 2 T6). E' auspicabile che anche l'aspetto

qualitativo e non solo quantitativo rientri nel progetto 2008. Una maggior attenzione alla pulizia delle carrozze è forse il messaggio che molti si attendono per poter utilizzare questi treni. Un'offerta quindi che non sia solo fatta di numeri per chilometri e per vetture. Il messaggio che rende percorribile la strada proposta dall'Azienda è quello di corredare questi dati con un servizio di qualità.

Accanto a questa soluzione inerente al trasporto nazionale si constata però, sul piano internazionale, una riduzione dell'offerta, soprattutto sull'asse Italia-Austria-Germania:

il treno 286 non partirà più da Napoli, ma da Roma;

il 288 da Firenze a Monaco sarà soppresso;

il 234 Roma-Vienna viene fuso con l'ex 286, domani 388 sino a Bologna, dove verrà scomposto per creare la sezione che va a Vienna e quella diretta a Monaco,

per una riduzione complessiva dell'Offerta Notte Internazionale pari al 20% di T/km.

Inoltre per questi treni il personale di accompagnamento, dal prossimo cambio turno, non sarà più italiano, bensì cuccettisti tedeschi e austriaci e stessa provenienza avrà anche il materiale rotabile. Anche tutto ciò che ruota intorno all'effettuazione del treno, dalla pulizia alla manutenzione delle vetture, passerà agli operatori stranieri.

Nonostante le OO.SS. abbiano mostrato la loro disapprovazione in merito, l'Azienda non sembra interessata ad accogliere nessuna soluzione diversa, né a valutare altre proposte. Tagliare è sempre l'unica risposta per portare i conti in pareggio.

Non sarebbe meglio ripensare a soluzioni volte ad incrementare, a migliorare quei servizi che già esistono senza fare sempre passi indietro fino poi a rimanere con le spalle al muro?

Un altro settore che sconta gli effetti di questa politica riduzionista è quello dei Servizi di Ristorazione a bordo treno. Anche qui l'Azienda giustifica le proprie decisioni sostenendo di aver apportato tagli là dove non vi era mercato per cui diveniva eccessivamente oneroso e del tutto inefficiente mantenere questi servizi che sono, per contratto, "servizi a contribuzione", cioè sostenuti anche mediante un contributo dell'Azienda. Dunque una scelta puramente economica dettata dall'andamento del mercato, eseguita nel pieno rispetto della disciplina contrattuale ed affiancata da idonea informazione, tanto che l'Azienda sostiene di non aver ricevuto alcuna lamentela in proposito, nonostante tale servizio sia stato soppresso addirittura nel periodo estivo.

Non si può però dimenticare il passato ed anzi da questo si deve partire sempre per una corretta e ponderata determinazione del presente. Le scelte aziendali non molto tempo fa erano eccessiva-

mente diverse da quelle attuali. L'eccesso stava nella previsione di un servizio organizzato e pensato in modo tale da eccedere rispetto al reale fabbisogno, da essere altamente superiore rispetto non solo alle aspettative, ma all'effettiva richiesta. Questo errore di valutazione da parte dell'Azienda non può oggi ricadere sui posti di lavoro che, creati per imprese faraoniche dimostrate poi del tutto inadeguate, diventano semplici esuberanti da smaltire. Dietro ogni contratto di assunzione ci sono famiglie che fanno affidamento su quello stipendio a fine mese, che hanno preso impegni da onorare, non è possibile che tutto questo possa

risultare selettivo del personale di cui un'azienda seria si serve. Premiare i più capaci e meritevoli, responsabilizzare chi prende delle scelte riconoscendogli meriti e non.

Le indagini di mercato servono proprio ad evitare di spendere denaro inutilmente là dove non vi è domanda di un certo servizio che si vuole offrire. E' possibile provare a creare nuovi bisogni, incentivare una nuova domanda, ma nell'attuale servizio di trasporto ferroviario è certamente più importante migliorare il prodotto offerto che non crearne di nuovi per poi accorgersi di non essere in grado o non avere le capacità per



dipendere dai capricci di un'Azienda incapace di tener fede alle proprie scelte e che passa da eccessi a difetti senza valutarne le reali conseguenze. Diventa dunque lecito domandarsi: chi paga tutto questo? Su chi vanno effettivamente a pesare certe scelte?

L'Azienda deve assumersi la responsabilità delle proprie scelte, se un lavoratore sbaglia incorre in sanzioni e se è l'Azienda a sbagliare perché non dovrebbe rispondere dei propri errori? Chi è consapevole delle conseguenze delle proprie azioni è più attento nel suo operare. Quindi è il caso che anche l'Azienda e personalmente chi compie certe scelte sopporti le conseguenze che da queste derivano sia in positivo che in negativo. Questo è anche un crite-

gestirlo. Nessuno ha la sfera di cristallo che gli consente di fare previsioni certe per il futuro e anche accurate indagini e studi di mercato possono non dare l'esito previsto, ma questa Azienda troppo spesso prende decisioni che nel breve futuro si rivelano economicamente disastrose e non è possibile che le conseguenze siano sempre a carico dei lavoratori. Non è possibile incidere sulla vita delle persone solo per soddisfare ambiziosi capricci e poi, passata l'euforia, farli piombare nel più completo abbandono. In un corretto rapporto di lavoro se il lavoratore non adempie ai suoi compiti è passibile di sanzioni, ma se un datore di lavoro non adempie agli impegni assunti non può trasferire questa sua responsabilità sul lavoratore, ma deve farsene carico.

Bologna, 18 agosto 2007

OGGETTO: L.300/70, GIUSTIFICAZIONE ALLA SUA DEL 9 AGOSTO 2007 Dottor *****
p.e. Signor *****

Dalla Sua, la cosa più anomala è quella sulla recidività dello scrivente, perché sulla questione ritiro circolari e pubblicazioni di servizio, in tutto il 2006 ho ritirato, nell'orario di lavoro, oltre 30 Kg di materiale in formato ridotto A5 e piccola scrittura, se fossero stati fogli normali A4 si sarebbe superato il mezzo quintale.

Una questione di certo non normale, mai avvenuta prima nelle ferrovie dal 1980, ma i preposti aziendali non tengono in alcun conto che detto materiale va recepito ed almeno letto, vanno fatti gli aggiornamenti ai testi, pure questi in un tempo di lavoro. Eppure da un anno e mezzo (ANCHE NEL 2007 HO PROVVEDUTO NELL'ORARIO DI LAVORO) mi avete consentito di ritirare il tutto appunto nell'orario di lavoro, con il costo di un "RICHIAMO VERBALE", per il quale avete pagato le spese del Collegio.

Ergo, le ha pagate Trentitalia, non Voi. Poi ci sono 15 Euro di multa per i quali non potete citare recidiva, poiché è da tenersi ancora il C.C.A. alla D.P.L. di Bologna.

Lei, in base al CCNL, deve farmi fare 5 giorni di aggiornamento professionale procapite/anno (mai, mai fatti, al massimo 2) dove potrei non solo ritirare le circolari, ma anche avere i necessari chiarimenti ai testi dall'istruttore, come il manuale che Lei dice non ho (ma prima non sapevo neppure esistesse), sul cosiddetto Sistema Tecnologico di Bordo che non so a cosa di specifico si riferisca.

Poi, se ad oggi non ho una circolare di Milano 33/2007 in vigore dal 29/07/2007, se non ne ho un'altro di Bologna addirittura in vigore dal 29 Giugno (badi, nessuno mi aveva detto esistessero prima della Sua), io a Milano da Bologna, ci sono andato all'oscuro delle 2 circolari che cita.

Lei ed il Signor ***** (responsabile qualità dell'unità produttiva) avete disatteso la specifica normativa di RFI riguardo le informazioni da darsi al personale che svolge funzioni di sicurezza; avete inoltre intaccato la sicurezza dell'esercizio, proprio perché mi avete fatto condurre treni senza informarmi adeguatamente per l'attività che svolge, disattendendo anche le specifiche Leggi italiane.

Voi avete commesso la mancanza di informarmi solo il 10 Agosto u.s. con la Sua del 9 Agosto [Art.21 D.Lgs.626]

L'unica cosa della quale non sento affatto la mancanza è il manuale di condotta ETR 500 PLT, visto che sono abituato a risolvere le avarie 2 alla volta con il collega a causa del pessimo livello di manutenzione che hanno, piuttosto fate in modo che su tali treni vi sia sempre la Guida di Depannage in ogni cabina di guida (che include anche il Manuale di Condotta e per questo non porto da casa), visto che a Firenze a volte ci tocca di portarla con il cambio banco, visto tra l'altro che spesso non sono neppure aggiornate quelle.

Poi, dato che dal 10 Agosto sono in ferie, visto che mi fate fare questa giustificazione in ferie ed è davvero curioso che un quadro ed un dirigente dell'impianto non lo sappiano o si informino, non vado certo ora a firmarVi per ricevuta due circolari.

Visto che a Voi interessa solo quella firma e non il fatto che le abbia ricevute

Fattemele tornare al rientro, prima di salire la scaletta del locomotore il 28 Agosto, visto che mi dovrò presentare sul marciapiede 1° binario (o 4°) della stazione lato Ovest.

Io inizio a lavorare lì, non all'ufficio circolari dall'altra parte, molto distante, della stazione.

La stazione di Bologna è molto più lunga che larga, pare proprio non lo sappiate e visto che nei tempi del turno non ne tenete conto, così come in tali tempi non tenete in alcun conto il tempo per le circolari e/o pubblicazioni, eppure è a 31 ore/settimana, per saturare le 36 ore ne mancano 5, datemi alcune ore per le circolari come faceva l'Ing. ***** quando era lui il mio dirigente; così come mi informate su quali sono e quando entrano in vigore (questo è il Vostro lavoro, non il mio), le vado a ritirare prima dell'entrata in vigore e non dopo.

Lei Dottor ***** ha fatto male il suo lavoro, mi doveva informare prima che le circolari entrassero in vigore, della loro esistenza. O è il suo collaboratore che ha sbagliato?

Ma il responsabile della qualità (quale qualità? Visto il livello di degrado etico, professionale ed anche umano che c'è nell'impianto a causa della spropositata carenza di organici, per le speculazioni che proprio Voi fate sul Budget che gestite!)... mi ha incalzato mentre svolgevo attività sindacale (dimostrando di non conoscere neppure la Legge 300/70) perché nel tempo libero andassi a ritirare le circolari, con il solito sistema coercitivo fatto di velate minacce intrise di sorrisetti e ribadendo costantemente che "quello che fanno gli altri, lo devi fare anche tu!". Se lo può scordare perché io le Leggi le applico e pretendo lo faccia anche lui.

Inoltre, invece di pressarmi come sopra o disturbarmi col cellulare mentre guido il treno 717 (alla faccia della Sicurezza e dell'incarico che svolge), quando sono in servizio mi dia un ordine scritto precisando "COSA, COME, QUANDO"... avere le Circolari, provvederei immediatamente.

Non conosco neppure l'Art.51 punto H del CCNL? Si cita solo impropriamente l'PCL ed Art. 51/1? Su questa questione le ho già dato una giustificazione di 79 pagine con gli allegati l'ultima volta - che riconfermo integralmente anche con la presente e non riscivo perché già ha.

Ma vedo non demorde, specie da quando ho detto a ***** che anche lui deve applicare, sulla questione circolari le Leggi dello Stato, perché valgono per me lavoratore, per lui quadro e pure per Trentitalia azienda.

Così, "puntualmente", come già avvenuto per medesima contestazione, il primo giorno delle mie ferie, il 10 Agosto u.s., ho ricevuto la Sua del giorno prima, alla quale ulteriormente giustifico in tre punti:

1. Al telefono, il pomeriggio del giorno 10 u.s., con la Sua raccomandata in mano, Le chiedo se sapeste chi era il mio istruttore e se aveva letto i miei recenti rapporti, in quanto il Signor ***** mi aveva impedito di ritirare le circolari nell'orario di lavoro (l' allegato, è tale rapporto)

2. Se Lei avesse sentito davvero il mio istruttore, invece di scrivere tale cosa non vera sulla Sua Mi ha risposto che non sapeva chi fosse il mio istruttore, ma che i miei rapporti li aveva letti.

(attraverso, come Lei stesso mi ha riportato, quanto affermato invece dal *****), avrebbe certamente risparmiato per Trentitalia i soldi della Raccomandata postale.

3. Le circolari pronte da ritirare le avevo prese recentemente, in servizio, rimandando all'orario di lavoro il resto non pronto. L'unica occasione per poterlo fare era quella dei tempi di preparazione.

In 3° binario dell'ES 9423, dopo la prova del freno ed il controllo alla locomotiva di coda dell'EIR 500. Dalla scorta del mio istruttore del giorno prima al IC 717 gli avevo chiesto se aveva portato le circolari come altre volte, mi rispose di no perché "non poteva più", e così convenimmo che le avrei trovate l'indomani con unica ricevuta di firma, dal capo deposito in servizio.

Ma poi questi il mattino mi diceva che non le aveva. Perché?

Ciò che avevo concordato con il mio istruttore non è avvenuto perché impedito dal signor ***** per cui gli ho fatto rapporto. Ritengo tale comportamento del ***** molto grave, perché se ho condotto l'Eurostar per Roma, almeno la circolare 10/2007 dovevo conoscerla. Lo ha impedito.

Concludo la giustificazione che le devo in base all'Art.7 Legge 300/70, rimarcando che non sono un bambino e neppure intendo mettermi al livello di chi ha impedito potersi ritirare le circolari nell'unica occasione che il turno di lavoro (che sviluppa 48 giorni) permettevà.

Vedi posizione di 4 OO.SS./RSU del 24 Luglio u.s. in trattativa turni di lavoro dell'impianto? (allegato).

Il vero problema del signor ***** è che tanti macchinisti che lo assecondano per "il quieto vivere" si sono stancati di perdere per le circolari il loro tempo libero destinato al recupero psico-fisico, nel quale non hanno alcun obbligo nei confronti del datore di lavoro. Teme emulazione e non accetta più un trattamento privilegiato (cioè nel rispetto della Legge) per me, proprio perché R.L.S. dell'impianto.

Ma anche il mio collega può testimoniare che già tanti anni fa avevo due ore al mese di lavoro per le circolari, perché l'allora datore di lavoro prima citato, la Legge 626 Art.21 e 22 almeno li aveva letti.

Come alcune D.P.L. intervenute in vigilanza congiunta, che li avevano applicati.

Poi uscì la Circolare ***** di una ferrovia "virtuale" che non conosco, che non recepisco e non condivido come la mia O.S., perché la ritengo al di fuori delle Leggi dello Stato, come invece è Legge dello Stato, ribadisco.

Poi uscì la Circolare ***** con il quale volevate farci guidare i treni! il D.Lgs 626/94. Auspicio che per recepire l'Art 22, però non servano 14 Prescrizioni delle ASI (DPI, le Procure della Repubblica e 3 anni, come avvenuto col pedale del VACMA, con il quale volevate farci guidare i treni!

Quando si cita poi tale dirigente, nelle tumultuose variazioni di incarichi e responsabilità dirigenziali che mai si partecipano ai lavoratori, sarebbe utile rammentare che non è più dirigente nella Divisione Passeggeri; andò a quella Cargo, forse oggi è all' Holding... dove? Questo per dire che a volte, se vengono scritte cose sbagliate, non le si applicano, proprio come Voi avete fatto da un anno e mezzo sinora con la citata circolare *****.

Dopo un anno e mezzo la tirate fuori? Se è del 2004, dove l'avevate sinora?

O in tale periodo l'avevate lasciata nel cassetto proprio perché tale dirigente era a Cargo?

Distinti saluti, rammentando ai preposti aziendali che il macchinista Santi le circolari le ritira esclusivamente in un tempo di lavoro (anche mentre scendo dalla scaletta del locomotore nei 10' di cambio volante e passaggio di consegne al personale subentrante...) se qualcuno però me le porta con un elenco e con unica ricevuta, perché l'11° minuto vado a casa o a fare quello che mi pare. Tempo fa ne pagavate 30 di minuti!

Poi, se usate il tono della giustificazione, ma sono in ferie!

P.S. - Ritengo che il Vostro comportamento sia stato scorretto, di essere inoltre oggetto di un accanimento.

- Imparate almeno che non svolgo funzioni di macchinista mentre sono in ferie e neppure mentre svolgo attività sindacale (ho un incarico regionale ed uno nazionale che conosco) o di R.L.S.

Cose che purtroppo sinora, almeno il responsabile della qualità, non ha recepito. Spero lo faccia.

Miglior tardi che mai. Vi sono 2 allegati alla presente.

Roberto Santi



ZONA TERRITORIALE NORD
Delegato di Base R.S.U. 46 I.T.P. BOLOGNA

Bologna, 20 Agosto 2007

Spettabile Procura della Repubblica di Bologna,
(documento trasmesso tramite Polizia Giudiziaria della POLFER-Stazione di Bologna C.le)
U.O.P.S.A.L.- A.S.L. di Bologna, Spettabili Organi di Vigilanza delle Ferrovie:
Servizio Ispezione del Lavoro - D.P.L. di Bologna, alla c.a. del Direttore, Dottor *****

TRENTALIA- Datore di lavoro di zona e delegato per l'unità produttiva, Avv. ***** Ing. *****
Responsabile del Servizio Prevenzione e Protezione I.T.P. di Bologna, Geometra *****
Capo I.T.P. di Bologna, Signor *****

OGGETTO: ESPOSTO - DENUNCIA PER OMESSO AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE
(Art.21 e 22 D.Lgs 626/94) **AL PERSONALE DI CONDOTTA DEI TRENI**
Come Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza della mia unità produttiva, chiedo l'intervento del Magistrato e degli Organi di Vigilanza delle Ferrovie per sanare una grave situazione che si è venuta a creare sull'aggiornamento professionale dei macchinisti (rappresentati ai sensi del D.Lgs 626/94) e che lede la sicurezza dell'Esercizio Ferroviario, dei lavoratori e degli utenti delle ferrovie; inoltre chiedo che possano essere sanzionati secondo quanto prevede la Legge, i responsabili. **La questione ha due aspetti:** il primo sindacale e quindi collettivo **dove spetta alle Organizzazioni Sindacali ottenere specifici tempi di lavoro** per il ritiro, il recepimento dell'enorme mole di pubblicazioni di servizio, circolari, modifiche regolamentari (oltre 30 Kp. di carta in formato ridotto A5 a piccola scrittura nel 2006) ed ottenere i 5 giorni/anno di aggiornamento professionale previsti dal Contratto, l'altro aspetto grave, **che lo scrivente ritiene abbia risvolti legali**, è invece il fatto che i preposti per Trentitalia abbiano demandato totalmente al macchinisti l'andare a vedere, cercare su di un tavolo (esclusivamente in orario d'ufficio mentre il lavoro di condotta treni si svolge 24 ore su 24), **eventuali nuove circolari, le modifiche regolamentari agli impianti, ai segnali di linea di distanziamento dei treni ed alle macchine, le modifiche ai testi regolamentari.**

I quadri aziendali preposti in particolare, impegnati notevolmente alla condotta dei treni in straordinario, anche nelle ore di riposo settimanale per sopperire all'altrimenti insostenibile carenza di organici nei macchinisti procurata dai dirigenti, **sono venuti meno al loro compito d'istituto di informare i lavoratori dell'esistenza delle singole nuove norme, prima che entrino in vigore.** In un Paese civile come il nostro, dove le norme sulla Sicurezza ci sono seppur con blande sanzioni (ma dove e per questo il Legislatore sta intervenendo opportunamente), non è proprio possibile sia demandata solo all'etica professionale dei singoli lavoratori ed al loro tempo libero, **l'andare a verificare in anticipo rispetto l'entrata in vigore delle norme** (prima di condurre un treno Eurostar, Espresso, Inter City per Trieste, Roma, Milano, Pescara, ecc.) **se sono intervenute modifiche a tali linee ferroviarie.**

Tale lacuna aziendale, ricorrente e che intacca certamente la sicurezza sul lavoro e delle persone che trasportiamo, è "certificata e provata" da una strumentale contestazione che ho ricevuto in questi giorni, durante le mie ferie estive: **il problema è che prima avevo condotto treni senza che nessuno dei preposti mi informasse di Circolari in vigore da tempo, per le linee percorse.** Tale malcostume va sradicato, anche attraverso le norme in oggetto e per le quali D.P.L. sono già intervenute in passato, prima che si verificino tragiche conseguenze al nostro, Pubblico Servizio. **Fiducioso di un Vostro intervento, porgo cordiali e distinti saluti.**

R.L.S. di Trentitalia Roberto Santi
UFFICIO P.za Medaglie D'oro n°4 BOLOGNA c/o Associazione Professionale Macchinisti SMA
Tel. 051 240932 Tel.F.S. 921 3232 FAX 051 6303232 GSMR RFI 313 8151116 TIM 337 398969
NEWS: www.santirfs.it E-MAIL roberto@santirfs.it oppure santi@gastferrovie.it SAFETY FIRST



Aderente all'Associazione Nazionale Macchinisti Europei

Bologna, 19 Settembre 2007

E' bastata una mail ed oggi eravamo in 50 alla Procura della Repubblica, c'era l'udienza preliminare per il nostro Collega dell'I.T.P. di Roma, Domenico Romeo.

COMUNICATO STAMPA

ORE 11.30 - Sala Sirotti - Bologna Centrale
L' ASSEMBLEA NAZIONALE dei MACCHINISTI esprime soddisfazione per l'archiviazione delle indagini a carico del collega Domenico Romeo, il quale, l'8 febbraio 2006, si era rifiutato di condurre l'Eurostar 9311 perché attrezzato con l'"Uomo Morto". Tale apparecchiatura era già stata bandita dalle ASL con specifiche prescrizioni. Per questa azione Romeo era stato denunciato per interruzione di un pubblico servizio.
In attesa di leggere le motivazioni del dispositivo si valuta positivamente il fatto che il G.I.P. di Bologna abbia archiviato la posizione del collega Romeo perché "il fatto non sussiste". La vicenda rimane comunque aperta poiché i RLS dei macchinisti hanno presentato un esposto sul comportamento dei dirigenti aziendali che, in presenza di prescrizioni ASL, hanno continuato il processo di installazione dell'Uomo Morto sui locomotori, generando la condizione per innescare i disservizi conseguenti ai legittimi rifiuti dei macchinisti.

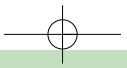
Come Associazione Professionale aggiungiamo:
Dal 1 Luglio 2007 su tutti i rotabili attrezzati di SCMT, doveva essere presente l'escluditore dal servizio del vigilante (E-VIG), ma così non è ancora nella flotta di Eurostar, né sui Minuetti del Trasporto Regionale.
Il 31 Luglio, in riunione con Trentitalia su questo (ci garantiva a breve il completo attrezzaggio dell' E-VIG, su tutti i rotabili) abbiamo detto che se oggi questi treni circolano, è solo per il sacrificio, per la professionalità dei Macchinisti, che vogliono bene a questa Azienda e vogliono garantire al meglio un Pubblico servizio!

Per l'A.P.M., Consigliere Nazionale Roberto Santi

ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE MACCHINISTI SMA
Consiglio Amministrazione - Ufficio di Presidenza in Via Varese n°34
00185 ROMA Tel. 06 4959903 -TIM 337 398969 NEWS: www.santirfs.it



LA BACCHIECA DELLE RLS



LA BACHECA DELLE RLS

Roberto Favretto rappresentante dei lavoratori per la sicurezza nei luoghi di lavoro ai sensi ex d.lgs 626/94. Mandato elettivo da novembre 2004 RSU/RSL 80 collegio condotta cargo Venezia
TRENTITALIA S.p.A. - DIVISIONE CARGO Via Parco Ferroviario 59, 30175 Marghera (VE).
 Telefono cellulare fs 313 8355880. e-mail: rlscargovenezia@email.it

Alla Procura della Repubblica di Gorizia, Via Nazario Sauro 1, 34170 Gorizia
 Segreteria 0481 593823, fax 0481 593902/21, procura.gorizia@giustizia.it

Oggetto:
 Sicurezza della circolazione ferroviaria. Esposto sul potenziale pericolo di incidente ferroviario per omissione sul segnalamento che comanda la marcia dei treni:
 1. Assenza delle tavole di orientamento in precedenza al segnale di protezione della stazione di Gorizia.
 2. Assenza delle tavole di orientamento in precedenza dei segnali di partenza della stazione di Gorizia.

Io sottoscritto Roberto Favretto, nato a Treviso il 22-12-1964, residente a Mogliano Veneto Via Sozzi 27/d, nel ruolo di rappresentante per la sicurezza dei lavoratori della ditta Trentitalia, premesso che i lavoratori rappresentati percorrono la linea ferroviaria Udine-Ronchi Nord in ambedue i sensi di marcia, espongo quanto segue:
 Le "tavole di orientamento" sono poste in precedenza di segnali luminosi fissi con la funzione di allertare il macchinista sulla prossima presenza del semaforo da rispettare.
 L'articolo 65 del "regolamento sui segnali" norma la loro presenza. Con tale testo, allegato alla presente, sono istruiti i macchinisti al rispetto dei segnali.

1. I macchinisti hanno informato il datore di lavoro ed il RLS che, percorrendo la linea Ronchi Nord-Udine, non sono anteposte le tavole di orientamento al terzo dei quattro segnali della stazione di Gorizia.



La foto a sinistra mostra i segnali di protezione interna della stazione di Gorizia, provenendo da Ronchi Nord.
 In questo istante essi sono disposti al rosso, sia quello sul binario di corsa, sia quelli a destra e sinistra per i binari dello scalo.
 E' evidente l'assenza di tavole di orientamento.
 Immediatamente dopo l'illuminazione dei marciapiedi della stazione.

Questa omissione è pericolosa perché avviene in curva con condizioni anomale. Infatti, la maggior parte delle stazioni presenta un solo segnale di protezione anziché due. Questo inoltre essendo posto oramai prossimo al marciapiede della stazione, anziché un chilometro prima, induce a non ricordare di essere in presenza di doppio segnalamento di protezione, ma pone già alla ricerca del successivo segnale di partenza posto normalmente a fine marciapiede. La gran quantità di rossi non aiuta a distinguere il proprio. Vi è quindi rischio di non individuare correttamente il segnale di protezione interno rosso e di oltrepassare lo stesso.
 I tratti di linea che i macchinisti percorrono svolgendo il turno di lavoro, si sono ultimamente allungati e con essi, la conoscenza di migliaia di chilometri di linea. Queste tratte non sono percorse con regolare continuità. Passano anche vari mesi prima di tornare su una linea. La memoria umana, inevitabilmente, non consente di ricordare visivamente il 100% della linea sulla quale, nel frattempo, si attuano immanicabilmente delle variazioni.
 I macchinisti hanno più volte segnalato questa anomalia ai preposti senza risultato. Si allega a documentazione un rapporto di servizio del 30/9/2005.

2. Sempre nella stazione di Gorizia si costata l'assenza delle tavole di orientamento in precedenza ai segnali di partenza posti sui binari di transito dei treni. Due riguardano il binario di marcia Nord uno il senso contrario. I treni merci transitano nelle stazioni alla stessa velocità con cui si o...
 Il macchinista necessita del ausilio fornito dalle tavole di orientamento per la concentrazione d'inquinamento luminoso ai segnali di stazione ove la concentrazione del macchinista deve essere completa. In stazione poi l'attenzione del macchinista deve essere concentrata sui segnali di arresto, con altri segnali rossi anziché viola come in Austria, presenza di persone o animali che possono essere pericolosi. Per questo ritengo che l'installazione delle tavole di orientamento a qu...
 regolamentare ed una doverosa riduzione del rischio da attuare ai sensi del ex...

Il testo "regolamento sui segnali" si trova anche nel sito www.RFI.it/quadronormativoquadronormativo.htm?scelta_LF=

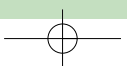
CONSIDERAZIONI DEL RLS SULLA VISIBILITA' E SULLA POSIZIONE DELLE TAVOLE DI ORIENTAMENTO AI SENSI DEL CAPO V DEL REGOLAMENTO SUI SEGNALI

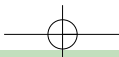
L'articolo 65 del "regolamento sui segnali" definisce segnali sussidiari le tavole di orientamento e dove porle.
 Esse costituiscono un richiamo fondamentale per attirare l'attenzione del macchinista sul segnale.
 Purtroppo le variabili ed eccezioni previste nell'articolo o riscontrate sulle linee, della loro funzione e contribuiscono a logorare l'attenzione e lo stress del macchinista. Analizziamo le variabili che ne determinano la visibilità. I parametri che le rendono RIFRAGENZA. E' fondamentale con il buio e con la nebbia. Sono inutili tavole dipinture dei pali che sostengono la linea elettrica.
 COLORE. L'attuale versione del regolamento le prevede con fondo nero anziché con sfondo scuro delle siepi laterali. Talvolta questo inconveniente normativo è corretto con tavola pellicola bianca rifrangente.



A sinistra tavole di orientamento con fondo nero. La dimensione è normale h=2300 mm, l=295 mm.

DIMENSIONE. La dimensione regolare (h=2300, l=295) ha area 678.500 millimetri quadrati.
 Vi sono tabelle ridotte (Sacile h=1400, l=200) con area 280.000 millimetri quadrati.
 Vi sono tabelle ridotte (Polesella h=1100, l=200) con area 220.000 millimetri quadrati.
 Posto uguale a 100 la consueta visibilità della superficie con dimensione regolamentare, la visibilità rispettivamente ridotta a 41, 20 e 14.
POSIZIONE. Con la nebbia il cono visivo del macchinista è orientato alla ricerca del segnale anziché verso il segnale. La direzione che si desume istintivamente dalla ortogonalità con il banco di guida, con il ve...





posizione del corpo. Lo sguardo è fisso avanti. Sono completamente fuori da questo con ottico le tavole poste a terra. Pertanto, proprio nella situazione di maggior bisogno, la loro efficacia è ridotta dalla posizione.

INCLINAZIONE. Per motivi di ingombro varie tavole oltre ad essere poste a terra, sono inclinate o quasi orizzontali. L'incidenza visiva della superficie si riduce proporzionalmente con l'inclinazione fino a vedere una linea anziché una superficie.

Quando le tavole sono a terra ed inclinate, dopo pochi mesi vi si deposita sopra una quantità di sporco che attenua la rifrangenza fino a rendere la superficie di colore uniforme con quello della massicciata. Di notte è come se non esistessero.



Sopra una tavola nuova (dimensione normale) posta a terra inclinata a fianco di una vecchia.

A sinistra la stessa tavola dopo alcuni mesi è già sporca.

Sopra le tavole a Conegliano; posizione ed inclinazione sono normali, ma la dimensione annulla l'efficacia.

A sinistra il segnale di protezione di Cremona anormalmente alto, di notte si confonde tra le luci intorno ugualmente gialle. La tavola nella foto (ridotta, bassa, inclinata) è già invisibile di giorno.



l'assenza delle tavole di orientamento in precedenza ai tre dei treni. Due riguardano il senso di marcia Udine-Ronchi

a velocità con cui si oltrepassano i segnali in linea.

alle tavole di orientamento soprattutto in precedenza dei inquinamento luminoso ne attenua l'efficacia rispetto alla acchinista deve essere volta anche ad altri fattori (segnale gnali di arresto, contemporaneità del proprio segnale con presenza di persone e obbligatorietà del fischio).

orientamento a questi segnali costituisca un obbligo attuare ai sensi del ex dlgs 626/94.

ABILITA' E SULLA NORMATIVA DELLE NSI DEL CAPO V EX DLGS 626/94

ali sussidiari le tavole di orientamento, identificando attenzione del macchinista sulla prossima presenza di

iscontrate sulle linee, vanificano più volte l'efficacia lo stress del macchinista.

rametri che le rendono evidenti sono:

. Sono inutili tavole non rifrangenti o la alternativa

fondo nero anziché bianco. Il nero non rifrange la così l'efficacia particolarmente di notte o con lo e normativo è corretto ponendo sul perimetro della

A sinistra tavole di orientamento con fondo nero. La dimensione è normale h=2300 mm, l=295 mm.

CONCLUSIONE

Affinché la funzione delle tavole di orientamento non sia vanificata, si deve semplificare la normativa e prevederne l'obbligatoria presenza a tutti i segnali.

Va eliminata la dipintura di righe sui pali TE.

Vanno eliminate le tavole non rifrangenti.

La dimensione deve essere unica h=2300 mm, l=295 mm.

La posizione relativamente al segnale deve essere uniforme, non a terra, non inclinata.

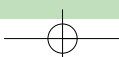
Il colore di fondo va invertito, con prevalenza di bianco rifrangente all'approssimarsi del segnale.

Roberto Favretto
rappresentante per la sicurezza dei lavoratori

8.500 millimetri quadrati.
metri quadrati.
000 millimetri quadrati.
area 93.500 millimetri quadrati.
ne regolamentare, la visibilità delle altre è

alla ricerca del segnale e delle tavole in
co di guida, con il vetro frontale e con la

LA BANCHECA DELLE RLS



Il bisogno di denunciare di chi vuole ricominciare

di Emanuele Biagi

Nel settore della Manutenzione Rotabili del Gruppo FS si stanno verificando, ormai da anni, episodi che lasciano sempre più perplesso e preoccupato il personale addetto ai lavori, non solo per quanto riguarda il presente, ma anche l'immediato futuro delle Officine non fa ben sperare.

Si sta assistendo ad una crescente esternalizzazione delle attività manutentive.

Mentre in un primo momento si era parlato di esternalizzazioni che dovevano solo riguardare le attività poco pregiate, in alcuni Impianti questo processo ha coinvolto anche le Riparazioni Speciali, tanto che, a questo punto, è lecito chiedersi che cosa intenda l'azienda come "attività manutentive poco pregiate", o forse

è più onesto affermare che le definizioni costituiscono solo un espediente per avviare un procedimento di esternalizzazione, senza incorrere in troppi ostacoli da parte di chi vede togliersi il proprio lavoro dopo anni di esperienza e con una consolidata professionalità.

Ma diventa anche difficile accettare una tale situazione, ogni giorno accorgersi di essere sempre meno utile, sempre meno valorizzato nel proprio lavoro. Questo è il grave danno!

Far di tutto affinché un lavoratore si disaffezioni al proprio lavoro, quasi come se l'Azienda avesse interesse a portarlo ad un punto tale da costringerlo a scegliere, con una volontà di tutto indotta, a lasciare il suo mestiere preferendo altre soluzioni.

Una scelta di cui l'Azienda vigliaccamente non vuole assumersi la responsabilità, ed allora crea le condizioni tali da raggiungere il proprio obiettivo pilotando la volontà di lavoratori ormai privati di ogni stimolo e assuefatti da un sistema in cui non si vede più spiraglio alcuno di un'effettiva ripresa, ma anzi tutto sembra andare in senso opposto.



Ad aggravare ancor più questo quadro c'è anche una continua riduzione dei fondi necessari ad adeguare o rinnovare le attrezzature di lavoro: i carrelli a forche ed i carrellini elettrici guasti/mancanti, i compressori per la produzione dell'aria compressa nell'impianto non più mantenuti (con fuoriuscita d'acqua di condensa dalle tubazioni per l'attacco delle attrezzature pneumatiche), ecc. ecc. Tutto verso il più completo abbandono.

Un totale spreco di risolve, di capitali che hanno rappresentato in passato un investimento ed ora si cambia piano e si cancella tutto; altre strategie, con un bilancio che prevede investimenti per obiettivi che, al momento di dare dei frutti vengono abbandonati per puntare su altro, finendo in un cumulo di spese senza mai vedere i giovamenti che queste

hanno prodotto.

Ma oltre alle attrezzature il personale si trova costretto a lavorare in grande disagio, dovendo spesso fare anche vari chilometri a piedi, perdendo dunque inutilmente tempo con conseguente calo di produttività.

Queste problematiche sono comuni alla quasi totalità degli Impianti Ferroviari del Lazio, ma probabilmente una semplice

indagine mostrerebbe che il problema è esteso anche alle altre regioni ed anche alle altre realtà ferroviarie, tutte vittime di un sistema autodistruttivo in cui i lavoratori si trovano a fare parte senza volerlo e senza dividerlo, ma comunque impotenti davanti a chi sceglie sulla loro pelle e sul futuro di un'Azienda a cui tanta gente ha dedicato anni della propria vita, anni di esperienza e passione.

Il peso delle scelte "strategiche" di poche persone, con molta probabilità di persone che non conoscono nella pratica il lavoro della manutenzione, ma che valutano solo dei numeri è rilevante, ma frutto di una visione parziale del problema.

Riuscire a vedere al di là di numeri e dati statistici, osservando la realtà degli ambienti di lavoro è indispensabile per chi programma, progetta soluzioni che non possono nel breve periodo essere ridisegnate nuovamente, altrimenti come valutarne la bontà senza dare il tempo necessario perché un investimento si trasformi da spesa in entrata?

I lavoratori hanno tutto l'interesse alla buona riuscita di un progetto, di un programma. Se un'azienda

gode di buona salute il lavoratore non ha che da guadagnarne e allora perché dovrebbe aver interesse a denunciare una situazione che ha risvolti positivi?

Perché non fidarsi del parere di chi lavora costantemente in contatto con quella realtà?

Il lavoratore sa benissimo che le condizioni di lavoro migliorerebbero se vi fossero scelte ben ponderate e volte allo sviluppo.

Un settore in espansione è un forte stimolo per chi ci lavora, rappresenta un'opportunità di specializzazione, offre la possibilità di un progresso di carriera, ma un settore che ristagna, in cui il lavoro anziché incrementarsi viene esternalizzato, non rappresenta certo un'attrattiva per nessuno.

Tutto questo allarmismo non è fuori luogo, in alcuni Impianti si assiste all'annoso e cronico problema della mancanza dei pezzi di ricambio, e diventa difficile convincere i lavoratori che non ci sono problemi, che tutto va bene quando è sempre sotto i loro occhi che le cose non funzionano, quando non possono effettuare neppure una semplice riparazione.

E' questo senso di insoddisfazione che crea ancora più amarezza e toglie quell'entusiasmo che si respirava in questi settori.

Oltre a questi aspetti non si può sottovalutare anche la mancanza del supporto logistico nei turni in terza: i magazzini ricambi rimangono chiusi il pomeriggio, la notte, il sabato ed i festivi, come se appartenessero ad una realtà a sé stante, come se ognuno vivesse non insieme all'altro, ma per conto proprio, incurante di ciò che gli ruota intorno. Eppure prima non era così.

Il personale che opera nei turni in terza è, quindi, costretto ad improvvisarsi "magazziniere", ma ovviamente non conoscendo l'ubicazione e la giusta procedura di movimentazione del materiale di ricambio nel sistema RSMS e non avendo l'autorizzazione necessaria nel sistema stesso per operare come "magazziniere", finisce che il tutto ha come risultato una inutile perdi-

ta di tempo, un allungamento dei tempi per effettuare le riparazioni ed in vari casi tutto ciò comporta addirittura il fermo dei rotabili e/o la soppressione dei treni.

Altro problema ancora non risolto è quello concernente le molte piattaforme per il lavaggio del sottocassa dei rotabili non funzionanti.

In attesa di una soluzione l'Azienda ha provveduto facendo svolgere ugualmente la lavorazione al personale dietro "velati nepotismi", in altri casi si tampona questo problema eseguendo dei lavaggi parziali e/o incompleti in maniera manuale, su binari adibiti a fosse di visita che vengono "sporcati" con i residui dei lavaggi e pertanto resi inutilizzabili al loro scopo a causa della scarsa igiene.

Non per ultima va segnalata la mancanza di messa in sicurezza di alcuni reparti di lavoro, (l'assenza di illuminazione per effettuare le lavorazioni di notte nelle fosse di visita, le griglie sempre nelle stesse fosse piegate e divelte), che possono essere causa di infortuni sul lavoro anche gravi. Tutto questo sarebbe evitabile predisponendo un minimo di condizioni di sicurezza, che tra l'altro è normativamente prevista, ma data la situazione descritta, richiamare la normativa in vigore in materia di sicurezza sembra eccessivo, quindi potremmo al massimo richiedere un minimo di buon senso. Ma possiamo essere a questi

punti? A dover rivendicare queste cose?

Questo è certo un momento di ristrettezze finanziarie per l'Azienda, e noi lavoratori lo comprendiamo.

Le problematiche sono tante, riguardano ogni settore e sicuramente non sono facili da gestire soprattutto quando le soluzioni sembrano lontane, ma siamo convinti che partendo da un serio confronto con le OO.SS. si potrebbero trovare soluzioni idonee al fine di migliorare i processi di produzione in maniera sicura per i lavoratori, con elevato standard qualitativo e quantitativo.

Non disperdiamo la professionalità, l'esperienza dei molti lavoratori che questa Azienda può vantare. Se verranno perse non si potrà poi ritornare indietro. Sono capacità che si acquisiscono con il tempo e con maestri esperti. Rompere questa catena significa estinguere un sapere lungo generazioni.



Vale sempre la pena provare

Antonietta: quando il D. M. è donna

di Chiara Bandieri

Non credo di riuscire a trasmettere, attraverso delle parole scritte su un foglio di carta, quelle sensazioni espresse dal tono di voce e dagli occhi della protagonista di una storia ricca di soddisfazioni e di nostalgia. Per scrivere questo articolo dedicato alla donna capostazione più giovane d'Italia sono andata ad intervistarla, preparandomi delle domande inerenti al taglio che volevo dare al mio articolo. Un taglio che avrebbe voluto evidenziare le difficoltà di una donna, per giunta molto giovane, che entrava in un ambiente di lavoro prettamente maschile.

Ma se avessi impostato così questo articolo, non sarebbe stato fedele a quello che effettivamente emerge dalla storia che racconto.

Preferisco, dunque, narrare questa esperienza così come l'ho ascoltata io, perché è il solo modo per assaporarne la vera bellezza.

Era il 1969, Antonietta si era appena diplomata all'istituto magistrale e suo padre presentava domande a tutti i concorsi che uscivano, tra questi c'era anche quello in ferrovia.

Non si coltivavano grandi illusioni e, a dire il vero, neppure un grande interesse ad entrare in ferrovia. Antonietta non voleva un lavoro del genere e neppure suo padre che comunque la spingeva a tentare, *"tanto poi si vede"*.

Nel frattempo fu proprio per questo concorso che venne chiamata a presentarsi a Firenze Rifredi per la prova scritta di italiano e matematica.

"Eravamo pochissime donne in mezzo ad un mare di ragazzi ed ogni tanto sentivamo dire "vengono a portarci via il lavoro" ed era rivolto a noi ragazze".

I risultati degli scritti furono brillanti, sia Antonietta che la sua amica li superarono senza alcuna



Antonietta e l'A.D.

difficoltà. Sempre più il disegno prendeva forma, il puzzle si completava; si sale di un altro gradino: gli orali a Roma. Antonietta si prepara con l'amica, ma l'idea però non cambiava, ancora non mostrava alcun interesse a questo posto di lavoro, mentre suo padre continuava a ripeterle *"vai avanti, poi vediamo"*.

Questi incoraggiamenti erano invece lontani per l'amica che più "l'impresa" rischiava di concretizzarsi, più incontrava opposizione da parte del fidanzato, il quale non vedeva di buon occhio l'ambiente ferroviario, sicuramente più adatto a uomini, tanti, troppi per mandarci a lavorare una fidanzata.

Agli orali, infatti, l'amica cedet-

te alle pressioni: esame non superato.

Antonietta fu accompagnata a Roma dal padre e gli orali segnarono un altro traguardo raggiunto.

"Ricordo quel giorno a Roma, finiti gli orali ci recammo in stazione per riprendere il treno per tornare a casa e ci imbattemmo nello sciopero dei ferrovieri che ci costrinse ad utilizzare un bus sostitutivo con il quale, passando per Firenze, tornammo a Lucca alle 2,00 o le 3,00 di notte".

L'ultimo ostacolo fu la visita medica. Anche per questa non vi furono problemi e finalmente arrivò la lettera di assunzione a Firenze, con suo padre che continuava a trovare giustificazioni: *"tanto dovrai fare il corso e inizi già ad avere uno stipendio, poi vedremo"*.

Antonietta ascolta ancora i consigli del padre sempre poco convinta di ciò che sta facendo, ma decisa a provare.

"A Firenze separarono i neo assunti a seconda della loro provenienza ed io fui assegnata a



Ripafratta - La chiesa e la rocca



Antonietta tra i colleghi

Pisa dove iniziai il corso per capostazione”.

Terminato il corso era previsto un periodo di tirocinio e la sua destinazione fu la Stazione di Ripafratta.

Suo padre non mollava: ***“sei vicina a casa, prova e vedi come ti trovi, poi deciderai”.***

“Era il marzo del 1971, le divise femminili non c'erano e così ci consegnavano la stoffa che dovevamo farci cucire della sarta. A Ripafratta rimasi fino al 1992 e furono senz'altro gli anni più belli della mia carriera ferroviaria”.

In questa piccola stazione il personale era composto da un capostazione titolare e due capistazione, uno dei quali era Antonietta.

“I miei colleghi erano uomini già di una certa età e mi accolsero come una figlia. Fu grazie a loro che decisi di rimanere in ferrovia”.

L'ambiente di Ripafratta era familiare, il lavoro veniva svolto serenamente ed in armonia. La piccola stazione di paese era frequentata non soltanto dai viaggiatori che si spostavano con il treno, ma anche dalla gente di

paese che ne aveva fatto un luogo di ritrovo.

“La mattina presto arrivava il treno con i giornali e un signore del posto veniva a prenderli e si tratteneva un po', mentre nel pomeriggio qualche anziano veniva a fare la passeggiata quotidiana e a vedere la gente che partiva e che arrivava”.

Possibile che tutto fosse così perfetto, quando oggi non c'è ferroviere che non si lamenti del proprio mestiere e delle condizioni di lavoro le chiedo, ma Antonietta abbassando gli occhi risponde ***“era un'altra ferrovia”.*** Certamente anche allora avranno avuto i loro problemi, ma era diverso l'animo con cui si affrontavano, perché sentivi di far parte di qualcosa di grande e di importante.

Il turno di mattina a Ripafratta iniziava alle 5,00, Antonietta era giovanissima e ancora riabbassa gli occhi verso un cassetto ***“mio padre mi svegliava tutte le mattine ed anche dopo che mi ero sposata mi svegliava chiamandomi al telefono e non tornava a letto finché non sentiva il clacson della mia macchina che suonava passando davanti a casa sua”.***

Forse è lui il vero protagonista, quello che l'ha incoraggiata, che l'ha accompagnata e che non si è mai dimenticato che tutto è iniziato grazie a lui così continua a seguirla, anche solo per telefono.

Quanti padri negli anni '70 avrebbero spinto una figlia a tentare di entrare in un ambiente di lavoro prettamente maschile, con turni anche in orari particolari?

Ma anche i colleghi uomini non l'hanno mai fatta sentire a disagio in alcun modo.

“Una volta i capistazione licenziavano i treni con la paletta, quelli erano gli unici momenti in cui provavo un po' di imbarazzo guardando i volti dei viaggiatori sorpresi ed incuriositi che dai finestrini del treno piano si allontanavano”.

Passarono anni ed i colleghi più anziani andarono in pensione, Antonietta divenne capostazione titolare di Ripafratta, a lei spettava l'amministrazione dei turni, la compilazione dell' R27 indicante le presenze ai fini del calcolo dello stipendio, l'approvvigionamento del vestiario e la responsabilità, oltre che dell'intera stazione, del passaggio a livello (PL 537955) con chiusura ad orario.

Questo incarico comportava ovviamente che dirigesse e rispondesse di un certo numero di persone, ma lei sostiene che mai ha avuto grossi problemi ***“sono sempre stata diretta e questo mi ha molto aiutata”.***

“Tenevamo moltissimo alla nostra stazione tanto che ottenne il premio per l'abbellimento dell'impianto. A nostre spese e con le nostre cure avevamo un giardino coloratissimo. Ancora oggi qualcuno del paese mi ferma e si ricorda di cosa e come era la stazione. Ogni giorno per venire al lavoro passo con il treno da Ripafratta e vedendola oggi, nel più completo abbandono, soffro”.

Non si è perso solo un giardino colorato, ma noi non abbiamo più questo attaccamento al patrimonio

Il treno dei desideri dei Sardi

di Alessandro Viola

della nostra Azienda che, lei per prima, quando non se ne è potuta liberare, l'ha lasciato a se stesso non curandosene minimamente.

Col passare del tempo la tecnologia arriva anche a Ripafraffa, non serve più personale e Antonietta viene trasferita all'unità produzione di Pisa, nel Comitato per la Sicurezza.

“Mi è costato tanto lasciare la vita di stazione e l'impatto con il computer è stato certamente peggiore di quello con un ambiente maschile”.

La sua carriera continua poi al reparto movimento per una sostituzione e poi altri spostamenti fino al palazzo dello SCC di Pisa.

“Nel 2005 fui chiamata per partecipare a Roma ad una festa per i 35 anni di ferrovia di tutti quelli che furono assunti nel '70 ed eravamo tanti. Fu una cerimonia bellissima, mentre su uno schermo gigante scorrevano tutti i nostri nomi, ci veniva consegnata una medaglia d'oro ed io fui premiata proprio da Moretti. Ricordo ancora tavoli imbanditi con estrema cura e dopo la cena il ballo, mentre il Berluschi scorreva a fiumi”.

Come poter piegare una storia simile ad una rivendicazione del ruolo della donna?

La grande stima, l'affetto e l'educazione non lasciano spazio a commenti, ma solo a riflessioni: perché oggi, dove il sesso femminile è fortemente predominante in molti ambienti di lavoro, spesso le donne vivono in condizioni di disagio, sono oggetto di pesanti apprezzamenti da parte di colleghi, incontrando troppo spesso ostacoli nell'avanzamento di carriera a causa della maternità e non solo.

Forse siamo tornati indietro o forse semplicemente è venuto meno quell'altruismo che non distingueva tra uomo o donna, ma che dettava le regole di una corretta convivenza.

“Non è più la ferrovia di una volta”, ma forse non solo la ferrovia.

L'Amministratore Delegato del Gruppo F.S., l'Ing. Mauro Moretti, in un'intervista rilasciata al settimanale “L'Espresso” il 30 agosto scorso, ha dichiarato, fra le altre cose, che quando la Regione Sardegna metterà a gara il trasporto ferroviario dell'isola

In primo luogo una simile dichiarazione mostra una visione dell'Italia in cui i Sardi non vengono considerati cittadini italiani ma semplicemente un “problema”.

Non trova alcuna giustificazione il fatto che la Sardegna, a differenza di gran parte delle altre regioni d'Italia:

non abbia una rete ferroviaria efficiente che colleghi almeno i centri più importanti dell'isola (si pensi che la città di Nuoro non ha ancora un collegamento con la rete delle F.S.);

non possa aspirare ad avere dei treni veloci;

debba, impotente, sottostare alla devastazione dei servizi ferroviari che nel corso di questi ultimi 15 anni la dirigenza F.S. ha perseguito.

Come se non bastasse, in Sardegna non esiste

un'autostrada che colleghi le varie province. Le è stata concessa soltanto una superstrada, in continuo rifacimento ed estremamente pericolosa.

L'affermazione dell'A.D., quindi, non è altro che la conferma di un percorso distruttivo che investe da tempo il trasporto ferroviario ed il sistema delle comunicazioni in Sardegna è ulteriormente aggravato da una condizione di viabilità penosa.

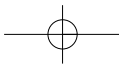
Il Ministro Bianchi pare molto attento e sensibile ai problemi della circolazione stradale, ma



“In Sardegna non partecipo.

A chi vince passo il personale, vendo il materiale rotabile, e vado ad investire in Eurostar tra Roma e Milano”.

Prendendo spunto da questa grave dichiarazione e proseguendo il percorso iniziato con l'articolo pubblicato in questo mensile nell'edizione dei mesi di luglio/agosto dal titolo “Sardegna: grande progettualità, pochi risultati” intendiamo porre all'attenzione dei lettori alcune considerazioni che riteniamo assolutamente necessarie.



non è solo calcando sui continui rincari delle sanzioni che si eviteranno stragi ed inquinamento.

E' forse preferibile educare le nuove generazioni all'uso dei mezzi pubblici, così che i mezzi di trasporto non siano strumenti di locomozione, ma anche luogo d'incontro con grandi risvolti anche in materia di funzione sociale.

La mancanza di utenza non va pertanto imputata alla ormai consueta scusa della bassa densità di popolazione, ma determinanti sono state le continue iniziative con cui in questi anni il management ferroviario è riuscito a disincentivare l'uso del treno, paradossalmente proprio per la mancanza di offerta del servizio ferroviario.

Dunque, un cane che si morde la coda:

pochi clienti perché il servizio è del tutto scarso ed inadeguato;

il servizio offerto si riduce perché non ci sono clienti.

Dire oggi che fornire un servizio ferroviario in Sardegna è improponibile poiché estremamente costoso e quindi improduttivo, significa non riconoscere l'esigenza di un servizio pubblico di trasporto in una regione in cui le distanze non sono di poco conto e dove per questo la bassa densità della popolazione fa emergere ancora di più la necessità di una rete di comunicazione che limiti l'isolamento ed accresca un determinante fattore di sviluppo come è quello della circolazione.

Un'isola bellissima, invidiata da tutti per le sue bellezze naturali, ricca di storia e tradizioni, la Sardegna è ogni anno meta di un flusso crescente di turismo, come dimostrano i faraonici investimenti che l'hanno vista protagonista in questi ultimi anni.

Ci dovremmo chiedere perché le ferrovie, che sono un'azienda, non sfruttino questa opportunità.

Sarebbe forse più opportuno, prima di lasciarci andare in affermazioni poco utili e del tutto superficiali, affrontare il "problema Sardegna" con una seria indagine di mercato, valutando le possibili prospettive come fa ogni azienda che si rispetti, che non si accontenta semplicemente di sbarcare il lunario ma riesce a crearsi un mercato là dove nessuno è ancora presente.

Così si distinguono i grandi imprenditori, non perché sanno mantenersi la loro fetta di mercato, ma perché lo creano là dove nessuno vi riesce, là dove nessuno vede le prospettive su cui loro scommettono.

Venire da un passato di azienda statale non può continuare ad intralciare o rallentare certi pro-

re il trasporto su rotaia, come ci conferma l'articolo in premessa; è stata questa la strategia seguita e sostenuta dai responsabili del Gruppo F.S., ma ora è forse il momento di dare una svolta ad una storia negativa iniziando un nuovo capitolo dove sia visibile la volontà di superare preconcetti vecchi e fuori luogo, con un impegno a salvaguardare il patrimonio ferroviario senza condurlo al degrado, ma anzi incentivandolo e sviluppandolo ulteriormente e non è detto che la Sardegna non possa essere il trampolino di lancio verso questa nuova storia.

Occorre mettere in campo delle azioni positive affinché si crei nelle persone un entusiasmo e un interesse nuovo rispetto al treno.

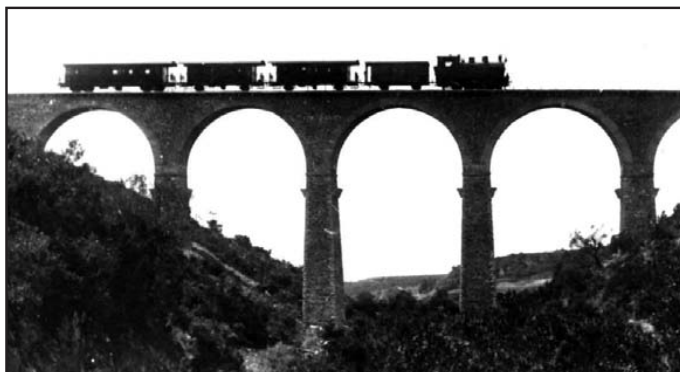
E' necessario ribaltare il pensiero attuale per cui il treno è spesso visto come un qualcosa di superato, di obsoleto e generalmente viene preferito il trasporto su gomma.

Allo stato attuale sarebbe necessario recuperare il tempo perduto e investire su diversi fronti: sull'impiego di nuove tecnologie, su nuovi treni, sul miglioramento della rete, sull'integrazione tra le reti delle

ferrovie FS e FdS.

Inoltre è necessario investire sulla professionalità del personale (a tutti i livelli) che lavora e dovrà lavorare nelle ferrovie, considerando anche l'opportunità che può offrire la stessa Università per la formazione dei futuri professionisti ferroviari.

La Giunta Regionale Sarda ha attivato diverse azioni che mirano in questa direzione. Auspichiamo che i futuri progetti possano presto avverarsi e che "il treno dei desideri dei Sardi" possa partire presto per dare alla nostra Regione maggiore efficienza, produttività e civiltà.

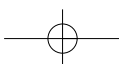


Convoglio sul ponte di -Bau Pressiu

cessi ormai inarrestabili. Essere azienda privata significa anche fiutare prima di altri certe possibilità, sfruttare ogni occasione magari inventando, promuovendo un servizio contornato da aspetti che lo rendano originale.

Questa può essere la ricetta che consente al trasporto ferroviario, imposto per varie motivazioni sociali, di diventare un efficiente servizio in linea con ogni altro standard di concorrenzialità.

Siamo tutti testimoni di un'intera storia ferroviaria costellata da sprechi, premi per l'improduttività e l'affossamento di qualunque iniziativa tesa a incrementa-



La travagliata storia della linea Ferroviaria Civitavecchia - Capranica - Orte

(Un breve viaggio tra passato, presente e futuro)

di Carlo Nevi

La travagliata storia di questa linea inizia alla fine del 1800 quando con l'unità d'Italia, si sentì la necessità di realizzare una linea ferroviaria trasversale, che congiungesse il Tirreno all'Adriatico.

Il primo progetto per la costruzione di questa linea trasversale che, collegando il porto di Civitavecchia con il

porto di Ancona, avrebbe permesso sia una rivalutazione del porto tirrenico, sia uno sviluppo per le acciaierie di Terni (costruite nel 1870) e l'industria cartaria di Fabriano, risale al lontano 1892.

Molti furono i progetti presentati ma il progetto definitivo, quello che portò alla realizzazione della ferrovia, fu presentato nel 1907 da Valentino Peggion e Nicola Petrucci con la collaborazione dell'Ing. Carlo Carega. Solo nell'agosto del 1917 il Governo riprese in esame il progetto e il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, dopo aver apportato alcune modifiche nelle parti interne dei due tronchi lo approvò consentendo tra l'altro di aumentare le pendenze fino al 25 x 1000, in quanto il Ministero richiedeva l'elettificazione dell'intera linea.

Nel 1921 venne finalmente firmata la convenzione tra la Società Eletto Ferroviaria Italiana e il Governo che prevedeva la costruzione con una sovvenzione di lire 10.000 al chilometro da versare in 50 anni.

I lavori per la costruzione della linea ferroviaria Orte - Capranica - Civitavecchia ebbero inizio nel 1922 con l'apertura contemporanea di due



ALn in sosta a la stazione Madonna del piano

cantieri, uno tra Civitavecchia e Capranica e l'altro tra Ronciglione e Orte, per una lunghezza complessiva di Km 85+687 con pendenza massima del 25 per 1000 e raggi di curvatura minimi di 300 metri: degli standard già abbondantemente superati anche all'epoca.

Il primo viaggio inaugurale della nuova ferrovia fu effettuato il 1° novembre 1928 mentre il completamento dei lavori e la relativa apertura al trasporto passeggeri e merci avvenne il 28 ottobre 1929 ma senza elettrificazione e questo handicap peserà enormemente sul futuro della linea.

Il percorso tortuoso, l'eccessiva distanza di molte stazioni dai centri abitati e le basse velocità (basti pensare che occorrevano circa 3 ore per percorrere gli 86 Km della linea) penalizzarono fin da subito il traffico passeggeri e merci.

Con l'entrata in funzione al regolare esercizio, avvenuta nel 1929 con la trazione a vapore, per poter far circolare convogli merci dal peso di oltre 200 tonnellate sulle rampe di salita alla massima pendenza, occorreva una doppia trazione e le locomotive che servivano ad accompa-

gnare in spinta i convogli pesanti sostavano nelle fermate a bassa quota, come Monteromano per il 1° tronco e Castel Bagnolo di Orte per il 2° tronco.

Su questa linea, che per curve e pendenze è definita di montagna, i servizi merci vennero svolti per molti anni dalle locomotive a tender separato del gruppo 735 e 740 mentre alle loco-tender del gruppo 880 e 905 fu affidato il servizio passeggeri di 1^a, 2^a e 3^a classe.

Nel 1936 arrivarono le prime "littorine", le ALn 56 Breda. Queste automotrici diesel si dimostrarono subito perfette a svolgere servizio su questa linea e vennero quindi impiegate per il servizio passeggeri su tutta la tratta Civitavecchia - Capranica - Orte, sia singole che accoppiate.

Nel 1936 fu iniziata anche l'elettificazione (già prevista nella variante di progetto del 1917) nel tratto Civitavecchia - Aurelia sia per scopi militari, sia al fine di elettrificare in seguito l'intera linea Civitavecchia - Orte e la Viterbo - Capranica - Roma, per diminuire i tempi di percorrenza.

Purtroppo l'inizio della seconda guerra mondiale, per ovvi motivi, bloccò i lavori quando si era arrivati ad elettrificare il solo tratto tra Civitavecchia ed Aurelia e realizzato l'elettrodotto ad alta tensione Civitavecchia - Orte (che ancora oggi corre parallelo e spesso vicino alla ferrovia e i locali che avrebbero dovuto ospitare le sottostazioni elettriche di Monteromano e Capranica).

Negli anni a seguire l'elettifica-

zione si dimostrò utilissima per effettuare sia le tradotte di mezzi corazzati del 1° Rgt. Bersaglieri Corrazzato di Aurelia, sia per servire il vicino stabilimento di lavorazione dell'alluminio ivi esistente, inaugurato nella primavera del 1936.

Di tale evento esiste anche un filmato d'epoca dell'Istituto Luce dove si vede Benito Mussolini e Guglielmo Marconi che scendono dal treno alla fermata di Aurelia.

Nei primi anni del conflitto, che trascorrono abbastanza tranquilli, la ferrovia continua a prestare la sua opera su pochi passeggeri e scarse merci, ma a partire dal 1944 il fronte risale l'Italia e la linea fu interes-

sata da azioni di guerra da parte degli alleati con l'obiettivo di distruggere i ponti per sbarrare la ritirata alle truppe tedesche.

Il ponte sul Mignone venne colpito in un pesante bombardamento aereo ad una delle arcate in muratura da non permettere più il passaggio dei treni fino al 1947.

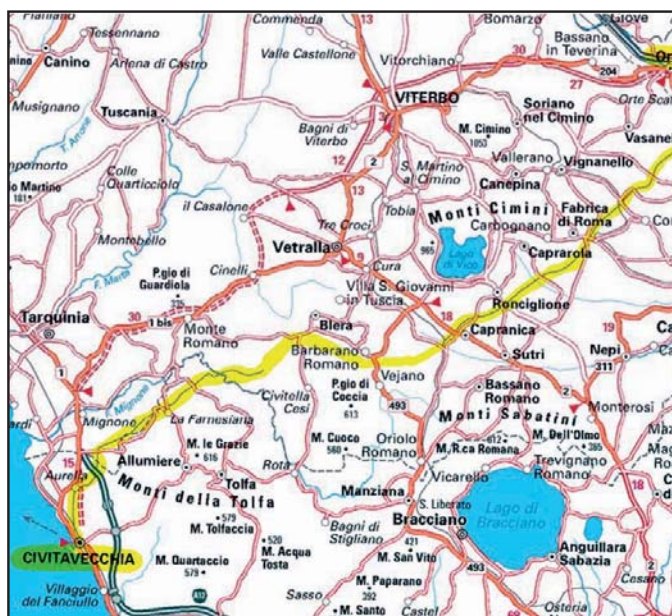
Alla fine della guerra la linea Civitavecchia - Capranica era interrotta tra le stazioni di Allumiere e Monteromano (anche a causa dei ripetuti attacchi che, come detto, hanno danneggiato seriamente il ponte sul fiume Mignone), e il tratto Civitavecchia - Allumiere non era più in esercizio, essendo impossibile raggiungere la stazione di Civitavecchia completamente distrutta. Risultano inoltre seriamente danneggiati 12 caselli e 10 stazioni.

Si deve decidere se riattivare o no la linea: fortunatamente la ferrovia è ancora un'importante via di comunicazione, e si decide per la ricostruzione, che sarà lunga e difficile e si concluderà solo nel 1947.

Siamo però alla vigilia del boom

della motorizzazione e qui come per altre ferrovie secondarie in Italia il trasporto su gomma, grazie ai nascenti autoservizi, inizia a far sentire la sua concorrenza specialmente nel trasporto passeggeri, anche in considerazione del fatto che gli autobus arrivano direttamente nel centro dei paesi, mentre le stazioni della linea sono distanti e in molti casi addirittura isolate (emblematico il caso di Monteromano, priva anche di strade di accesso).

In queste condizioni il traffico continua a rimanere scarso e le stesse Ferrovie dello Stato cominciano a considerarla un ramo secco e riducono sia le corse giornaliere che le manutenzioni.



Nella seconda metà degli anni 50, ovvero nell'estate del 1955, venne ripristinata la corsa estiva Viterbo Porta Fiorentina - Civitavecchia con un convoglio costituito da 3 vetture più bagagliaio trainate da una locomotiva a vapore del gruppo 625 del deposito locomotive di Viterbo.

Sembra un piccolo tentativo di rilancio per la linea, ma è solo una goccia nel mare.

Le FS considerano ormai la linea come una secondaria di scarsissima importanza, e di conseguenza la manutenzione si limita allo stretto necessario, tanto che le precarie condizioni dell'armamento impongono

drastiche limitazioni di velocità, fino a scendere a 15 Km/h poco prima della chiusura, e, nonostante questo i sobbalzi, a detta dei viaggiatori dell'epoca, erano incredibili.

È chiaro che in queste condizioni gli orari sono quasi impossibili da rispettare e si assiste ad una generale contrazione del traffico passeggeri e merci.

Poi la notte dell'8 gennaio 1961 il colpo di grazia: dopo tre giorni di incessanti piogge, una frana all'imbocco della galleria Centocelle (Km 13+200) blocca l'esercizio sulla tratta Civitavecchia - Capranica, Praticamente cedette la parte alta del rivestimento murario della trincea a meno di 5 metri dal portale della galleria, causando uno smottamento di terreno che ricoprì mezza sede del binario per circa 5 metri.

Il danno fu scoperto la mattina del 9 gennaio dal personale di macchina della "littorina" partita da Civitavecchia alle 05.40, senza comportare danni a persone e mezzi rotabili e che subito dà l'allarme.

La frana non è molto estesa, ha ostruito solo parte del binario e all'epoca dei fatti, con pochi giorni di lavoro potrebbe essere facilmente rimossa da una squadra di operai, ma i tecnici delle FS non sono

dello stesso parere e la prendono come pretesto per tagliare all'esercizio il 1° tronco. Infatti, dopo attenti sopralluoghi giudicano i lavori di ripristino troppo onerosi (si parla di 250 milioni di lire dell'epoca: troppi per un ramo secco) e le FS decidono per il momento di soprassedere, sospendendo il traffico e sostituendolo con auto-corse dell'INT (Istituto Nazionale dei Trasporti), in attesa di una decisione.

Nonostante ciò la ferrovia non è ancora morta. La frana ha solo interrotto la linea tra le stazioni di Allumiere e Mole del Mignone, mentre il resto della linea è ancora percorribile. Da Civitavecchia ad Aurelia continua per circa un anno

l'esercizio passeggeri mentre le merci, costituite per lo più da materiali e mezzi militari destinati alla vicina caserma, viaggiarono in grande quantità per alcuni anni per andare poi a sparire del tutto nei primi anni '70.

Sull'altro lato, per meno di un anno, da Capranica i convogli continuarono a viaggiare regolarmente fino a Blera. Qui venne istituito un servizio sostitutivo diretto con autobus che permetteva di raggiungere Civitavecchia. Nessun problema invece tra Capranica ed Orte, dove i treni continuano regolarmente a viaggiare

Più passa il tempo più appare evidente la volontà delle FS di abbandonare l'intera linea e di non intraprendere i lavori: l'utenza non giustifica le spese da effettuare. Alla fine del 1961 il tratto Civitavecchia - Capranica viene chiuso definitivamente al traffico, ed abbandonato a se stesso, in attesa che qualcuno decida cosa farne. Ma la riapertura della ferrovia è lontana: gli autoserbizi hanno sostituito i treni.

Nel 1966, intanto, il Servizio Impianti Elettrici FS utilizzò gli impianti TE esistenti fino ad Aurelia (di fatto mai utilizzati) per delle prove di alimentazione su dei nuovi tipi di isolatori di linea elettrica.

Tra la fine degli anni '60 e i primi anni '70 la linea viene impiegata come set cinematografico per girare film, tra i più famosi ricordiamo: "Il Colonnello Von Ryan", "Un esercito di 5 Uomini" e "Due Marines e un generale".

Ma a parte la cinematografia e qualche sporadico trasporto militare per Civitella Cesi (diretto al Poligono Militare di Pian di Spille) nulla sembra più turbare l'innaturale quiete scesa sui luoghi attraversati dalla ferrovia. Anzi addirittura le FS rinunciano all'esercizio dei bus sostitutivi, di anno in anno sempre più vuoti. Nel 1975, ultimo anno di gestione FS dell'autolinea, troviamo in orario 8 coppie di treni tra Orte e Capranica ed 8 coppie di autobus tra Capranica e Civitavecchia. Dall'anno successivo la Civitavecchia - Capranica scompare

dagli orari ferroviari.

Nel 1983, quando ormai la ferrovia sembrava essere dimenticata da tutti ecco un colpo di scena improvviso ed inaspettato: con apposito Decreto, il Ministero dei Trasporti approva la concessione dei lavori per il ripristino del tratto di linea ferroviaria Civitavecchia - Capranica nell'ambito del programma integrativo delle FS, approvato con la legge 12/02/1981 n.17, che prevede il potenziamento degli itinerari alternativi al fine di ottenere una rete ferroviaria il più omogenea possibile.

Tra i vari investimenti prioritari rientrò, a sorpresa, il ripristino dell'esercizio nel tratto Civitavecchia - Capranica attraverso la ristrutturazione, il potenziamento e l'elettrifi-



Loc. 625

cazione dell'intera linea Civitavecchia - Orte.

In attesa che, stanziati i fondi, vengano indette le gare d'appalto, passano intanto altri 5 anni. Nel 1984, in vista dell'ormai imminente avvio dei lavori, le FS provvedono in parte al diserbamento e alla pulizia della linea: dopo anni tornano a spuntare i binari.

I lavori iniziano nell'autunno del 1986 e concessionario dei lavori è la società Astaldi Costruzioni e Lavori Pubblici S.p.A. La concessione comprende la realizzazione di progetti definitivi per gli interventi sulla sede ferroviaria nel tratto Civitavecchia Porta Tarquinia - Capranica, con adeguamento degli attuali standards di esercizio (peso assiale, sagoma, controllo traffico

centralizzato) e predisposizione alla elettrificazione e soppressione dei passaggi a livello, e quelli per l'elettrificazione e adeguamento nel tratto Capranica - Orte con soppressione dei Passaggi a livello.

Partono le prime ruspe e si demolisce il vecchio tracciato. I lavori riguardarono però solo la sistemazione del piano del binario e del consolidamento di gallerie e ponti. Vengono anche allargati i piazzali delle stazioni che avrebbero dovuto ospitare le sottostazioni elettriche.

I lavori durarono fino al 1993 circa per una spesa di oltre 200 miliardi di lire. I soldi stanziati non riguardano però il tratto compreso tra le stazioni di Mole del Mignone ed Aurelia, probabilmente il più malmeso di

tutto la linea, anche a causa del terreno estremamente franoso.

Anche la tratta Civitavecchia Porta Tarquinia fino a poco oltre la fermata di Aurelia viene interessata da lavori di ristrutturazione dell'armamento e di installazione di un sistema di elettrificazione a corrente monofase, sulla vecchia palificazione risalente agli anni '30, con nuova catenaria e nuove sospensioni.

Il tutto per consentire di eseguire prove sulle nuove locomotive E492 destinate alle linee per la Sardegna, in quanto la famosa legge 17/81 prevedeva anche il potenziamento e l'elettrificazione della linea dorsale FS della Sardegna Cagliari - Olbia - Sassari - Porto Torres e che per ragioni di convenienza FS decise di adottare appunto l'elettrificazione a

tensione alternata monofase a 25000 Volt.

Tra il 1986 ed il 1990 Fiat Ferroviaria ed Ansaldo Trasporti realizzarono le 25 unità del Gruppo E 491/492, concepite per l'alimentazione a Corrente Alternata Monofase 25 Kv 50 Hz .

A partire dal Novembre 1987 la E 492 001 iniziò un ciclo di prove di circolazione su questa linea, seguita dall'Aprile del 1989 dalle E 491 001, 004 e 005.

In seguito questo tratto di linea, tortuoso e con pendenze fino al 25 per mille, è stato impiegato per il collaudo di tutte le locomotive del gruppo E 491, assegnate provvisoriamente al DL di Civitavecchia Porta Tarquinia, dove alla fine del 1989 vennero ricoverate 4 unità dopo che era quasi evidente il fallimento del progetto.

Dopo una serie di prove in Sardegna fu deciso l'abbandono di tutto, locomotive ed infrastrutture, anche a causa di impreviste difficoltà tecniche (la tensione di alimentazione generava correnti armoniche che interferivano con gli apparati di segnalamento).

In conseguenza di ciò le Ferrovie dello Stato decisero anche lo smantellamento degli impianti tra Civitavecchia ed Aurelia. In seguito oltre all'elettrificazione venne totalmente rimosso anche il binario.

Alla fine degli anni '80 la situazione è la seguente: sospesi i lavori nel tratto Capranica - Mole del Mignone (dopo la rimozione del binario e il rifacimento delle opere civili), sospese le prove delle E491/492, rimane in esercizio il solo tratto Orte - Capranica, con sempre meno treni, disertato sempre più dall'utenza e con nubi sempre più minacciose sul futuro.

Nel 1989, nonostante in orario ci fossero ancora 7 coppie di treni passeggeri (affidati alle ALn 668 gruppo 1400 di Roma San Lorenzo) ed 1 coppia di treni merci, il traffico non era dei più elevati.

Nel 1992 cessa, per non più riprendere, il ridottissimo traffico merci, e



Loc. E492

l'agonia della linea è sempre più evidente, sul tratto da Civitavecchia Porta Tarquinia ad Aurelia l'intera elettrificazione, compresa la palificazione, viene smantellata.

Viene soppressa la fermata (già stazione) di Castel Bagnolo di Orte, la cui utilità era prossima allo zero essendo lontana da qualsiasi centro abitato e priva di strade di accesso.

La chiusura sembra ormai inevitabile eppure, nonostante questo e nonostante il numero di treni e di passeggeri sia sempre di meno, le FS decidono stranamente di investire nel potenziamento della linea, progettando l'automazione dei numerosi PL e, in un secondo momento, il telecomando di tutta la linea. Sembrerebbe esserci la volontà di rilancio, ma intanto nel 1994 i treni in orario scendono ad una sola coppia (Reg.7385/7386) al pomeriggio (intorno alle 13).

Il treno effettuato da una ALn 668 gruppo 1400 era praticamente deserto (visto l'orario), e viene sostituito da una autocorsa nel luglio 94 prima della fine dell'orario.

Dal 1994 la linea è sospesa all'esercizio, e nessun treno ordinario ha più circolato sulla Orte - Capranica, se si eccettua qualche sporadico treno speciale (per servizi turistici o riprese cinematografiche) e qualche rarissimo treno materiale diretto alla ferrovia in concessione Roma - Civitacastellana - Viterbo, attraverso il raccordo tra le stazioni di Fabrica di Roma e Fabrica di Roma Nord, accessibile in regresso se si proviene da Orte.

Sospesi del tutto i lavori anche nel tratto Capranica - Mole del Mignone, terminate le prove delle E 491 e 492 con conseguente smantellamento della catenaria e dell'armamento, l'unico segno di vita per la linea Civitavecchia - Orte rimangono le tradotte destinate al raccordo DE.CAR. realizzato nella zona industriale di Civitavecchia, con una deviazione al Km 3+709 della linea Civitavecchia - Capranica - Orte, messo in collegamento con Civitavecchia Porta Tarquinia.

Nella tratta Civitavecchia - Raccordo DE.CAR. si svolge servizio merci a carro completo mediante apposite tradotte, per il trasporto di automobili. A luglio del 1995 anche sul tronco Capranica - Orte viene sospeso l'esercizio passeggeri e istituito un servizio sostitutivo con autobus.

Nel 1998 la finanziaria stanziò i rimanenti 123 Miliardi di Lire utili per ultimare la Civitavecchia - Capranica - Orte per il rifacimento del tratto Civitavecchia - Mole del Mignone, per la posa dell'armamento da Civitavecchia a Capranica e per l'elettrificazione di tutta la linea Civitavecchia - Orte, ma nessun cantiere è stato mai riaperto per completare la ferrovia.

Dal 2000 la questione della ferrovia Civitavecchia - Capranica - Orte torna d'attualità, il Comune di Civitavecchia si era dimostrato interessato alla riattivazione della tratta Civitavecchia - Aurelia allo scopo di dotare il popoloso quartiere di un rapido collegamento con il centro città.

Ma del progetto si sono rapidamente perse le tracce, anche in considerazione delle elevate spese da affrontare per il ripristino funzionale della tratta. D'altra parte anche l'Autorità Portuale di Civitavecchia si era dimostrate interessata alla riapertura della linea inserendola tra le opere fondamentali per lo sviluppo del nuovo scalo in previsione del suo impiego prettamente commerciale, come mezzo di trasporto verso la Tuscia per le migliaia di turisti che approdano giornalmente al porto, divenuto nel frattempo il primo scalo italiano e secondo nel mediterraneo per navi da crociera.

Altri interventi e prese di posizione a favore della riapertura della ferrovia Civitavecchia – Orte sono state prese dalle acciaierie di Terni (che vedono nel suo ripristino la soluzione per acquisire competitività nel settore ormai ricco di concorrenti), dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti (oggi il Ministero è stato separato) dalla Regione Lazio e Umbria, dalle provincie di Roma, Viterbo e Terni, dal Centro Merci di Orte, dall'interporto di Civitavecchia, dalla Confindustria e da tutti i comuni attraversati, con particolare rilevanza per i comuni di Capranica e Ronciglione (dove le varie amministrazioni comunali che si sono succedute nel corso degli anni hanno ripetutamente effettuato richieste di ripristino della linea, senza avere mai risposta).

Nel 2002, lo studio realizzato dal laboratorio di Urbanistica della facoltà di Architettura dell'università Roma Tre, conferma la sua valenza come linea commerciale e turistica, oltre a svolgere un importante ruolo nella riduzione del traffico merci non generato o destinato alla capitale.

Nel 2005 la nuova giunta Regionale del Lazio a cui, con D.Lgs 422/97 sono state delegate le funzioni di programmazione dei ser-

vizi di pubblico trasporto regionali e che ha messo tra le priorità del suo programma proprio il ripristino della linea, chiede al Gruppo FS la cessione del tracciato. Nel marzo del 2006 il Gruppo FS – RFI S.p.A., dando comunicazione al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti rinuncia, dopo 75 anni di gestione, alla concessione dell'esercizio della linea Civitavecchia – Orte.

Con il passaggio delle competenze da RFI S.p.A. alla Regione Lazio le possibilità di fattibilità del ripristino della linea ferroviaria Civitavecchia – Capranica – Orte sono notevolmente aumentate, anche per la "spinta" delle iniziative intraprese nel 2006 dal Coordinamento del Comitato Alto Lazio di Civitavecchia e dal Comitato di

e il conseguente inizio dei lavori ad Orte per la realizzazione di un grande Centro – Merci la cui ultimazione è prevista per il 2008.

E' di aprile 2007 infine, la notizia della disponibilità e dell'interessamento manifestato ufficialmente, con lettera inviata al Ministro dei Trasporti al Presidente della Regione Lazio, ai Presidenti delle provincie di Roma e Viterbo e all'assessore alla mobilità della Regione Lazio, della Municipalizzata ETM per la gestione della linea nonché per un eventuale cofinanziamento dell'investimento.

Lungi da noi suscitare facili entusiasmi, molti angoli sono ancora da smussare, ma ci sentiamo di dire che forse siamo davvero a buon punto. La trasversale Civitavecchia –

Capranica – Orte torna a sperare concretamente di avere un futuro, d'altronde, che sia una linea strategica e fondamentale lo hanno riconosciuto tutti (Regione Lazio, Regione Umbria, Regione Marche le Provincie di Viterbo, Roma e Terni) ed è ormai data certa ed acquisita la copertura economica per il completamento, al di là della disponibilità a contribuire economicamente

manifestata dalla Thyssen Krupp, dall'Autorità Portuale di Civitavecchia e dall'ETM, è stata prevista sia nell'ultima finanziaria della Regione Lazio, sia in quella del Governo, per cui ...

Fonti:

La linea Ferroviaria Civitavecchia – Capranica – Orte S.Foschi, 2000 – 2006 Archeoind

Linee Ferroviarie, la Ferrovia Orte – Capranica – Civitavecchia, ilmondodeitreni.it

Tusciaweb.it

Foto Raggiotti, Archeoind, il Mondodeitreni

vari articoli di giornali 2000/2007



Banco di manovra della Loc. E491

Ronciglione per la Ferrovia Civitavecchia – Capranica, (cui aderiscono numerosissimi cittadini anche di altri comuni interessati) quali: "10 mila cartoline per Marrazzo (Governatore della Regione Lazio)" e il servizio su "Striscia la Notizia" trasmesso su Canale 5 per chiedere che venisse ripristinata la Linea ferroviaria.

Inoltre, forte rilevanza assumono l'interessamento e la disponibilità a contribuire economicamente ai lavori manifestati espressamente dalla Thyssen Krupp proprietaria delle Acciaierie di Terni e dall'Autorità Portuale di Civitavecchia nonché l'avvenuta (finalmente!!!) apertura dei cantieri

Fondi Negoziali

la risposta del Sindacato

di Luca Vitali

Dato per scontato che il sistema a ripartizione del calcolo dei trattamenti pensionistici nel nostro Paese doveva essere riformato, per l'ormai evidente squilibrio tra il flusso dei contributi in entrata e l'ammontare delle stesse prestazioni pensionistiche, dipendente da più motivazioni, il Legislatore aveva, obiettivamente, solo due strade per intervenire e salvaguardare il sistema: riformare o inasprire la pressione fiscale generale.

Escluso a priori l'intervento sul fisco, di per sé già elevato, che tra l'altro avrebbe prodotto effetti solo nel breve periodo, restava di fatto percorribile l'altra possibilità, sulla quale si poteva agire, per ripristinare in maniera efficace l'equilibrio interrotto, solo con tre leve.

La prima, molto intuitiva, passava per la riduzione dell'importo delle pensioni pagate, la seconda per l'aumento dell'età contributiva dei lavoratori e la terza per l'innalzamento dell'età pensionabile.

Nel 1992 e nel 1995, le riforme Amato e Dini utilizzarono la prima e seconda leva per cercare di sanare l'insostenibilità previdenziale.

L'unico risultato fu quello di prendere tempo per posticipare una soluzione duratura ed efficace al problema, con la quale prima o dopo bisognava fare i conti.

L'utilizzo della prima leva ha implicato una riduzione del trattamento erogato dal primo pilastro, ma a questo punto per avere una soluzione duratura ed efficace si sarebbe dovuto prevedere qualcosa di integrativo, per colmare il deficit sul trattamento erogato.

Lo sviluppo, incentivato dal Legislatore, della previdenza complementare a capitalizzazione (secondo pilastro), si pensava potesse essere la soluzione al problema.

L'unica possibilità data alle parti sociali per ridurre a questo punto, sia pur in parte, le royalty da pagare al sistema bancario nella gestione dei fondi pensione, era quindi l'istituzione dei fondi negoziali (chiusi) differenti dai fondi aperti.

I fondi aperti hanno origine dall'iniziativa spontanea di banche, compagnie assicurative, società di gestione e SIM, senza alcun nesso con la contrattazione collettiva, alla stregua, quindi, di prodotti previdenziali privati.

I fondi negoziali chiusi trovano invece nell'atto contrattuale il loro momento genetico, essendo fortemente legati al negoziato tra parti datoriali e organizzazioni sindacali.

Sostanzialmente, e qui cerchiamo di venire al nocciolo, il sindacato presente negli organi statuari del fondo negoziale riesce ad incidere sulle scelte che portano alla decisione nella stipula delle convenzioni ART 6-ter legge 124/93.

I soggetti convenzionati non sono altro che:

le istituzioni bancarie/assicurative che andranno a gestire (investire) le quote versate nel fondo dai lavoratori.

la banca depositaria deputata a custodire le somme.

La scelta sarà effettuata dopo aver ricevuto le offerte da una pluralità di soggetti.

Nei fondi aperti invece, i destinatari della previdenza complementare vengono seguiti e assistiti



Luca Vitali

dai promotori delle banche e delle assicurazioni che agiscono, ovviamente, anche in ragione dei loro compensi e delle loro convinzioni. Ne scaturisce molto spesso che i prodotti proposti non risultino i più economici.

Nei fondi chiusi, il mediatore tra il broker e il destinatario della previdenza complementare diventa, di fatto, il rappresentante del destinatario (Parti Sociali).

Nei fondi Aperti, invece, il mediatore tra il broker e il destinatario della previdenza complementare è il rappresentante del broker (promotore finanziario).

Le differenze come possiamo intuire sono notevoli e il risultato è tangibile.

Infatti, mentre i **Fondi Negoziali registrano costi di gestione che si aggirano tra lo 0,4% e lo 0,5%** (EUROFER negli ultimi 2 anni anche meno dello 0,4%) i **Fondi Aperti superano molto spesso l'1%.**

Per altre forme di previdenza complementare, è il caso dei PIP,



queste percentuali vengono addirittura superate ed in alcuni casi vengono addebitate ai risparmiatori cifre veramente folli.

La tabella riportata di seguito riproduce i dati pubblicati dalla Covip nelle Relazioni generali degli anni 2004 e 2005.

Anno **2004** i costi medi annui di gestione amministrativa e finanziaria sono stati (val. % riferiti al patrimonio):
Fondi negoziali 0,45

Fondi aperti a 3 anni 1,80

Fondi aperti a 10 anni 1,40

differenze sui costi di gestione, anche di solo l'1%, portano a differenze di trattamento dell'ordine dei 20 punti percentuali, un vitalizio di 500 euro si riduce, di fatto, intorno ai 400 euro.

Adesso veniamo alle eventuali obiezioni di chi potrebbe sostenere che le gestioni attive dei fondi aperti hanno rendimenti maggiori.

Non è stato toccato sinora questo tasto, perché chi scrive ha le idee molto chiare sulla possibilità che ha un fondo pensione di battere il benchmark assegnato.

Ma quel che è peggio, è che il fatto che in un dato anno il fondo riesca a battere il benchmark non serve a prevedere se ce la farà anche l'anno successivo.

Anzi, a volte addirittura il mondo della gestione sembra evidenziare una sorta di maledizione del vincitore, il successo passato porta con sé insuccesso.

In definitiva, pertanto, l'unica variabile da tenere sotto controllo sono proprio i costi di gestione che fanno, se bassi, lievitare il montante finale, quindi il vitalizio.



Chi paga la previdenza

Fondi aperti a 35 anni 1,30

Pip a 3 anni 8,1

Pip a 10 anni 3,2

Pip a 35 anni 2,3

Anno **2005**:

Fondi negoziali 0,47

Fondi aperti a 3 anni 1,80

Fondi aperti a 10 anni 1,3

Fondi aperti a 35 anni 1,3

Pip a 3 anni 5,10

Pip a 10 anni 3

Pip a 35 anni 2,3

Facciamo osservare che piccole

Prima però è opportuno citare un vecchio adagio di borsa: "battere il mercato una volta è facile, due è difficile, tre impossibile", poi vi mostriamo alcuni dati dei fondi del mercato Americano, l'unico che ha sufficienti dati per fare un minimo di analisi.

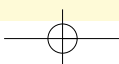
Nel Mercato Americano in ogni singolo anno meno del 20% dei fondi azionari riesce a produrre un rendimento superiore a quello del benchmark.

Anche se è opportuno precisare che, quando il rendimento è superiore, lo è di poco, mentre quando è inferiore tende a esserlo di parecchio.

Seguire la performance ed assumere conseguentemente decisioni, in particolare nel breve periodo, non è mai foriero di risultati e/o aspettative.

I fondi negoziali riescono invece con la loro struttura a incidere positivamente sui costi di gestione.

Possiamo concludere affermando che il tunnel "della modifica del sistema previdenziale" nel quale siamo finiti nostro malgrado, è stato illuminato e integrato, sia pur parzialmente, da nicchie di salvataggio con l'ausilio dei fondi negoziali (EUROFER per i lavoratori del settore delle Ferrovie).



Ipotesi di riforma delle pensioni: motivate perplessità!

di Agostino Apadula

Tagli alle pensioni dei più giovani, riflessi negativi sul Fondo pensioni F.S., confusione sulla normativa delle attività usuranti: queste le negatività più marcate dell'accordo di luglio.

L'accordo sulla riforma delle pensioni, intervenuto tra Governo e alcune parti sociali, non soddisfa il nostro sindacato che pertanto solleva nel merito molte perplessità.

In particolare FAST Ferrovie ritiene che lo sforzo economico previsto dall'accordo, realizzato nell'ipotesi di riforma quale soluzione per dare gradualità "al famoso scalone" della legge Maroni, sia pur condivisibile in linea di principio, comporterebbe **ricadute negative non accettabili sui trattamenti pensionistici** futuri dei lavoratori interessati **dal sistema di calcolo misto e dal contributivo intero.**

Oltre a ciò consideriamo anche fortemente riduttiva la nuova "disciplina sui lavori usuranti", perché non fissa bene i confini per l'identificazione delle lavorazioni che possono accedervi ed anche in quanto penalizzante rispetto, almeno per quanto attiene ai Ferrovieri, al sistema dei vecchi "aumenti di valutazione" che piano piano, tra l'altro con interventi legislativi successivi e con interpretazioni sbagliate e pretestuose, il Ministero del lavoro e la stessa INPS hanno in parte già demolito.

Alla base della trattativa che ha portato all'ipotesi d'accordo di cui trattasi c'era, come già detto, lo scopo di abolire quello che con un gergo poco elegante veniva appunto chiamato "lo scalone" della legge delega 243/2004, più comunemente noto come lodo Maroni, che innalzava repentinamente il limite dell'età per l'accesso alla pensione di anzianità, a partire dal 1° gennaio 2008, da 57 a 60 anni, fermo restando il possesso del requisito contri-

butivo dei 35 anni.

Un obiettivo sul quale si erano concentrate le attenzioni di larga parte della maggioranza di governo, atteso che ne avevano fatto una bandiera elettorale.

Se però le intenzioni di rimuovere l'assenza di gradualità tra l'anno 2007 ed il 2008 potevano essere buone e come già detto condivisibili, si devono però adesso valutare le convenienze alla luce delle modifiche apportate sul resto dell'impianto delle normative pensionistiche, quali, intanto, le nuove regole che saranno introdotte dopo il passaggio e la votazione in parlamento, prevista per l'autunno, che non si annuncia né facile né tantomeno scontata:

Dal 1° gennaio 2008 - introduzione di uno scalino che porta i requisiti minimi per l'accesso alla pensione di anzianità a 58 anni e 35 in luogo dei previsti 60 e 35 della legge Maroni;

Dal 1° luglio 2009 - previsione di un sistema di quote che permette, con un mix di anni di contributi previdenziali e limiti anagrafici, di accedere alla pensione di anzianità. Da luglio 2009 il parametro fissato è **95** che può essere raggiunto indifferentemente con:

59 anni d'età e 36 anni di contrib.

60 " 35 "

61 " 34 "

Dal 1° gennaio 2011 - il parametro individuato diventa invece **96**, raggiungibile con i requisiti di seguito elencati:

60 anni di età 36 di contrib.

61 " 35 "

62 " 34 "

Dal 1° gennaio 2011 - il parametro della quota sale a **97** così deter-



minabile:

61 anni di età e 36 di contrib.

62 " 35 "

63 " 34 "

Ovviamente con 40 anni di contribuzione si potrà andare in pensione con qualsiasi età in quanto, com'è ampiamente noto, la pensione di anzianità con il massimo di contribuzione utile è equiparata alla pensione di vecchiaia.

L'accesso alla pensione di vecchiaia continuerà ad essere regolata con i seguenti parametri anagrafici:

65 anni di età per gli uomini e **60 anni** per le donne.

Rispetto all'istituto della pensione di vecchiaia verifichiamo però la previsione di una novità negativa rispetto alle vecchie norme: **l'introduzione delle finestre d'uscita per l'accesso ai trattamenti economici pensionistici.**

Una norma punitiva, in quanto soprattutto **nel caso di possesso di 40 anni di contributi**, costringerà di fatto i lavoratori che hanno maturato il diritto di accesso a pensione a versare contributi previdenziali per diversi mesi a fondo perduto, considerato che gli stessi non saranno utilizzabili per modificare il trattamento pensionistico maturato, in quanto già al massimo possibile sotto l'aspetto economico.

Il costo complessivo derivante



Il Ministro dell'Economia e Finanze
Tommaso Padoa Schioppa

dalle modiche introdotte “**allo scaglione Maroni**” che, ripetiamo, in linea di principio era un obiettivo condivisibile e dalla previsione, sia pur non ben definita, di attività usuranti per l'accesso facilitato alla quiescenza **è stato quantificato in 10 miliardi di Euro**, che gli stessi estensori dell'accordo hanno previsto di reperire all'interno dello stesso sistema previdenziale.

Riteniamo che le soluzioni normative che si vogliono adottare comportino negatività più marcate delle previsioni legislative in essere.

In particolare è stato deciso d'intervenire mediante:

l'accorpamento di enti previdenziali;

l'armonizzazione dei fondi speciali;

l'aumento della contribuzione per i parasubordinati;

la sospensione delle indicizzazioni delle pensioni alte per un solo anno;

Come quindi è rilevabile il recupero avverrà soprattutto a carico del “**lavoro**”, per la previsione di una rilevante riduzione di occupazione derivante dall'accorpamento degli Istituti previdenziali assistenziali, con esclusione dell'INAIL.

Un'altra misura iniqua è data dalla armonizzazione dei Fondi speciali, che sicuramente **significherà**

anche la chiusura del Fondo speciale F.S. e la perdita da parte dei Ferrovieri delle proprie tutele, che erano il derivato delle specificità dei turni e degli ambienti di lavoro e non di privilegi come qualche esponente del Governo e non solo asserisce.

Un'altra piccola economia deriverà dalla sospensione **per un solo anno** dell'indicizzazione

delle pensioni superiori a 8 volte il minimo.

Si tratta di una previsione d'intervento pubblicitaria e minimale

che sfiora leggermente i trattamenti previdenziali di molti esponenti del Governo e del nostro Parlamento.

Riteniamo che di ben altra dimensione dovrebbero essere gli interventi sulle loro pensioni d'oro, che com'è noto maturano con pochissimi anni di contribuzione.

Ingiustificato è sicuramente anche l'aumento delle contribuzioni a carico dei lavoratori subordinati che, anche se serviranno a garantire pensioni meno misere di fatto finiscono per pagare buona parte del costo dell'abolizione dello scalone.

Soprattutto negativo è anche l'abbattimento dei parametri di conversione utili al calcolo della quota contributiva dei lavoratori interessati, per il calcolo dei loro trattamenti pensionistici, **dal sistema misto (lavoratori che non sono in pos-**

BONUS: le regole per il dopo 31/12/2007

In vista del 31/12/2007, data di scadenza dell'istituto del “bonus”, introdotto con la legge 243/2004, previsto per i lavoratori privati, che pur maturando il diritto alla pensione di anzianità, hanno optato per la prosecuzione del rapporto di lavoro, informiamo che la Direzione Generale INPS, **opportuna-mente interessata dalla nostra O.S.**, ci ha comunicato formalmente che:

Salvo proroga

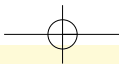
il Bonus scade il 31/12/2007 e che, **solo per correttezza** si può dare comunicazione al datore di lavoro circa **la volontà di continuare il rapporto di impiego.**

Quindi niente obbligo di comunicazione, **come la FAST Ferrovie ha speso specificato**, in quanto la legge surrichiamata non ha introdotto nessuna procedura obbligatoria a carico del lavoratore che intende proseguire la sua attività;

Supplemento di pensione

Non esistono tempi di lavoro minimi per conseguire il diritto ad un supplemento di pensione, poiché sul piano teorico basta anche un solo contributo, dopo il pensionamento, per avere diritto ad un supplemento di pensione. In merito si ricorda che la pensione ordinaria resta “congelata” come calcolo al momento in cui si era entrati in regime di bonus.

Ovviamente **detto trattamento pensionistico ordinario sarà poi incrementato**, dalla data della risoluzione del rapporto di lavoro, dalle perequazioni (gli specifici aumenti ISTAT che scattano dal primo gennaio di ogni anno sui trattamenti di chi è in quiescenza) intervenute in detto periodo di permanenza in bonus.



nesso di almeno 18 anni di contribuzione intera al 31/12/1995) e per i lavoratori più giovani, **assunti dopo il 1° gennaio 1996**, che hanno i loro trattamenti interamente calcolati con il sistema contributivo.

Questa modifica apportata, tra l'altro scarsamente pubblicizzata, che ha ridotto il coefficiente di trasformazione da **6,13 a 5,62** per chi matura 65anni, entrerà in vigore dall'anno 2010 e comporterà l'abbattimento dei trattamenti previdenziali nei termini che seguono:

Lavoratore assunto entro il 1977:

a questo lavoratore si applica il sistema di calcolo retributivo e pertanto la riforma di cui trattasi non comporta nessuna modifica ai suoi sistemi di calcolo. Il suo livello % di copertura rispetto all'ultima retribuzione rimane del 76,1%;

Lavoratore assunto dopo il 1978:

questo lavoratore al quale si applica il sistema di calcolo misto avrà una riduzione sulla pensione per effetto della modifica dei coefficienti. Il suo livello di copertura passerà da circa il 60% al 52%, con una perdita superiore, a seconda dei casi, ad 50,00 euro su base mensile;

Lavoratore assunto dopo il 1996:

i lavoratori assunti dopo il 1996 vedranno diminuire il loro livello di % copertura, attualmente di circa il 45 %, di circa 8 punti. Ciò comporterà una rilevante riduzione sull'assegno mensile pensionistico.

Quelle previste con l'accordo sono quindi modifiche, sul sistema di calcolo contributivo delle prestazioni previdenziali, **rilevanti** che dimostrano, senza ombra di dubbio, come questa ipotesi di riforma del sistema pensionistico, **che dovrà passare al vaglio delle assemblee di lavoratori e del Parlamento** "intacca negativamente e notevolmente" il valo-

re delle pensioni dei giovani.

Ciò dimostra senza ombra di dubbio che, dietro la volontà del Governo di modificare l'ingiusto "**scalone di Maroni**" si nascondeva in verità anche la volontà precisa di realizzare ulteriori "**indegne falci-die**" sulle pensioni dei lavoratori ai quali si applica il sistema di calcolo misto o contributivo intero.

Ovviamente tale operazione permetterà alla nostra classe politica di fare facile cassa e reperire risorse per mantenere i suoi "**elefantiacci apparsi ed il sistema di potere clientelare ad essi collegato**".

Le economie rese sui nostri trattamenti pensionistici permetteranno anche di salvaguardare il sistema



Il Vice Ministro e Sottosegretario al ministero dell'Economia e Finanze Roberto Pinza

previdenziale dei parlamentari che, sia pur in via di riforma, **prevede il diritto alla pensione ancora a 55 anni. Un esempio palese di arrogante incoerenza!**

Disciplina dei lavori usuranti

A giudizio dei firmatari dell'accordo costituisce uno dei capitoli più qualificanti di esso perché permette di accedere ai trattamenti previdenziali con il requisito anagrafico ridotto di 3 anni rispetto a quello previsto.

Anche su questo aspetto dell'accordo non possiamo non muovere rilievi in quanto questa normativa arriva con circa dieci anni di ritardo rispetto al Decreto Salvi del 1999 ed introduce parametri complessi **che non incidono positivamente sul valore economico della pensione**, ma solo sulla sua decorrenza.

Il risultato sarà quindi che, dove possibile, la sua applicazione determinerà possibilità di uscite anticipate dal lavoro, ma con trattamenti pensionistici ridotti per effetto delle modifiche di valore decise sui coefficienti di trasformazione, che si applicano per la determinazione delle prestazioni pensionistiche contributive.

In questo modo si metterà certamente fine al sistema "**degli aumenti di valutazione**", gli scivoli che dir si voglia, introdotti a suo tempo dal T.U. 1092/73, che in quanto incidendo anche sull'aspetto economico, perché valevano come anni di contribuzione a tutti gli effetti del trattamento pensionistico, rendevano una vera compensazione per chi aveva tipologie di lavoro per i quali era prevista.

Per quanto attiene poi alla applicazione della disciplina dei lavori usuranti **ai vari profili delle aziende del Gruppo E.S., utilizzati in turni rotativi o/e che rendono servizio notturno** si dovranno verificare i termini del Decreto applicativo, che dovrà anche disciplinare il significato di "**conducente di mezzi pubblici pesanti**".

Un quadro quindi complessivamente insoddisfacente sul quale la FAST Ferrovie cercherà di fare chiarezza e prendere posizione con tutte le parti sociali escluse dall'accordo.

Ovviamente come sindacato sapremo fare la nostra parte anche in relazione a quello che diranno i lavoratori che sull'accordo saranno chiamati a pronunciarsi ... **ed eventualmente a scioperare contro!**



*Caterina Massaiu, Giuseppina Billone e
la Scuola Poetica di Struttura Nuova,
presentano il*

Progetto Il treno dei poeti

*in collaborazione con l'Associazione Artenia
nella persona del suo presidente*

Sig. Girolamo di Mercurio.

Cari lettori,
un'idea strana ma affascinante quella di radunare su un treno poeti esordienti di tutta Italia per un viaggio di 5 gg. partendo dalla Sicilia e salendo sino al nord Italia e ritorno, con tre tappe importanti a Venezia, Genova e Roma, città che per cultura letteraria sono da sempre state al centro di interesse internazionale e dove si sosterrà per incontrarsi con circoli culturali di prestigio.

Il fine è quello di far conoscere le proprie opere e divulgare la poesia come mezzo verbale che accomuna anime esplicitando sentimenti che spesso non si manifestano nel normale e corrente linguaggio di tutti i giorni. Ridare vigore a quest'arte è il nostro principale scopo e ci auguriamo che lo sia per molti che in questa avventura ci seguiranno.

Il viaggio si articolerà in due fasi la prima sarà vissuta sul treno, la seconda avrà il suo svolgimento nelle 3 città sud-dette dove si farà sosta per un'intera giornata

Finalità:

Il treno dei poeti nasce dal desiderio di portare la poesia in giro per l'Italia in maniera originale, al fine di far apprezzare questa arte a tutti coloro che vorranno

ascoltarla e appassionarsi ad essa, e quale miglior e varia platea se non un treno pieno di viaggiatori che verranno coinvolti in prima persona, allietando così il loro viaggio? Un momento di aggregazione che per poche ore lascerà ad ognuno un patrimonio di sentimenti, di cui tanto si sente il bisogno in una vita che va di corsa, senza lasciare mai un momento per nutrire l'anima.

Il Treno della Poesia

Ariete 57

*Come perla di pensiero
Corri sul binario, treno,
cuori che guidano,
occhi che osservano,
mondo a quadri,
ritmi, stagioni,
veloce scambio di sensazioni,
tutto nell'attimo di un fischio,
sospeso il fiato, avvolto
nel fil veloce del tempo
permane il singulto,
tenero intreccio
di vite straniere
che si raccontano
gioie e pene, sommando
o comprimendo
tutto in quel magico momento.*

Da bambino, in un paesino della costa Calabrese (S. Caterina

Dello Jonio) vedevo il treno in lontananza che correva sferragliando sul binario e con esso correva la mia fantasia, verso montagne altissime oppure posti da fiaba.

Mi vedevo alla "guida" del convoglio, come un condottiero senza paura lanciato alla conquista di nuovi mondi.

Bello e affascinante il treno, in grado di liberare la nostra fantasia trasformandola in pura poesia ed è di poesia che vi vorrei parlare, di un gruppo di poeti allacciati a Struttura Nuova, un'associazione non a scopo di lucro ma bensì culturale che difonde i propri capolavori nei modi più singolari.

Tra questi ci sarebbe la volontà di poter recitare le poesie sui treni pertanto, confidando nella dirigenza di Trenitalia affinché questo si verifici, vi anticipo dalle pagine del nostro giornale una poesia sul treno scritta dalla nostra carissima amica che in questi giorni ha festeggiato i suoi primi 50 anni, che Caterina Massaiu assieme a Giuseppina Billone sta cercando di ottenere tutte le autorizzazioni, ed è con un abbraccio, anche se in ritardo che le facciamo gli auguri più sinceri e dolci.

Come una poesia...

Nicola Romeo

IL TRENO DEI POETI

Da Palermo a Venezia
prima settimana di Dicembre 2007

viaggiando con la poesia
attraverso lo stivale

Venezia

Bologna

Milano

Firenze

Genova

Roma

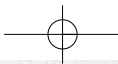
Napoli

Salerno

Reggio Calabria

Palermo

per informazioni:
Giuseppina (Palermo)
cell. 3347901237
Caterina (Venezia)
cell. 3394895299



Vincenzo, ferroviere calabrese

di Pasquale Foti

Racconta Vincenzo:

“Avevo 16 anni, nel 1941. Durante la guerra, il concorso per l'assunzione in ferrovia consisteva in uno scritto: un dettato.

Per me che frequentavo l'Industriale fu quasi un gioco. Fui assunto al deposito locomotive di Reggio Calabria ma licenziato dopo 4 mesi perché non avevo la tessera del “Fascio”.

Ebbi la tessera del partito e, rifatta la domanda, fui riassunto e assegnato all'impianto di Crotona.

Con una lettera di assunzione colorata rosa e un biglietto di terza classe allegato, con il primo treno raggiunsi la città ionica.

Vi giunsi di notte verso le due, era tutto buio. Trovai posto nella sala di attesa su un sedile di legno e sedetti ad aspettare l'apertura dell'ufficio. Avevo sonno, mi sdraiai sulla panchina per riposare.

Non feci in tempo a chiudere gli occhi che un gendarme della Milizia Militare entrò e mi chiese chi fossi e cosa facessi lì a quell'ora di notte. Lo informai che ero ferroviere e gli mostrai la lettera, al che mi disse di riposare tranquillamente fino all'apertura degli uffici del Capostazione.

Mi addormentai e al mattino, impaziente, attesi davanti alla porta l'arrivo del “Capo”. Salutai e presentai la lettera.

Indossavo un paio di calzoncini corti (a quei tempi pochi avevano i pantaloni lunghi), egli mi diede il benvenuto, mi squadrò dalla testa ai piedi e mi disse di cambiare i pantaloni con un paio lunghi perché non era ammesso indossare quelli corti. Obiettai che non ne possedevo altri, ed allora egli mi fece accompagnare da un ferroviere a comprarli al mercato. Ero un ragazzo, minuto di statura, mi diedero un paio di calzoni con le gambe lunghissime che furono accorciate seduta stante dal venditore.

Al momento di pagare mi accorsi che sarebbero costati circa 20 lire, ma io in tasca ne avevo solo 10. Non seppi mai chi saldò il conto di quei pantaloni, il Capostazione mi lasciò anche le mie monete per comprarmi il necessario per mangiare.

Fui assegnato ai treni merci come frenatore.

A quel tempo i treni merci erano lunghissimi e trasportavano di tutto, dal pesce ai prodotti ortofrutticoli, dalle partimacchine alle ferraglie, agli animali vivi.

La squadra di scorta era composta dai Macchinisti, dal Capotreno che era l'Autorità sul convoglio e da uno o più frenatori, a seconda dell'esigenza. Se c'erano due frenatori, quello di centro portava la borsa del Capotreno, quello di coda portava i fanali al macchinista.

Il compito principale del frenatore, in corsa treno, era quello di azionare il freno a mano posizionato nella garitta del carro. Una manovella orizzontale comandava una barra filettata che, durante la rotazione, agiva sui freni.

In talune stazioni, all'occorrenza, il macchinista con i fischi della locomotiva (erano segnali convenzionali) ordinava l'azione di chiusura o di apertura dei freni, a seconda che si fosse in discesa o in pianura.

Io non avevo l'altezza giusta per azionare quella ruota (per farlo mi ero procurato un mattone forato, ci salivo sopra all'occorrenza e operavo), e preferivo non prendere posto al centro perché avevo difficoltà a trasportare la pesante borsa del Capotreno.

Quindi mi mandavano sempre in coda, dove i problemi comunque non mancavano in caso di protezione del



Garitta del frenatore

convoglio, e per la solitudine durante il viaggio.

Quando era necessario portare i fanali al macchinista, li dovevo togliere dalla coda, mettere il mattone sotto il braccio e ...“Adelante Pedro”!

Furono anni difficili per tutti.

Si tornava a casa ogni 21 giorni con un biglietto ferroviario gratuito, per cambio biancheria.

Qualche altra volta viaggiai di nascosto vicino ai respingenti della locomotiva, accanto alla caldaia del treno a carbone e quando arrivavo a destino ero tutto nero di fumo.

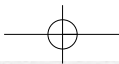
Ringraziavo comunque il macchinista che durante il viaggio faceva finta di non vedermi, però sapeva ed era mio complice nell'aiutarmi a raggiungere i miei familiari.

A piedi ritornavo alla stazione per rientrare in sede.

Ricordo che una volta ero in ritardo e camminavo a passo svelto, incontrando dei gendarmi della “milizia” non li salutai, uno di loro mi acciuffò dal colletto della camicia, mi richiamò all'ordine. Feci il saluto prescritto e mi lasciarono andare. Per arrivare

COME ERA VAMMO





in tempo alla stazione dovetti percorrere di corsa il tratto mancante.

Dopo qualche tempo, per le condizioni climatiche disagiate del territorio mi ammalai e fui mandato a Reggio Calabria per curarmi.

Alla fine della guerra mi avevano assegnato al personale viaggiante, ma fui scartato alla visita medica per l'altezza, mi mancava un centimetro per svolgere quelle mansioni".

Quando iniziò a lavorare il suo primo stipendio fu di 70 lire. Tolle 10 lire per la pigione della stanza e qualche altra per mangiare, il resto lo destinava alla famiglia.

Quando era frenatore, in tempo di guerra, con tutta la squadra si presentava all'impianto e riceveva la colazione consistente in 100 grammi di pane; per il companatico bisognava attrezzarsi: frutta, marmellate, o quanto reperito lungo il percorso.

Tra gli attrezzi in dotazione aveva la lanterna con i vetri a più colori, che funzionava a petrolio, e i fiammiferi per accenderla. Riempita e accesa, aveva circa otto ore di autonomia.

Facevano parte della dotazione anche i petardi che venivano utilizzati, in caso di necessità, a protezione della coda del convoglio.

A volte gli veniva comandata la scorta ai treni viaggiatori, da "battitore", per collaborare con i conduttori e il capotreno alla chiusura delle porte delle carrozze.

Quelle vetture di terza classe, le più affollate di viaggiatori, avevano 10 porte per lato ed i sedili di legno.

Una volta chiuse, si dava il "pronti" al capotreno che allora prendeva posto al centro, nelle vetture di seconda classe, mentre le prime classi erano posizionate in testa.

La scorta del treno era programmata, come quella del riposo fuori sede.

I luoghi di sosta e di riposo erano strutturati con la sala refettorio dove erano collocate delle cucine, fornite di pentole e dell'occorrente necessario per cucinare. A volte più gruppi concordavano di pranzare assieme, qualcuno procurava il necessario e si

dividevano le spese.

Le stanze per il riposo dei lavoratori erano composte da più posti letto, mentre quelle per il capotreno ne ospitavano uno soltanto. I bagni erano in comune e così le docce. L'addetto al dormitorio era "u chiamaturi", il chiamatore. Si affacciava alla porta e gridava il numero del treno affinché la squadra comandata si svegliasse: svegliava tutti, ovviamente.

Alla fine della guerra gli fu data la qualifica di Deviatore Capo e, assegnato alla stazione di Reggio



Calabria, gestiva la squadra degli addetti agli scambi, allora tutti manuali.

Il "macaco" doveva essere azionato per spostare la punta e istradare i convogli.

Anche nei passaggi a livello le barriere erano azionate a mano; l'addetto comunicava telefonicamente con i deviatori e con la stazione ed azionava la sbarra dopo lo scambio di fonogrammi registrati.

In quegli anni molti erano i treni merci, le manovre dei carri e il "riordino" della composizione del convoglio e perciò bisognava dirigere con sapienza gli scambi per comporre il treno.

Il raddoppio della linea ferroviaria Reggio Calabria - Battipaglia, iniziato verso il 1950 e terminato verso il 1968, richiese molta manodopera specializzata e per questo anche Vincenzo, Deviatore Capo, era chiamato a recarsi in missione e svolgere

servizio lungo le tratte dei lavori. Man mano che i cantieri avanzavano, era necessaria l'opera dei deviatori che azionavano a mano gli scambi, sia per le macchine che per i treni in transito. Completati i lavori si attivavano quelli nuovi, elettrici e telecomandati.

Lungo la linea e nelle stazioni non c'erano posti letto e per sopperire a questo inconveniente ogni trasferta si portava una brandina ed il necessario per riposare. I lavori procedevano velocemente e quindi anche Vincenzo si spostava di volta in volta nelle diverse stazioni.

Di questo periodo ama raccontare un episodio.

Inviato nella stazione di Rutino si presenta al capostazione chiamandolo "Cavaliere". Questi non risponde e, tramite il manovale di stazione, gli comunica che lì non è gradito. Seppe solo in seguito che in quella zona il titolo di cavaliere veniva attribuito a chi aveva perduto "l'onore". Invece era rischioso non dare del "Cavaliere" ai dirigenti durante il fascismo, era considerata una mancanza di rispetto.

Gli anni passano veloci, si completano i lavori della linea, viene attivato anche il tratto Eccellente-Rosarno via Mileto.

Dopo l'esperienza di Deviatore Capo, per molti anni e fino all'ultimo giorno di servizio Vincenzo ha lavorato presso l'ufficio verifica dei fogli di corsa dei treni.

Gli uffici, grazie a disposizioni risalenti al dopoguerra, per risparmiare



energia elettrica facevano orario unico, dalle 7.00 di mattina fino alle 14.12, ma spesso non si riusciva a completare i lavori nella mattinata e si era invitati a prestare lavoro straordinario anche di pomeriggio.

Di tale periodo c'è un aneddoto che Vincenzo ci ha raccontato.

La moglie era insegnante e prestava servizio nelle ore pomeridiane, quindi i coniugi si vedevano al mattino e alla sera. Allora Vincenzo, saltuariamente e senza permesso usciva, si recava a casa per il pranzo e rientrava per riprendere posto alla sua scrivania.

Un giorno, mentre rientrava in ufficio, vide a distanza una sagoma conosciuta: quella del suo Capo Reparto.

Cercò di defilarsi cambiando repentinamente strada, ma il capo lo notò.

Il giorno successivo era certo che lo avrebbe atteso al varco. Non si sbagliava.

Alle 12.45 ricevette una telefonata dal capo che lo invitava a salire nel suo ufficio a spiegare perché, in orario di ufficio, si trovasse nei pressi della villa comunale. Vincenzo propinò la sua verità: era andato a comprare delle medicine in farmacia.

Alla contestazione del superiore, che rammentava l'esistenza di una farmacia nei pressi del Compartimento ferroviario, lui replicò prontamente che essa era sprovvista del farmaco in questione.

Sarebbe sicuramente iniziata una battaglia, o forse sorveglianze e rimostranze nei suoi confronti, ma era anziano, aveva già raggiunto tutti i requisiti per andare in pensione e quindi, non solo per questo, dopo qualche giorno presentò una lettera di dimissioni.

Infatti, il 18 febbraio 1985, con lettera di dimissioni, 45 anni di servizio effettivi ma circa 50 conteggiati ai fini pensionistici, Vincenzo ha scelto di andare in pensione.

Ritornò in quell'ufficio in pantaloncini, da libero cittadino, solamente per ritirare lo stipendio.

La fine di un mito

di Giorgio Baltieri

Tutti i periodi della nostra vita che abbiano una certa rilevanza dal punto di vista sia professionale che sociale vengono immancabilmente rimarcati da un qualche particolare evento o soggetto che rilascia un'impronta destinata a diventare indelebile nel corso degli anni.

Per chi ha iniziato a lavorare sui locomotori negli Anni 70 ogni inizio servizio era condizionato dalla casualità del mezzo che quel giorno ti era destinato.

Era motivo di profonda prostrazione avere assegnato un 626 o una 428, risalenti quasi tutti al periodo ante-guerra e spesso più vecchi di chi ci saliva sopra.

Andava un po' meglio con il 636 che, nonostante ti sfracellasse i timpani all'epoca offriva, rispetto ai precedenti, qualche "comfort" in più.

Era giorno di festa con i 646 o le 444.

Ti condizionava e rovinava la vita avere assegnata per un servizio una 428.

Molti dei macchinisti che hanno avuto la sventura di salire su questi mezzi a tutt'oggi non si sono ancora riavuti dai danni fisici e psichici provocati da tale impatto.

Si sta esagerando naturalmente, ma neanche tanto!

Gioiello del periodo pre-bellico, la 428 era nata per fare direttissimi e rapidi: pesava 140 tonnellate con ruote del diametro superiore a 180 cm.; le sospensioni davano l'idea di non esserci e per la guida ci si appollaiava su degli sgabelli di legno così

alti che i macchinisti di più bassa statura dovevano chiedere aiuto per completare la scalata.

Ne esistevano due versioni: la prima, immortalata nel film di Pietro Germi, l'altra con un avancorpo tipo Panzer. In ambedue l'unica cosa che non mancava era lo spazio all'interno delle cabine di guida: una suite atta ad un ricevimento per dieci persone completa di un tavolaccio di 4 metri quadrati molto comodo nelle soste ai vari muri del pianto.

Disperazione di tutti i cantonieri delle varie linee dove passava: dovevano essere pronti a richiudere i binari dopo pochi transiti della Signora.

Qualcuno, a dir poco sconsiderato, l'aveva fatta nascere per la velocità di 140 km/h; con il passare degli anni si era opportunamente ricon-



Cabina Guida E428

dotto il tutto a 100 km/h e la macchina venne relegata a fare merci e locali onde consentire di viaggiare anche a qualche altro mezzo.

Al momento di muoversi la cosa più impressionante era il rumore conseguente alla prima tacca. Assomigliava molto al digerito di un'orca marina che aveva fatto strage alla marcia dei pinguini e che, da ingorda, aveva dovuto ingoiare una carriola di bicarbonato.

Alla seconda tacca incominciava a

slittare; sempre e con qualunque tempo, lei slittava.

Durante le transizioni, in cabina A.T. sembrava la festa di Piedigrotta con i fuochi artificiali.

Ad ogni frenata, oltre al rumore insopportabile, risaliva dai carrelli un fumo di olio bruciato il cui odore ricordava qualche triste friggitoria cinese.

Naturalmente tutto questo si avvertiva molto bene data la chiusura ermetica della cabina (sic).

Erano gli anni in cui andava di moda, in inverno, indossare l'Eskimo sul lavoro.

Sulla 428 ne servivano due; uno per il corpo e uno per le gambe. In estate, non avendo la cabina di guida nessun tipo di rivestimento interno, la temperatura faceva concorrenza a quella di un microonde.

Era poi talmente rigida che passando in corsa sugli scambi i sobbalzi venivano trasmessi direttamente dalle ruote alla zona lombo-sacrale e in un attimo al cervello, che andava per qualche momento in black-out.

Fare un merci con quella macchina voleva dire guadagnarsi la pagnotta nel vero senso della parola.

Andava meglio con i locali, in genere i primi della mattina, quelli per gli studenti, anche se poi bisognava stare molto attenti con la massa che di solito superava quella del materiale rimorchiato.

Ma poi al momento di frenare...

La ciliegina sulla torta si aveva quando la Signora era da normalizzare.

Non serviva un grembiule ma uno scafandro; se mancava olio non si trattava di bicchieri ma di tanti chili. All'uscita dalla fondazione in genere si aveva lo stesso colore della macchina.

Un giorno imprecisato di uno degli Anni 80, la corsetta che portava il personale da Bologna Arcoveggio a Bologna S.Donato scaricò all'altezza del Deposito un cospicuo numero di macchinisti e aiuto macchinisti, un gruppo variegato per età e per



Locomotiva E428

impianto di provenienza.

Dopo essere scesi al Posto E si presentò loro uno scenario decisamente insolito.

Prima del Deposito, un binario parecchio lungo era stato riempito di 428, una vicina all'altra con una sequenza che pareva interminabile ma che forse non lo era poi tanto date le dimensioni delle macchine.

In testa a questo binario, un macchinario enorme abbracciava passo passo una locomotiva dopo l'altra e con un mega cannello da taglio riduceva le macchine in autentiche fette di mortadella (ogni riferimento a Prodi è puramente casuale).

Le fette venivano poi caricate su dei carri per la fonderia. Un tale spettacolo suscitò nel gruppo reazioni tra le più disparate.

Chi improvvisava una "ola", chi si dava pacche sulle spalle con baci e abbracci, chi si masturbava di nascosto dietro un cespuglio.

Dalle cabine si affacciavano dirigenti e manovratori per vedere cosa stesse succedendo.

L'euforia era alle stelle: cappelli e borse volavano per aria in una nuvola di polvere che superava quella prodotta dalla demolizione.

Un macchinista marchigiano disse che questo era un evento che andava festeggiato con un brindisi e si fece capo popolo nel trasferire tutto il gruppo verso il bar.

Ma nella rossa Bologna, si sa, i

baristi avevano già conquistato il diritto alla loro pausa, prima dei macchinisti e quello era proprio il momento di chiusura del bar.

Davanti a tale sorte avversa il capo popolo chiese almeno tre "urrà" a tutto il gruppo con il rischio di svegliare chi si stava preparando per la notte.

Si moltiplicarono le pacche sulle spalle e gli "urrà" andarono al cielo.

In un angolo, discosto da tutti, un macchinista più anziano degli altri non partecipava alla festa anzi era decisamente malinconico.

Fumava e guardava per terra quasi non capisse quello che stava succedendo; nella sua mente si affollavano pensieri contrastanti.

Per lui, reduce dal vapore, quella macchina aveva rappresentato un grande cambiamento sia dal punto di vista tecnologico che di qualità della vita.

Con l'avvento della 428 non aveva più dovuto spalare carbone e non era più esposto a polvere e correnti d'aria, finalmente andava a casa meno sporco e meno stanco di prima.

La saggezza dell'età, però, lo portava ad accettare la fatuità delle cose umane, non a condividerla ma ad accettarla.

Dal gruppo in molti lo chiamavano a gran voce perché si unisse ai festeggiamenti ma lui a fumar serio e lento seguì...

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.