

# LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 3-4 Marzo-Aprile 2011

**FAST**  
FerroVie *Sma*

*confsal*



## Speciale Direttivo

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

Anno V N° 3-4/2011 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA  
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)  
Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA  
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006

CCNI  
DELLA MOBILITÀ

**HDI** riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

**Globale Casa:** per proteggere la casa.

**Conto Bancom:** per accrescere i risparmi.

**Valore Auto:** un unico sistema assicurativo che offre 15 protezioni modulari dall'auto alla persona.

**HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri**

la possibilità di corrispondere i premi in comode rate mensili con trattenuta a ruolo sullo stipendio.

www.hdi.it



Per informazioni visita il sito [www.inlinea-hdi.it](http://www.inlinea-hdi.it)  
oppure chiama il numero verde **800.082.082**

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

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**

# SOMMARIO

## EDITORIALE

**Le vertenze in atto in un difficile momento negoziale**  
di *Pietro Serbassi*

pag. 4

**Direttivo Nazionale Fast FerroVie**  
di *Antonio Scalise*

pag. 6

**Relazione del Segretario Nazionale Pietro Serbassi**  
**Fast FerroVie c'è**

pag. 8

**Relazione di Angelo D'Ambrosio**  
**Il fermento nel mondo del trasporto**

pag. 14

**Relazione di Vincenzo Notarnicola**  
**Quando tutto cominciò**

pag. 16

**Relazione di Marco Peroli**  
**Gli autoferrotranvieri e il contratto**

pag. 22

**Relazione di Antonio Vitiello**  
**Trasporti, città metropolitana Un tutt'uno**  
**nell'era globale**

pag. 23

**Una "Rondinella" non fa primavera**  
di *Adolfo De Santis*

pag. 26

**Vertenza stretto di Messina**  
di *Carlo Nevi*

pag. 28

## GIALLO FISSO

**Che macchina!**  
di *Antonio Scalise*

pag. 29

**Siglat la confluenza di FS**  
**Formazione al CCNL delle Attività Ferroviarie**  
di *Vincenzo Multari*

pag. 30

**No al ritorno al passato**  
di *Giuseppe Parise*

pag. 31

**La sicurezza è un accessorio che costa caro**  
di *Claudio Verrecchia*

pag. 32

**Il contenzioso dei lavoratori con**  
**Mazzoni Ambiente**  
di *Adriano Prezioso*

pag. 33

**8 marzo Giornata Internazionale della Donna**  
di *Cristina Mela*

pag. 34

**Il ridicolo viaggio di Tremonti al sud**  
**E dopo la visita le solite promesse**  
di *Samuel Porcella*

pag. 34

**Calabria allo stremo**  
di *Vincenzo Rogolino*

pag. 36

## PREVIDENZA

**Diritto alla pensione**  
**Le regole sui sistemi di calcolo**  
a cura di *Agostino Apadula*

pag. 37

N° 3/4

2011



### 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)

### LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

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

Anno V - N° 3-4/2011  
Autorizzazione del Tribunale di Roma  
n° 353 del 14 Settembre 2006

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

Hanno collaborato a questo numero: **Adolfo De Santis, Agostino Apadula, Adriano Prezioso, Giuseppe Parise, Claudio Verrecchia, Cristina Mela, Samuel Porcella, Vincenzo Rogolino.**

Foto: Fototeca FS  
Archivio fotografico FastferroVie curato da:  
**Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino**  
Copia: euro 2.00  
Abbonamento euro 18.00  
Abbonamento Sostenitore euro 450.00  
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie, presso ist. San Paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini (Indicare nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)  
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)  
Chiuso in tipografia: il 9 Maggio 2011  
Tiratura: 7000 copie

# Le vertenze in atto in un difficile momento negoziale

Editoriale

di Pietro Serbassi

I lavori del nostro recente Direttivo Nazionale sono stati incentrati sulle vertenze aperte, ma soprattutto sulla discussione di merito sul CCNL della Mobilità e sulla necessità di riorganizzare la nostra federazione, per renderla adeguata allo scenario di relazioni industriali che si sta prefigurando per i prossimi anni.

Durante i lavori sono state espresse diverse manifestazioni di solidarietà verso il Capo Treno Sandro Giuliani di Roma, licenziato - a nostro parere illegittimamente - da Trenitalia, che di fatto non gli ha riconosciuto la prerogativa di svolgere il proprio lavoro nel rispetto delle normative, con la discrezionalità operativa che il CCNL della Attività Ferroviarie gli attribuisce. Il Direttivo Nazionale ha dato mandato alla Segreteria Nazionale di proseguire sulla strada intrapresa fin dal primo momento a sostegno del collega, che è chiaramente oggetto di una punizione esemplare.

Per il resto i lavori del direttivo verranno affrontati con uno speciale all'interno di questo giornale.

In queste pagine ritengo importante aggiornare i lettori sul raggiungimento di risultati importanti, come la stipula dei protocolli di relazioni industriali presso diverse imprese del TPL e soprattutto presso l'ATAC di Roma, dove FAST ha chiuso un importante accordo anche con l'azionista Comune, che si è impegnato nell'assegnazione in *house* del servizio; così come l'accordo fatto con l'ATAC stessa in merito alla gestione degli eventi del 1 maggio della beatificazione del Papa Giovanni Paolo II e del contemporaneo concerto a Piazza S. Giovanni.

Nel Gruppo FS invece sono state perfezionate le prime procedure previste per l'utilizzo del Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito, che hanno creato sicuramente eccessive aspettative sia alle società del gruppo che fra i lavoratori, rese difficili anche dallo scarso rapporto fiduciario nelle relazioni industriali, che in presenza di procedure così complesse e delicate si evidenzia maggiormente.

Altra vertenza che negli ultimi mesi ci ha visti particolarmente attivi è quella sulla gestione dei servizi del personale di macchina e di bordo, nota come "Sistema IVU Rail", che sembrerebbe ormai orientata verso una soluzione condivisibile anche dalla FAST. Infatti, dopo lo stallo causato più da problematiche oggettive di inadeguatezza del programma, e restando scettici sul fatto che il risultato che si otterrà sia simile a quello atteso al momento dell'acquisto del programma "miracoloso", riteniamo che se le condivisioni fino ad ora concretizzate dalla Società diventeranno impegno formale in un nuovo sistema relazionale fra OOSS e



Azienda, ovvero se tramite opportune verifiche sarà possibile garantire la trasparenza sull'equità sia retributiva, sia dei carichi di lavoro, un buon passo avanti è stato fatto. È evidente che stiamo dando per assodato il fatto che diverse problematiche che lo scorso anno sembravano insormontabili, come la visibilità dei riposi per almeno 90 giorni, oggi sia da tutti condivisa.

---

*... il livello di sopportazione della categoria è ormai colmo ...*

---

## CCNL Mobilità

Nel frattempo, l'ennesimo sciopero con manifestazione unitaria, che ha avuto un'adesione di gran lunga superiore alle aspettative - per nulla segrete - delle parti datoriali, ha fatto comprendere ad esse che il livello di sopportazione della categoria è ormai colmo. Comunque possiamo dire che con la riuscita dello sciopero il Sindacato ha di fatto raggiunto due buoni risultati: il primo la riuscita stessa, mentre il secondo risultato è quello di aver scioperato secondo le indicazioni della Commissione di Garanzia, che ha accolto le tesi del sindacato piuttosto che le opposizioni di ASSTRA e ANAV.

Grazie a tutto questo si è potuto riprendere il confronto negoziale presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con incontri separati dedicati alla trattativa per il rinnovo, rispettivamente, del CCNL di categoria Attività Ferroviarie e del CCNL di categoria Trasporto Pubblico Locale, sezioni del CCNL Mobilità.

## CCNL di categoria Attività Ferroviarie

Dopo la lunga fase di ricognizione è stato possibile

entrare in quella negoziale. La delegazione datoriale (Federtrasporto e Ancp), che auspichiamo si possa allargare quanto prima ad altre associazioni datoriali come FISE-ANIFERR, si è presentata al tavolo negoziale con un documento composto da una parte generale e da schede analitiche riferite all'orario di lavoro del personale mobile rientrante nelle Sezioni Specifiche del trasporto regionale, del trasporto merci, del trasporto Viaggiatori M/L percorrenza e del trasporto Alta Velocità.

I documenti consegnati descrivono la struttura che le associazioni intendono dare al nuovo capitolo contrattuale dell'orario di lavoro, che sarà composto da una parte generale e da una parte che dovrà essere concordata a livello aziendale, ma la disciplina generale sull'orario di lavoro sarà correlata da parti con norme specifiche per il personale di macchina e di bordo diversificato per i diversi vettori sopra elencati. Praticamente le parti specifiche, secondo l'impostazione data, dovrebbero essere addirittura 8 e contenere limiti di orario di lavoro differenti per ogni vettore.

Allo stato, trattandosi di una prima ipotesi di lavoro - e ritenendo i limiti proposti eccessivamente tattici, visto il poco tempo a disposizione che abbiamo dato a questo negoziato - possiamo dire che l'unica cosa che ci sentiamo di condividere è la struttura impostata; per il resto riteniamo che ci sia molto lavoro da fare.

È evidente che le proposte datoriali delineano contestualmente, anche se molto sinteticamente, i possibili contenuti dell'accordo aziendale con il Gruppo FS, ma ci sembra molto limitata - per non dire praticamente nulla - la contrattazione aziendale, che invece dovrebbe essere la parte qualificante del nuovo CCNL per gestire le numerose flessibilità richieste.

Allo stato, comunque, mancano ancora le schede che dovrebbero descrivere le parti specifiche per la navigazione, l'accompagnamento notte, la ristorazione e la pulizia a bordo. È comprensibile che, seppur importanti queste quattro sezioni, il negoziato oggi appare abbastanza "inquinato" dall'ingerenza del Gruppo FS che con eccessiva voracità vuole mettere mano all'orario di lavoro del personale mobile.

#### **Trasporto Pubblico Locale**

Anche sul tavolo del contratto di categoria del Trasporto Pubblico Locale si è avviata la fase negoziale e la delegazione datoriale di ASSTRA e ANAV ha presentato un primo documento contenente proposte di modifica della normativa attualmente vigente.

I temi trattati sono l'orario di lavoro con particolarità differenti fra le esigenze espresse da ASSTRA e da ANAV: il risarcimento danni, la malattia, la patente di guida e la Carta di qualificazione del conducente.

Pur non essendo parte attiva in questo tavolo per le strumentali esclusioni di ASSTRA e ANAV verso la nostra sigla, abbiamo potuto capire che a differenza di quello delle Attività Ferroviarie, in questo tavolo le

associazioni datoriali sono molto rigide sulle loro proposte. Confermando l'indisponibilità a proseguire almeno fin quando lo Stato e le Regioni non destineranno ulteriori risorse economiche al settore, non danno l'impressione di un approccio costruttivo teso all'efficientamento del settore.

Non credo che il sindacato possa sopportare ancora per molto questa intenzione di scaricare le crisi finanziarie e il dissesto delle aziende ancora sul mondo del lavoro, perché il rinnovo delle norme che regolano in questo settore il rapporto di lavoro è ormai non solo necessario, ma indispensabile per aggiornare le tutele e i diritti alle moderne leggi sul lavoro e abbandonare definitivamente i regi decreti. Sembrerebbe comunque che, su mediazione delle rappresentanze sindacali, il confronto prosegua con tutte le riserve e gli scetticismi che lo circondano.

#### **Trenord**

Nel frattempo che il confronto sul CCNL della Mobilità avanza lentamente fra le diverse sensibilità negoziali, il mondo intorno conti-

nua a trasformarsi, e non parliamo solo delle di nuove o meno nuove imprese o società ferroviarie pronte a cimentarsi nelle gare del TPL, ma anche di quelle dove il governo, almeno in parte, è del Gruppo FS. Infatti, il processo di fusione fra Trenitalia e Le Nord in Lombardia si è pressoché concluso; dal primo maggio il *brand societario* è cambiato da TLN a Trenord e si prefigura il completamento della fusione entro il prossimo mese di giugno.

Questa società, più di altre, ha bisogno del CCNL della Mobilità e già ha scelto che la sezione alla quale è interessata è quella attinente alle Attività Ferroviarie. Nel frattempo anche qui c'è un tavolo negoziale aperto per favorire il percorso di armonizzazione di tutto il personale nei capitoli relativi all'orario di lavoro, alla classificazione, alla retribuzione e alle relazioni industriali di secondo livello; per quanto attiene tutti gli altri capitoli si è già deciso di fare riferimento ai quattro punti del CCNL della Mobilità.

La fase negoziale aperta sta affrontando per ora proprio l'armonizzazione dell'orario di lavoro del personale mobile. La proposta presentata da Trenord ha però incontrato la contrarietà del sindacato, poiché non è stato fatto un adeguato lavoro di sintesi, ma un progetto che andava oltre le attuali normative vigenti oggi nelle due imprese.

Nel frattempo la società continua la fase organizzativa sfornando ordini di servizio e interpellanze di mobilità interna, ma da spettatori esterni cominciamo a notare che Trenitalia sta lasciando l'intera gestione sempre più al Management che prima era di Le Nord. Il nostro auspicio è che il personale proveniente da Trenitalia non rischi di sentirsi *ospite* alla fine del percorso di fusione.

---

*... Il confronto sul CCNL della  
Mobilità avanza lentamente ...*

---

# Direttivo Nazionale Fast FerroVie

Chianciano Terme 18-19-20 aprile 2011.

di Antonio Scalise



**S**i è svolto nei giorni dal 18 al 20 aprile scorso, presso l'Hotel S. Chiara di Chianciano, il nostro Direttivo Nazionale.

Era necessario un momento di confronto tra gli organi dirigenti del nostro sindacato, per fare il punto sulla situazione vertenziale e sullo stato delle trattative per il rinnovo del Contratto della Mobilità la cui discussione si protrae da tempo, senza sbocchi intravedibili, scontando l'atteggiamento palesemente dilatorio delle associazioni datoriali ASSTRA e ANAV.

Esse, è ormai chiaro anche a chi si rifiuta di ammetterlo, procrastinano continuamente ogni possibi-

lità di accordo – se non addirittura di semplice confronto – accampando motivazioni ogni volta diverse, ma con una costante: la pretestuosità. Ciò soprattutto nel momento in cui, dopo la condivisione dei primi quattro punti del nuovo contratto, si tenta di

---

*... l'atteggiamento palesemente dilatorio delle associazioni datoriali ...*

---

approcciarsi alla discussione sul quinto, che è quello riguardante la parte economica e normativa del contratto stesso.

Una lunga serie di recriminazioni e rivendicazioni, tra le quali

quella più importante: ASSTRA e ANAV accusano le regioni di non aver destinato al settore quanto preventivato, ovvero le somme ricavate dalle maggiori accise sul gasolio.

Questo aspetto è stato lungamente discusso dal Direttivo, che ha ascoltato gli sviluppi della questione dalla relazione del nostro Segretario Nazionale, Pietro Serbassi.

Egli ha poi affrontato anche tutte le altre problematiche con cui si è misurato e si sta misurando il nostro sindacato dopo l'ultimo Direttivo dello scorso anno.

Un anno difficile che ci ha visti protagonisti, oltre che nelle tratta-

## Speciale Direttivo

tive a cui accennavamo in precedenza, anche in altre due questioni di rilevante importanza.

La prima è la vertenza IVU, lo scellerato sistema di gestione dei servizi del personale di Macchina e di Bordo di Trenitalia. Abbiamo fatto immediatamente notare, quando si è iniziato a parlare della sua introduzione, che esso avrebbe comportato un intollerabile scadimento delle condizioni di lavoro, dell'equità stipendiale e soprattutto della vita sociale del personale interessato. Non siamo stati ascoltati; anzi, Trenitalia, lasciandoci fuori dal tavolo, ha sottoscritto dei verbali con altre Organizzazioni Sindacali per avallare il sistema IVU, contro il quale Fast FerroVie ha già effettuato una giornata di sciopero. Nonostante non abbiamo voluto "darci soddisfazione" abbiamo però notato che alcune delle nostre osservazioni, come ad esempio la visibilità del turno e la cadenza del riposo, sono state prese in considerazione. Ciò è confortante, ma

ancora non sufficiente, poiché aspettiamo risposte ancora sulla delicata questione dell'equa ripartizione dei servizi: a chi e come viene assegnato uno o un altro servizio?

L'altra questione di cui si è lungamente discusso durante i lavori del direttivo è quella relativa ai permessi sindacali retribuiti.

Un accordo - capestro, propostoci alcuni mesi fa, pretendeva di

---

*... un intollerabile scadimento delle condizioni di lavoro ...*

---

dimezzare il monte - permessi concesso alla nostra Organizzazione Sindacale. Con la premessa di una razionalizzazione e di una contestuale riduzione del monte assenze assegnato a tutte le Organizzazioni Sindacali, si è stabilito un perverso sistema di attribuzione che, di fatto, riduceva (dimezzandola, come abbiamo detto) la dotazione di permessi per Fast FerroVie, toccando

molto meno il "corredo" di assenze delle altre OO.SS.

Ci siamo opposti, e non abbiamo firmato l'accordo.

I sacrifici ci hanno premiato, poiché al termine di una lotta durata diversi mesi siamo riusciti ad ottenere un accordo che limita notevolmente i danni.

Ad introduzione dei lavori del Direttivo, oltre a Serbassi, hanno relazionato i responsabili dei vari settori di trattativa. Oltre a quella integrale del Segretario Nazionale, quindi troverete in queste pagine una sintesi delle relazioni di Angelo D'Ambrosio, Marco Peroli, Antonio Vitiello, Vincenzo Notarnicola e Brigida Marro, che ci spiegano lo stato delle trattative e gli obiettivi futuri del nostro sindacato nei confronti delle principali vertenze e la qualità dei rapporti che Fast FerroVie intrattiene con le imprese del settore dei trasporti e dei servizi ad esso connessi.

**[a.scalise@fastferrovie.it](mailto:a.scalise@fastferrovie.it)**



# Relazione del Segretario Nazionale Pietro Serbassi Fast FerroVie



Carissimi,  
un caro saluto a tutti voi delegati e ai gentili ospiti che ancora una volta, con la loro presenza, confermano la vicinanza e il sostegno alla nostra organizzazione sindacale. Dopo anni, nel 2010 abbiamo celebrato un solo Direttivo Nazionale, ma non per questo abbiamo ridotto i momenti di confronto interno, anzi, con le diverse manifestazioni unitarie, gli incontri territoriali e le Direzioni Operative a cadenza settimanale, il nostro dibattito interno è indubbiamente aumentato. È vero, però, che il Direttivo Nazionale resta per noi tutti il più alto momento di confronto interno.

Siamo stati facili profeti quando abbiamo preventivato che il 2010 sarebbe stato un anno determinante per la FAST FerroVie, dato lo scenario politico/sindacale in grande evoluzione. Infatti, per restare al passo dei sindacati più grossi e organizzati, oltre che per riuscire ad agire in uno scenario di regole che sempre più ci vengono imposte, abbiamo dovuto stringere i denti e lavorare costantemente su più fronti aperti: l'organizzazione interna, i rapporti esterni con le altre forze sindacali e anche con quelle politiche, senza potere né volere mai abbandonare le normali vertenze sindacali. È evidente che un'organizzazione come la nostra rischia di

restarne veramente stritolata, invece con orgoglio ma senza enfatizzare, restando con i piedi ben saldi a terra, possiamo ritenerci soddisfatti dei risultati complessivi raggiunti. Infatti, a distanza di un anno possiamo dire di non essere più solo la FAST FerroVie del Gruppo FS e un po' degli appalti del pulimento ferroviario; oggi possiamo affermare che il nostro primo obiettivo è stato raggiunto: siamo una realtà sindacale anche nell'ambito del Trasporto

---

*... possiamo affermare che il nostro primo obiettivo è stato raggiunto ...*

---

Pubblico Locale. Le più grandi imprese del TPL nazionale hanno compreso che nonostante gli ostracismi di vario tipo, non possono più evitare di intraprendere un percorso di corrette relazioni sindacali anche con la FAST FerroVie.

Quindi, aumentando la nostra sfera di rappresentanza, ora dobbiamo rafforzare la nostra rappresentatività. Indubbiamente il periodo non è dei più favorevoli, anzi, ma non possiamo più tirarci indietro e sinceramente ritengo che neanche abbiamo mai voluto farlo.

Fatta la dovuta premessa, abbiamo deciso che in quest'occasione la Relazione di Segreteria Nazionale

sia articolata diversamente dalle precedenti. Infatti i componenti e i collaboratori di Segreteria Nazionale, ciascuno per le responsabilità assunte o assegnategli relazionerà al direttivo, lasciando a me la parte politica della relazione di analisi e progetto.

## **Gruppo FS**

Sul nostro sito abbiamo messo sotto login il Piano d'Impresa 2011/2015 del Gruppo Ferrovie dello Stato. L'ingegner Moretti ha ancora una volta evitato il passaggio relazionale con il sindacato, ma ne ha annunciato ampi stralci sugli organi d'informazione, pubblicandolo poi sul sito interno "Lineadiretta". Egli ci ha ormai abituati ai fuochi d'artificio (vedi il lancio dell'alta velocità), ma ora che gli effetti scenici sono terminati e bisogna mettere mano a cose meno d'immagine ma molto più di sostanza, si affida ai grandi proclami "d'ancien régime" e a una presentazione con slide molto a effetto che fanno sembrare meno dolorose le ricadute sul lavoro.

Da una prima lettura, che avremo modo di approfondire insieme nelle prossime direzioni operative – e auspichiamo anche nei confronti con il Gruppo FS, se mai decideranno di parlare anche con il sindacato – ci sentiamo di dire che fra le belle frasi a effetto viene celata la volontà



## Speciale Direttivo

di smantellare il sistema di Trenitalia quale società nazionale di trasporto collettivo di merci e persone, concentrandosi solamente sulle maggiori aree di business e facendo il minimo possibile, e solo se finanziato, di quello che potremmo chiamare Trasporto Universale di merci e persone.

Sperando di non essere troppo pessimisti e maliziosi, ci chiediamo: se questa prima analisi rispondesse al vero, la politica dov'è? L'azionista cosa fa?

Il Ministro Tremonti continuerà a fare viaggi conviviali in treno verso il sud?

Saremo degli incurabili idealisti, ma non si dice a ogni convegno in cui si parla di sviluppo che la mobilità è il suo primo volano?

Certo che se la mobilità è solo quella che si autofinanzia, quando e come riuscirà la nostra nazione a sviluppare le aree più lontane del Sud? Quale vettore di trasporto potranno permettersi le categorie meno agiate e le aziende più lontane dai grandi nodi industriali del nord?

Ritenevamo che questo ruolo dovesse essere assolto proprio dalle ferrovie, ma evidentemente non è così. Ora i nostri dubbi saranno interpretati come posizioni di difesa di una categoria, ma ci dispiacerebbe dire ancora una volta "l'avevamo detto".

Nel frattempo si continua a parla-



Segr Reg Piemonte  
Carmine Esposito

re di sistemi ecocompatibili, del basso impatto ambientale del sistema ferroviario ma, senza voler polemizzare notiamo che esce un decre-

to legge, che va in vigore proprio oggi 18 aprile, che riconosce all'autotrasporto un indennizzo per la sosta superiore alle due ore nei centri intermodali. Si dice che il decreto è autofinanziato, però questo non aiuta a comprendere, anzi, evidenzia ancora una volta che le soluzioni possibili per stimolare una modalità rispetto a un'altra si possono trovare senza per forza dover massacrare il mondo del lavoro. Per dirla tutta, in realtà il lavoro dell'autotrasportatore prima è stato notevolmente massacrato e non vorremmo che la logica continuasse a essere la stessa anche per il trasporto ferroviario.

Nel frattempo il 2010 è stato caratterizzato da vertenze in seno a Trenitalia, come la riorganizzazione della Cargo che è culminata con il discusso accordo del 17 novembre 2010 e la vertenza su IVU che ci ha portato dopo ben 25 anni a fare un'azione di sciopero da soli, con risultati veramente incoraggianti visto il livello di scontro che si era creato. Avremo modo di affrontare le due vertenze nel dettaglio più avanti, ora mi limito a un'analisi di massima che chiarisca almeno le nostre posizioni in merito.

### Cargo

Dopo l'accordo del 15 maggio 2009, l'Agente Solo non era stato affrontato per il trasporto merci per una chiara posizione del Gruppo FS, che voleva celare l'incapacità gestionale del sistema e il conseguente e continuo processo di smantellamento dietro l'impossibilità di fare accordi con il Sindacato. Quindi nello scorso autunno è iniziato un confronto serrato che, nonostante tutte le critiche, ha il merito di aver tolto gli alibi a Trenitalia, non consentendole di continuare ad addossarne la responsabilità al sindacato. Con le assemblee sul territorio abbiamo chiaro il fatto che l'accordo va perfezionato e questo sarà possibile nella fase di stesura del nuovo contratto.

### Acquisto di Arriva Deutschland

L'8 dicembre nella stampa continentale ha fatto eco l'acquisizione da parte del Gruppo FS di un impor-

tante quota di mercato del Trasporto Locale Tedesco, attraverso l'acquisto di ARRIVA Deutschland.

È indubbiamente un ottimo risultato, soprattutto se visto sotto l'aspetto del livello di affidabilità industriale che il Gruppo FS ha oltre le frontiere nazionali dove, com'è noto, da anni contribuisce significativamente allo sviluppo del sistema ferroviario.

Tale presa di coscienza ci permetterà un certo ottimismo nell'auspicare



Segr Reg Sicilia  
Salvatore Genovese

che anche in Italia sia possibile affermare l'eccellenza di Trenitalia nel Trasporto Pubblico Locale non solamente sul servizio Business, più noto come Alta Velocità, trattando il resto come servizio marginale che deve pagare "Pantalone".

Sarà anche vero che in Germania il finanziamento del TPL è più elevato che in Italia, ma riteniamo che sia anche di maggiore qualità e quantità. Sarà anche vero che in Germania esistono orari di lavoro differenti, ma esiste anche una diversa retribuzione meritocratica al personale e un diverso rispetto degli impegni presi fra parti sociali. È indubbio comunque che il Governo Italiano, che ha espresso apprezzamento per il risultato raggiunto, deve fare la propria parte affinché vi sia garanzia sui contratti di servizio e non siano possibili ritocchi a ogni legge finanziaria, oltre a reintegrare le necessarie risorse economiche e a rivedere le normative per recuperare i gravi danni fatti al Trasporto Pubblico Locale e al Servizio Universale da quando si è presa la

strada delle liberalizzazioni ad ogni costo, evitando di far pagare come sempre i costi ai pendolari e ai lavoratori del settore.

Con la nostra partecipazione attiva in seno all'ALE, Associazione Europea dei Macchinisti, riusciamo a essere informati e scambiare informazioni ed esperienze con gli amici della GDL, il più grande sindacato tedesco di macchinisti.

Nella sua ultima nota, l'amico Claus Weselsky ci ha fatto sapere che il processo di vendita è stato ultimato già a Dicembre 2010, il vero e proprio passaggio di proprietà avverrà soltanto dopo il nulla osta dell'antitrust. Per ora la direzione è ancora di Arriva Deutschland che è indipendente sia dal Gruppo FS che dalle DB e la società nel frattempo continuerà a partecipare alle gare del TPL tedesco. A marzo 2011, come saprete, il brand societario è stato cambiato in NETINERA. Oggi, essa è la terza impresa ferroviaria della Germania che apparirà solo come una Holding lasciando i brand propri a Ferrovie della Germania Est (ODEG), a Ferrovie Prignitzer o la Regentalbahn. La GDL sta lottando per l'applicazione di un unico Contratto collettivo federale di lavoro per tutti i macchinisti e sarà condotta anche all'interno del Gruppo NETINERA.

Sono attivi proprio in questi giorni una serie di azioni di sciopero e non è oggi prevedibile ancora quanto il conflitto sarà lungo.

#### IVU Rail

La nostra opposizione è nata sia per motivazioni di metodo che di merito. Sul metodo abbiamo sempre eccepito perché non riteniamo possibile che si chieda al Sindacato di modificare l'organizzazione del lavoro per farla calzare su un programma informatico commissionato dall'Impresa; tra l'altro senza neanche aver ricevuto preventivamente l'informativa del progetto, ma essendo stati interessati solo al momento della messa in opera.

Nel merito, riteniamo che il software abbia la pretesa di modificare norme contrattuali e per certi versi forse neanche tanto compatibili con una buona utilizzazione del Personale di Macchina e di Bordo.

Però questo è difficile da dire in seno al Gruppo FS, perché senza dubbio all'Ing. Moretti è stato spiegato con una chiara road map quali sarebbero stati i costi, i tempi di applicazione e il risultato atteso. Ora a chiunque, visto il clima, sarebbe difficile spiegare se le previsioni attese non danno risposte coerenti nella messa in opera.

#### Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria

Questo è un altro fronte al quale teniamo particolarmente, ritenendolo l'aspetto più delicato nel processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario. Anche qui i tempi di messa in opera dell'agenzia non sono rispettati e tutti si appellano ad essa pur coscienti che - a nostro avviso - non ha adeguati strumenti per gestire il processo. Nonostante le buone intenzioni espresse da tutti, l'agenzia continua a non avere un reale sistema di *audit* che possa essere supportato da un concreto sistema sanzionatorio per le imprese e i responsabili a cui dovessero essere ascritte le non conformità.

È apprezzabile l'opera di riorganizzazione dei testi normativi che sta mettendo in atto, ma persiste il mantenimento di un rapporto fiduciario con le Imprese ferroviarie che noi abbiamo sempre definito "mettere la volpe a guardia del pollaio". Tutti i nostri dubbi su questo modo di approcciare si sostanziano proprio nella vertenza sulle famose WT pilota la cui scarsa visibilità, non conforme alla fiche UIC, continua a trascinare un contenzioso stucchevole. Noi dobbiamo denunciare gli atteggiamenti schizofrenici di Trenitalia che da una parte licenzia un capo treno perché cura l'incarico controllandolo dalla cabina di guida, poi dall'altra, in caso di incidenti ferroviari, rassicura l'ANSF che in cabina di guida c'era anche il capotreno. È necessario che questa confusione finisca e che le regole tornino a essere chiare e univoche per tutti, perché tagliare gli sprechi e le sacche improduttive - se ce ne sono - non significa e non deve significare per nessuno tagliare in sicurezza della circolazione ferroviaria.

Dopo un lunghissimo periodo di



silenzio, interrotto da qualche riunione pretesa dal sindacato ma con risultati irriferribili, anche la struttura della Direzione Tecnica di RFI sembra stia procedendo verso una riorganizzazione che, per come la conosciamo, rischia di smantellare un sistema e delle conoscenze professionali difficili poi da ricostruire.

#### Appalti Ferroviari

È il comparto più debole del sistema, nel quale diventano difficili anche le azioni sindacali minime per garantire tutele come la garanzia del reddito. Nonostante il grande lavoro fatto per inserire questi lavoratori all'interno del CCNL della Mobilità, con la finalità di dare più garanzie e tutele, ancora oggi dobbiamo lottare con un sistema che nonostante la rivoluzione fatta dal Gruppo FS al momento dei cambi appalti, continua a chiedere ammortizzatori sociali e non ha ancora saldato pagamenti dovuti come l'una-tantum contrattuale. Il tutto mentre le imprese committenti sono accusate di eccedere troppo puntigliosamente sui controlli, che lascerebbero pensare a un progetto mirato per abbattere ulteriormente i costi. Sarebbe veramente una follia se ciò rispondesse al vero, però sarebbe corretto che tali controlli venissero proceduralizzati, magari servendosi di soggetti terzi, almeno per cercare di togliere tutti i sospetti e i retrospensieri di cui questo settore è pieno e che certamente non lo aiutano a migliorare la qualità del servizio e del lavoro.

Situazione ancora più grave per il



personale dei ferrotel, a cui vogliamo applicare un CCNL diverso da quello delle Attività Ferroviarie.

#### **CCNL della Mobilità**

Più volte lo abbiamo affermato, anche in momenti in cui lo scorporamento era altissimo, ma continuiamo a pensare che la strada verso il contratto unico della mobilità sia irreversibile, e forse dopo l'ultimo sciopero anche le associazioni datoriali ASSTRA e ANAV se ne sono rese conto. Troppe volte abbiamo stigmatizzato i loro comportamenti ai tavoli, la loro ricerca capziosa di trovare ogni motivo utile ad allungare i tempi negoziali con la malcelata volontà di aprire il confronto solo sul rinnovo del CCNL degli autoferrotranvieri, auspicando la solita trasformazione "gattopardesca".

Come si direbbe a scuola, "la ricreazione è finita"!

Le richieste avanzate al Governo da parte delle due associazioni datoriali sono state in parte soddisfatte, ma vanno oltre ogni possibile aspettativa. Le imprese da loro rappresentate hanno sempre più esigenza di confrontarsi aziendalmente con il sindacato, ma avendo uno scenario chiaro di riferimento. Le Regioni e gli enti locali, azionisti delle diverse imprese, hanno problemi di bilancio che devono risolvere e certamente non gradiscono che i dirigenti da loro assunti ne creino di ulteriori. Quindi, tutti siamo portati a trovare soluzioni condivise e a nessuno conviene ancora temporeggiare, salvo chi dietro al vecchio sistema ha costruito la propria lobby d'interes-

se.

Nella caparbia ricerca di costruire un unico contratto di lavoro della mobilità, che garantisca un'omogeneità delle regole sul lavoro, già il 15 maggio 2009 abbiamo accettato di avanzare per gradi unificando in prima applicazione i soli 4 punti condivisi poi nel protocollo del 30 settembre 2010, che diventeranno operativi solo dopo la condivisione di un quinto punto economico che garantisca alla categoria il recupero salariale per gli anni 2009/2010.

È indubbio che da parte del mondo sindacale abbiamo ingoiato diversi rospi pur di conseguire l'obiettivo che ci siamo dati, condividendolo con il Governo e le Associazioni datoriali nel novembre del 2007. Quindi non è possibile ascrivere responsabilità al sindacato ma solo a coloro che continuano a porre problemi anziché tentare di affrontarli ricercando soluzioni condivise.

Le associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, soprattutto, trovatesi alle corde quando nella scorsa estate sono state costrette ad affrontare il dibattito negoziale sulle proposte concrete del sindacato e hanno dovuto convenire sul documento dei famosi primi 4 punti, hanno poi alzato le barricate proprio sulla parte economica, recriminando vecchi crediti con le istituzioni, l'inadeguatezza delle risorse future, esasperando le posizioni con il chiaro intento di voler sollevare l'agitazione dei lavoratori del settore come già in altre occasioni sono riusciti a fare.

Allora, fra manovra finanziaria correttiva, accordo di dicembre 2010 fra il governo e le regioni in merito alle risorse economiche nei trasporti, fino al noto decreto mille proroghe, dove è stato posticipato il ricorso alle gare oltre a confermare quanto stabilito nell'accordo con le regioni che ha raccolto l'apprezzamento sia del presidente della conferenza delle Regioni che degli stessi presidenti di ASSTRA e ANAV; sono poi stati sviliti da quest'ultimi al tavolo negoziale che di fatto non è riuscito a impedire l'ultima azione

## **Speciale Direttivo**

di sciopero.

La gestione del negoziato da parte del Ministero dei Trasporti e del Ministero del Lavoro ha fatto sì che fino a quel momento, il tavolo di trattativa non si interrompesse grazie ad una serie di azioni diplomatiche che riteniamo ormai foriere di primi passi concreti.

Nonostante l'azione positiva tenuta al tavolo dai suoi rappresentanti, è indubbia la responsabilità del Governo sull'inadeguata politica dei trasporti in Italia. Riteniamo che in alcune occasioni sarebbero maggiormente comprensibili delle scelte più chiare da parte della politica, invece di pur ottime azioni diplomatiche che poi lasciano alibi a tutti. Infatti, le lagnanze di ASSTRA e ANAV in merito alle mancate risorse trasferite soprattutto dalle Regioni, ha permesso una rivisitazione dell'azione di Governo in merito ai tagli e la posticipazione delle gare nel TPL, lasciando passare in sordina il dato che l'aumento del prezzo del combustibile ha indubbiamente favorito il trasporto pubblico riducendo la mobilità individuale. È evidente che in costanza di contratti di servizio, se le persone si muovono più con il trasporto pubblico, indubbiamente aumentano gli introiti delle imprese.

Tutto questo sembra purtroppo ininfluente, come sembra ininfluente il fatto che per fare servizio pubblico mancano risorse a tutti e vengono preventivati enormi tagli anche al personale paventando l'applicazione, per la prima volta nel settore del TPL, della cassa integrazione in deroga. Sinceramente una domanda, forse un po' ingenua, viene spontanea: ma se i tagli al Servizio pubblico sono dovuti alla carenza di risorse economiche e non a una minore richiesta della comunità, come possono trovarsi risorse economiche da destinare agli ammortizzatori sociali in deroga?

Comunque, mentre il tavolo dove si tratta del settore degli autoferrotranvieri è pressoché impantanato in estenuanti tatticismi, quello delle attività ferroviarie va avanti nel suo

percorso esplorativo, con la concreta difficoltà di non avanzare in attesa dello sblocco dell'altro. Situazione indubbiamente intricata dove è sempre più necessario trovare una strada di uscita. Del resto i diversi confronti aperti con negoziati aziendali da ormai troppo tempo stanno segnando il passo, evidenziando quanto sia necessario per le imprese fare accordi con i sindacati. Le società private come NTV, RTC,

ArenaWays, Linea etc. hanno tutte tavoli aperti da diverso tempo con le organizzazioni sindacali che vantano rappresentanza nell'azienda, e più si raffredda la trattativa presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti più queste aziende cercano di trovare soluzioni interne.

Nonostante siano aziende dei diversi vettori di trasporto ferroviario, quindi con diverse esigenze di produzione sia a causa del prodotto, sia a causa della situazione geografica in cui operano, sia a causa della differente infrastruttura che utilizzano, i quattro punti comuni del CCNL della Mobilità vengono accettati in tutti i tavoli, anche se non sono ancora completamente operativi. A rafforzare questa situazione c'è anche la posizione di TLN, che dalla fase conclusiva di affitto a quella di costituzione della nuova azienda TRENORD ha manifestato la volontà di condividere i 4 punti della mobilità, ma sembra abbia anche già fatto una chiara scelta di campo. Dovendo scegliere una rappresentanza datoriale unica, sebbene il suo Amministratore Delegato ricoprisse cariche di primo livello in seno ad ASSTRA, l'assoluta immobilità di quest'ultima al tavolo contrattuale lo ha costretto a propendere verso Federtrasporto/Agens. Operazione che certamente può essere interpretata come cartina di tornasole dell'attuale panorama, dove nuove alleanze fra aziende presto si affacceranno sullo scenario dei trasporti nazionali e internazionali. Municipalizzate come l'ATM di Milano e altre potrebbero fare scelte aggressive su questo settore, dove solo grandi aziende o consorzi, se non Associazioni temporanee

d'impresa (ATI) riusciranno a operare, ma potranno trarre vantaggio nelle necessarie sinergie di scala solo in un sistema di regole chiare e omogenee anche sul lavoro.

Tenete conto che il Governo, pur

---

*... il Governo ancora non ha dato risposte in merito alle clausole sociali ...*

---

essendosi impegnato il 15 maggio 2009 in merito alle clausole sociali, ancora non ha dato risposte nascondendosi dietro il fatto che le parti sociali ancora non hanno trovato nessun accordo. Il cane che si morde la coda.

Ora, fuori dai tatticismi negoziali, è evidente che il CCNL unico per l'intero comparto così come concepito già nella piattaforma sindacale del 2008 resta, per noi, l'unica soluzione percorribile.

Le confederazioni sindacali, dopo lo sciopero, hanno chiesto alla presidenza del consiglio un interessamento diretto in merito a questa vertenza; nel frattempo si chiede al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di riaprire il tavolo negoziale e avviare il confronto vero e proprio, dichiarando chiusa la fase di ricognizione. Per quanto riguarda la parte attinente alle attività ferroviarie si avanzerà con il normale confronto, mentre per quella che attiene agli autoferrottranvieri, se continua la posizione di ottusa chiusura delle associazioni datoriali ASSTRA e ANAV, si tenterà di affrontare il confronto con il sindacato che presenta documenti di proposta direttamente al tavolo, da negoziare di volta in volta, com'è appunto accaduto per arrivare alla firma del documento del 30 settembre 2010.

#### **Organizzazione della FAST**

Dal 1999 ad oggi siamo in una continua fase di organizzazione che ci è costata notevoli sacrifici, in qualsiasi senso essi vadano letti. La classe dirigente si è rinnovata notevolmente e, a differenza di altre OS, anche molto ringiovanita, ma è bene chiarire che il continuo fermento è

dovuto alla continua evoluzione degli scenari esterni. Siamo riusciti a stare al passo con i tempi poiché abbiamo saputo leggerli in anticipo. La bontà delle nostre scelte trova conforto anche nelle riorganizzazioni che sindacati molto più grossi e organizzati di noi sono stati costretti a fare. Ora, dobbiamo affrontare il nuovo grande passo organizzativo che la nuova geografia contrattuale di fatto ci impone.

Il CCNL della Mobilità e il CCNL della Viabilità, i due contratti nei quali stiamo prendendo attivamente parte, ci richiedono una diversa organizzazione di federazione che superi gli attuali sindacati e permetta alla federazione di poter essere realmente la portavoce delle esigenze dei diversi comparti dei trasporti. Siamo coscienti che chi come noi nasce con il sindacato di mestiere questo diventa un vero e proprio trauma ideologico, però è un nostro dovere affrontare questo argomento, vivisezionarlo e riuscire ad arrivare al congresso della FAST di fine anno con una nostra idea chiara di cosa deve essere e di come deve funzionare la nostra Federazione Autonoma.

Siamo convinti che abbiamo oggi nelle nostre mani la possibilità di costruire una federazione dei trasporti che può ricoprire un ruolo fortemente strategico più di qualche confederazione autonoma. Sì, anche della Confsal stessa, perché le riforme che stanno venendo avanti sconvolgeranno il mondo sindacale che conosciamo e il dualismo fra CISL e CGIL rischia di diventare il cardine su cui verrà ridisegnato il nuovo scenario sindacale e forse addirittura la rivisitazione della legge 300/70 (statuto dei lavoratori).

Dai lavori di questo Direttivo Nazionale e successivamente sui territori dovremo affrontare questo tema per arrivare preparati al prossimo direttivo che dovrà indire il congresso della FAST FerroVie. Voglio subito chiarire che gli altri sindacati aderenti alla FAST condividono formalmente il progetto, ma anche in loro non vedo slancio o atti concreti che diano segnali positivi al percor-

## Speciale Direttivo

so. Però, come abbiamo fatto in passato, ritengo che noi dobbiamo fare la nostra parte se realmente ci crediamo, perché se ancora vogliamo tentare di dire la nostra in merito alle tutele e alla sicurezza dei trasporti ferroviario e pubblico locale, questa oggi è la sola strada che può darci delle concrete possibilità di salvaguardare il nostro patrimonio politico/sindacale.

Durante i lavori dovremo dibattere su questo tema e, come già detto, dalle indicazioni che ne ricaveremo cominceremo a stendere una prima bozza di statuto, che dovremo condividere anche con gli altri sindacati aderenti che vorranno continuare con noi il processo di sviluppo della FAST.

### Fondazione SMA

Anche sul fronte della fondazione SMA siamo ormai all'atto finale, siamo pronti e dopo l'assemblea plenaria che si terrà con i soci fondatori al termine dei lavori del direttivo nazionale, potremo depositare lo statuto e passare così dalla fase costituente a quella di inizio operatività della fondazione.

La nobile scelta di creare una fondazione che salvaguardi la nostra storia concilia perfettamente con la scelta di dare concretezza alla Federazione, perché per fare un Grande sindacato innanzitutto dobbiamo chiarire i ruoli, le missioni e le competenze di ogni struttura, parti essenziali dello stesso puzzle.

La Fondazione SMA dovrà essere la nostra parte qualificante, che promuoverà progetti di studio, di comunicazione e formazione servendosi di tutti gli strumenti che il sistema delle fondazioni permette, finanche a collaborare per gli obiettivi dati con altre Fondazioni, associazioni, centri studio o liberi professionisti.

### FAST FerroVie

A un anno dal congresso, dobbiamo cominciare a preparare i lavori congressuali per fare in modo che la prossima gestione del sindacato possa proseguire nell'opera di risanamento e di crescita che in questi anni abbiamo messo in atto.

A distanza di anni ormai, sedate le polemiche e con molta pacatezza, possiamo dire che il nostro progetto sta man mano prendendo forma e siamo riusciti a dare trasparenza nella gestione con un'opera che, come vedrete dalla relazione di bilancio, ci sta portando verso un risanamento completo del sindacato, senza aver rinunciato a portare avanti la nostra azione politica.

Mi limito a elencare questi pochi elementi, perché sicuramente questo sarà uno dei temi congressuali che non ritengo corretto anticipare, ma serve a rendere l'idea della complessità in cui abbiamo lavorato tutti noi.

Nonostante ciò stiamo lottando giorno dopo giorno per conquistarci le relazioni industriali nelle aziende del TPL, con i primi risultati positi-

vi in Sicilia, nel Lazio e in Campania, oltre a quelli già consolidati in Lombardia. I segretari regionali si trovano ogni giorno dei carichi di lavoro sempre maggiori sulle proprie spalle, ma ritengo che debbano caricarsene ancora degli altri, perché oltre alle problematiche afferenti il mondo del personale di macchina, che ancora oggi sono per noi di grande sensibilità sindacale, abbiamo le vertenze di tutto il Gruppo FS.

Tutto il nostro lavoro nel 2010 è stato appesantito dalla vertenza in solitudine che abbiamo fatto per giungere a un accordo compatibile sui permessi sindacali retribuiti dal Gruppo FS, affinché anche a noi fosse possibile svolgere un minimo di attività decente. Comunque la vertenza di per sé, oltre al costo economico per le consulenze legali, ci è costato un notevole impegno operativo. Proprio in merito a questa vertenza anche l'impegno delle strutture regionali e il coinvolgimento di tutti gli attivisti che hanno fatto sistematicamente tutte le assise statutarie previste, ci ha permesso di favorire la comunicazione interna.

### Conclusioni

Come detto in apertura, questa relazione sarà integrata dai vari responsabili che detaglieranno più approfonditamente i vari temi da dibattere, cercando di creare il più ampio coinvolgimento possibile sia della struttura nazionale che di quelle regionali.

Indubbiamente lo sviluppo del dibattito non potrà più limitarsi a problemi monotematici, ma dovrà interessare tutti gli argomenti che giornalmente affrontiamo, per continuare nel nostro stile di avere un obiettivo condiviso e a fronte del dibattito interno per giungere a un unico metro di comportamento omogeneo su tutto il territorio.

Vi ringrazio per l'attenzione e vi auguro Buon Lavoro.

[p.serbassi@fastferrovie.it](mailto:p.serbassi@fastferrovie.it)



Pensionamento del Macchinista Ruvio Egidio

# Relazione di Angelo D'Ambrosio Il fermento nel mondo del trasporto



**I**l mondo del trasporto sta vivendo un periodo di particolare fermento.

Il percorso relazionale di ricerca della sintesi tra i CCNL delle Attività Ferroviarie e dell'Autoferro, in corso ormai da quasi quattro anni, segna il passo. Ciò è dovuto, oltre che alla normale dialettica tra le Organizzazioni Sindacali e le Associazioni Datoriali, anche alla spietata concorrenza tra le associazioni stesse, che cercano di anteporre a qualsiasi altra cosa la ricerca di una forma contrattuale, di regole e norme che siano in un certo senso "appetibili" per le imprese che rappresentano e per quelle che ambiscono di rappresentare.

Se a ciò si aggiunge che le imprese del settore tendono sempre di più a costruire il contenitore delle regole prima ancora di iniziare ad operare, si ha la cifra esatta della situazione. Cercano di costruire degli ibridi, se non addirittura dei mostri, discutendone i contenuti con rappresentanze sindacali che nulla c'entrano con il settore dei trasporti.

Prendiamo il caso di NTV, la neonata società di trasporto ferroviario Alta Velocità. Il lungo percorso negoziale per la stesura del contratto ha avuto come cardine i quattro punti del Contratto della Mobilità, con riferimento al CCNL - AF, e le Organizzazioni sindaca-

li si erano dichiarate disponibili a discutere di alcune flessibilità, richieste dall'azienda per la fase di start - up. Ma non è bastato perché in corso d'opera, cioè mentre ancora si discuteva, i primi dipendenti sono stati assunti con il contratto del Commercio che, non ci crederete, contempla quasi tutte le figure professionali previste dal CCNL delle Attività Ferroviarie, comprese quelle del macchinista e del capotreno, con l'esclusione - guarda caso - della manutenzione e dei servizi collaterali. Questa è una palese forzatura verso i sinda-

---

*... Ne è un esempio l'accordo di novembre 2010 sulla riorganizzazione della Cargo ...*

---

cati dei trasporti. Come a dire: se non riusciamo a stabilire con voi le regole che ci servono, o comunque in attesa di farlo, ci rivolgiamo ad altri.

Non è così, non è con società che nascono sulla carta, con regole stabilite a priori che ci si appropria al mondo del trasporto.

Il CCNL della Mobilità, quindi, stenta a decollare, ma noi abbiamo dei problemi anche con il Gruppo FS che, ormai è chiaro, ha bisogno del contratto, di stabilire nuove regole per affrontare un mercato ormai liberalizzato. Lo si evince dalle pressioni che la dirigenza sta

mettendo in atto, non ultima la minaccia di disdire il CCNL.

Il Piano d'Impresa che l'Amministratore Delegato si appresta a rendere pubblico, ma le cui linee - guida già conosciamo, prevede un forte recupero sul lato del lavoro. Noi crediamo che ciò non possa avvenire, soprattutto se si prescinde dalla riscrittura delle regole.

Il sindacato, convinto che non si debbano lasciare alibi alla controparte sulla volontà di trattare, si è sempre fatto parte attiva nella ricerca delle soluzioni. Ne è un esempio l'accordo di novembre 2010 sulla riorganizzazione della Cargo, da anni considerata la "cenerentola" delle strutture aziendali. L'intenzione manifesta era, è chiaro

ormai da tempo, quella di "buttare via" il settore merci. Il sindacato, condividendo con l'accordo di novembre un percorso riorganizzativo che toglie alibi a chi, palesemente, sperava di far morire la Cargo di inedia, ha stanato FS. Era fondamentale per noi mantenere il settore merci all'interno dell'azienda, quindi abbiamo contribuito a scrivere un accordo che, dando dinamicità alla divisione, ne consentirà il mantenimento in vita.

L'esigenza aziendale di ridiscussione delle regole, quindi la necessità del contratto a cui accennavo in precedenza, si sta manifestando

## Speciale Direttivo

anche nella messa in essere di una lunga serie di forzature, alle quali Fast FerroVie ha risposto colpo su colpo, spesso in orgogliosa solitudine.

Ne è un esempio lampante la questione IVU, nei confronti della quale abbiamo anche effettuato uno sciopero.

Spacciato come uno strumento riorganizzativo del sistema di gestione dei servizi del personale di macchina e bordo, si è rivelato – di fatto – un modo ingannevole di superare una lunga serie di paletti normativi. Noi siamo stati critici fin dall'inizio. Abbiamo denunciato che IVU, un inguardabile ibrido di turno e disponibilità che rende variabile il riposo e crea disomogeneità nello sviluppo del servizio, avrebbe introdotto l'impossibilità dei lavoratori e del sindacato di controllare l'equità della ripartizione dei servizi, quindi dello stipendio.

Le nostre critiche hanno avuto, come sempre, uno spirito costruttivo, convinti come siamo che non si possa introdurre un'innovazione epocale, che tanto incide sulla vita dei lavoratori, senza discuterne dettagliatamente con il sindacato le implicazioni.

Siamo convinti – e qui possiamo dircelo – che IVU andrà a regime, anche perché è costato un mucchio di soldi e quindi non è pensabile che l'azienda lo ritiri. Ma il nostro impegno deve essere quello di richiedere con forza delle risposte chiare su:

- visibilità del turno;
- possibilità di controllo del turno individuale;
- equa ripartizione dei servizi, quindi omogeneità dello stipendio;
- programmazione corretta del tempo libero, a garanzia di un dignitoso standard di vita dei macchinisti e dei capitreno.

Molto importante, in futuro, sarà il rapporto con l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. La sua creazione ha

imposto un rapporto nuovo rispetto alle regole. L'approccio di Fast FerroVie è stato sempre concreto sui fatti, e molto fitto è il carteggio che negli ultimi due anni abbiamo intrattenuto con l'ANSF. Tutti ricordiamo la questione delle vetture pilota a piano ribassato, nei confronti delle quali Trenitalia ha immediatamente disapplicato l'accordo del maggio 2009. Le nostre denunce all'Agenzia hanno avuto sempre immediata risposta e hanno costretto Trenitalia a prendere atto delle criticità, che peraltro, come è ormai abitudine consolidata, non sempre ha risolto.

Io credo che l'ANSF sarà sempre più importante, in futuro. Per questo ritengo che, così com'è necessario che le imprese costituiscano delle strutture interne espressamente dedicate al dialogo con l'Agenzia, anche il nostro sindacato deve avere qualcosa di analogo, ovvero un gruppo di lavoro che, parallelamente a quello aziendale, si interfacci con le normative aziendali e, quindi, con l'Agenzia. Questo è molto importante per noi, poiché crea valore aggiunto al nostro sindacato.

Essere presenti e propositivi su

ciò che riguarda le regole e la sicurezza ci legittima ancora di più agli occhi dei nostri associati, rendendo sempre più chiaro che sul rispetto, ma soprattutto sulla costruzione delle regole, Fast FerroVie vuole continuare ad essere protagonista.

In conclusione, ritengo che l'aggressività delle Associazioni Datoriali e l'assordante silenzio della politica, non ci consentono di piangerci addosso.

Dobbiamo agire coinvolgendo i lavoratori, facendoli sentire parte attiva di un processo rivendicativo. Occorrono motivazione, conoscenza, confronto continuo.

E' compito del sindacato, del nostro sindacato, condurre i lavoratori alla consapevolezza dei propri diritti e al rispetto dei doveri.

La capacità rivendicativa di un'organizzazione sindacale seria, concreta, nasce e passa sempre dai lavoratori.

[a.dambrosio@fastferrovie.it](mailto:a.dambrosio@fastferrovie.it)



Pensionamento del Macchinista Remo Mazzola

# Relazione di Vincenzo Notarnicola Quando tutto cominciò



Quando tutto cominciò, il nostro sindacato nacque per tutelare una sola categoria, particolarmente bistrattata, all'interno della più grande Impresa statale operante su tutto il territorio italiano, padrona

oggi è innanzitutto una preziosa conquista anche quotidiana, da preservare e difendere mentre, la qualità e la sicurezza non possono essere altro che argomentazioni importanti ma consequenziali.

L'assioma appena enunciato segna efficacemente l'enorme distanza che contraddistingue l'odierna azione sindacale autonoma da quella dei nostri albori, una distanza che poi, naturalmente, prende corpo in quella miriade di sfaccettature che caratterizza la nostra azione quotidiana a tutti i livelli e in tutte le sempre più diversificate Imprese.

Cose scontate, diranno in molti, ma purtroppo, dai riscontri che ognuno di noi, ultimamente, ha visto girare nella posta elettronica e non solo, restano di estrema attualità e che ci impongono, in questa assise, un'attenta verifica e una rapida riflessione finalizzata a un riallineamento della velocità e a un ricompattamento della sinergia dell'azione sindacale, che investa

Entrando nel merito della composita situazione contrattuale del comparto del trasporto su ferro e del TPL, la principale evoluzione che si evidenzia è costituita dalla diversa e peculiare proposizione che ha assunto Trenitalia nei confronti dei sempre più numerosi competitor presenti sul mercato.

Fino a poco fa, le società operanti in questo particolare segmento produttivo, hanno goduto della libertà lasciata loro da una politica che nulla ha mai fatto per costringere le Imprese del settore ad applicare un unico strumento contrattuale, per cui queste, hanno cercato e trovato i loro spazi di mercato, giammai incrementando e qualificando l'offerta commerciale ma sottraendoli a Trenitalia grazie al dumping garantito dall'applicazione d'impalcature contrattuali nate dall'utilizzo dei più disparati riferimenti tecnico e normativi, che avevano il solo obiettivo di abbattere il costo del lavoro, diretto e indiretto.

Ne è conseguito che lo sforzo compiuto dalla FAST FerroVie, congiuntamente a tutte le altre Sigle sindacali del segmento produttivo, tendente alla stipula di un unico CCNL della Mobilità che fosse di orientamento e denotazione per tutto il comparto, oltre a trovare il più bieco ostracismo da parte di ASSTRA e ANAV, associazioni datoriali delle Imprese del TPL, ha dovuto regi-



CPO Nazionale Brigida Marro

assoluta del monopolio del settore.

Vederlo oggi protagonista in un comparto sempre più eterogeneo, mentre tutela gli interessi di tutti i lavoratori in esso operanti; piccolo, sballottato da marosi che mettono in difficoltà navigli dediti a ben altro cabotaggio ma, comunque, sempre teso verso traguardi macinati e subito rilanciati, dilata enormemente il tempo passato e, le poche decine d'anni trascorsi dalla sua fondazione, appaiono oggi decuplicati.

Il lavoro, nelle vecchie Ferrovie dello Stato era un bene acquisito insieme a tutti i benefici derivanti dallo status d'impiegato statale;

---

... *giammai incrementando e qualificando l'offerta commerciale* ...

---

il centro come la più lontana periferia, perché la saldezza del fasciame è indispensabile per garantire al nostro natante una sicura navigazione.



## Speciale Direttivo

strare l'avversione, più o meno palese, di tutte le Società di trasporto ferroviario, in particolare modo quelle del trasporto merci.

Non sbloccandosi questa situazione, Trenitalia è corsa ai ripari, con una serie di provvedimenti radicali che hanno e stanno trasformando in via definitiva la sua struttura d'azienda e l'azione del Gruppo industriale di riferimento attraverso anche un mirato asset-stripping.



Ciro Angrisani

Così, per quanto attiene la propria Divisione Cargo, ne ha smantellato la produzione merci, spostandola, con un processo lento ma costante, verso altre società del Gruppo FS o verso compartecipate al di fuori dello stesso, sempreché, queste Imprese di trasporto, fossero libere dai quei vincoli contrattuali che hanno portato Cargo FS a subire il mercato.

Con la manutenzione sta semplicemente aumentando in maniera lenta ma continua e incessante la quota di esternalizzazione, in barba a qualsiasi accordo sottoscritto in materia.

Nel TPL ha addirittura anticipato i tempi e, partendo da una delle regioni più grandi e con maggior numero di dipendenti, ha dato vita a una nuova società di trasporto compartecipata con l'istituzione Regionale, con l'intenzione di appropriarsi di tutto il TPL su rotta della Lombardia e con la quale:

• Ha posto le basi per un futuro di confluenza operativa con

*... una guerra senza quartiere contro l'unico concorrente ...*

le società di trasporto su gomma;

• Sta creando partnership con imprese europee per il trasporto passeggeri a lunga percorrenza transfrontaliero;

• Sta guardando con interesse alle gare sul TPL delle regioni limitrofe.

In poche parole si sta ritagliando un nuovo ruolo di monopolista lì dove il ricavo se non certo appare molto probabile, apprestandosi con decisione a un CCNL tutto da definire.

Un Contratto di secondo livello, non dimentichiamoci, che costituirà, quando a giorni sarà definito, nuovo modello di riferimento e un valido esempio per tutte le altre realtà regionali.

Nel trasporto Passeggeri Nazionale, intanto, Trenitalia, dopo aver reso le cose non certo facili a Le Nord, nel traffico passeggeri transfrontaliero attraverso il Brennero, avversandogli le fermate per servizio viaggiatori lungo la tratta, ha ripetuto l'atteggiamento con Arenaways nella tratta Torino/Milano.

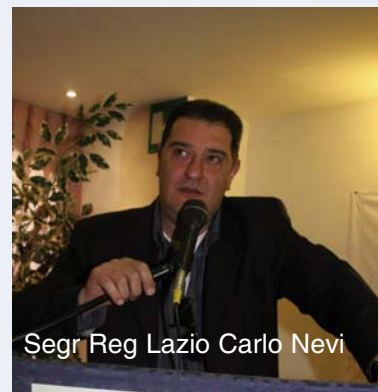
Per quanto attiene, invece, il segmento dell'alta velocità, Trenitalia ha messo in mostra una combattiva intransigenza verso qualsivoglia emarginazione, la quale è sfociata in una guerra senza quartiere contro l'unico concorrente finora apparso all'orizzonte, NTV, al quale ha già saturato l'offerta commerciale, preparandosi, quando a breve inizierà il servizio, a un antagonismo assolutamente inusitato in questo comparto.

In tutto questo percorso tracciato da Trenitalia il Sindacato, piano

piano ma inesorabilmente, è stato sempre più relegato a ruolo d'osservatore, magari interessato, molto preoccupato ma pur sempre osservatore.

Una situazione che trae origine dal combinato disposto creatosi grazie ad una grande risolutezza aziendale, sempre intenta a trovare soluzioni che conducessero l'Impresa fuori dalle sabbie mobili in cui questa liberalizzazione l'aveva costretta, e una base associata e non, a cui non siamo riusciti a far prendere reale coscienza della gravità del momento e che, pertanto, ha continuato a osteggiare qualsiasi ipotesi di cambiamento sostanziale dell'impostazione aziendale e, quindi, del proprio lavoro.

Un atteggiamento questo, condito dalla maggior parte dei dipendenti, sul quale pesa certamente l'ombra di un'importante e prolungata comunicazione sindacale fatta dall'ORSA, tesa a difendere l'immobilità di norme contrattuali che non solo sono ormai desuete ma che, nel contesto dell'attuale mercato e organizzazione del lavoro nel settore, potremmo tranquillamente



Segr Reg Lazio Carlo Nevi

mente definire veri e propri cimeli.

Il risultato è stato che con Trenitalia abbiamo di nuovo dovuto registrare l'assoluta stagnazione di qualunque tipo di relazioni industriali, solo se ci agitiamo per quel tanto che è necessario ci chiamano

per dar vita a squallidi teatrini nei quali, se va bene, ci spiegano nel dettaglio il percorso che hanno intrapreso o che stanno potando a termine, registrano le nostre obiezioni per poi andare avanti per la



Segr. Reg. Sardegna  
Alessandro Viola

loro strada come se nulla fosse successo.

Nei rari casi in cui si arriva a sottoscrivere un accordo, neanche il tempo di fare asciugare l'inchiostro e se l'intesa non viene disattesa da parte aziendale, quanto meno viene reinterpretata dalla stessa in maniera tale da inficiare nella sostanza la trattativa che l'ha generato.

Comunque, se valutata da un punto di vista imprenditoriale, quella messa in atto da Trenitalia è una strategia aziendale probabilmente criticabile ma sicuramente vincente.

Lo dimostra il fatto che, sebbene ognuna con un approccio diverso, tutte le Imprese ferroviarie, una volta che hanno preso atto che il giochino del dumping fatto contro Trenitalia era finito, hanno cominciato a dimostrare ben altra disponibilità verso la creazione di un solo strumento contrattuale che fosse unico per tutto il comparto nonché, prima ancora che di riferimento per tutti, anche e soprattutto di garanzia; anzi, hanno cominciato a premere affinché, nel transitorio, si stipulino con le parti sociali accordi contrattuali di secondo livello che sanciscano la confluenza verso il prossimo CCNL della Mobilità, il quale, ricordiamo, anche se fermo è pur sempre in

costruzione.

In riferimento a ciò, possiamo dire che, con assoluta armonia, tutto il fronte sindacale è riuscito a portare la discussione contrattuale Aziendale su una base di coerenza d'impostazione e convergenza d'obiettivi, cosicché i confronti di secondo livello hanno avuto o stanno avendo la stessa impostazione.

Una pianificazione contraddistinta, ovviamente, da sfumature e caratterizzazioni diverse a seconda della Società di trasporto con la quale ci si rapporta ma con un impianto contrattuale identico.

Volendo sintetizzare o anche solo semplificare la descrizione di questa particolare architettura, potremmo dire che per quanto attiene le materie del mercato del lavoro, del campo d'applicazione, della decorrenza e durata e delle relazioni industriali, il riferimento per la convergenza del tavolo è certamente il CCNL della Mobilità siglato ma ancora non sottoscritto con il ministero e tutte le associazioni datoriali del settore, l'ormai lontano 30 aprile 2009, per tutte le restanti materie, possiamo dire che, più o meno palesemente, nel rispetto delle varie sensibilità, si cerca di mantenere come riferimento il CCNL delle attività Ferroviarie, malgrado che questi, ormai scaduto da tempo, dimostri ogni giorno di più di essere uno strumento costruito apposta per gestire la transizione creatasi con l'apertura reale del mercato e plasmato, alla stesura, addosso all'unica vera società di trasporto esistente allora.

In questo momento, con un mercato non solo aperto ma anche consolidato, tutti i limiti e le carenze strutturali dello strumento in questione reclamano ancora di più un rinnovo non più procrastinabile, per cui, in questa fase transitoria, in attesa di una nuova stesura, dovendo e volendo far fronte alle necessità dei lavoratori e alle richieste delle Imprese che poc'anzi ho accennato, con tutte le atre OO. SS. Stiamo cercando di gesti-

re, con la dovuta elasticità, questa delicata fase transitoria, fin qui già troppo duratura.

Per cui nella stesura della contrattazione aziendale, in questa fase di prima applicazione ovvero di confluenza, i sindacati insieme all'Impresa cercano, di volta in volta, in maniera mirata, di salvaguardare quelle peculiarità aziendali che oggi non sarebbero in grado di sostenere stravolgimenti significativi, modellando alcuni aspetti contrattuali relativi principalmente, all'organizzazione del lavoro e allo sviluppo dell'orario di lavoro e alla retribuzione accessoria, in modo tale da rendere possibile all'impresa l'adesione al CCNL.

Un delicato gioco d'equilibrio che da una parte tenta di non stravolgere i contenuti del contratto di riferimento e dall'altro di rendere lo stesso adottabile ad aziende che, se lo applicassero "sic e simpliciter" vedrebbero esplodere i loro costi in maniera insostenibile.



Autoferro Lazio  
Adolfo De Santis

Per questo motivo l'operazione viene svolta solo in considerazione di tutta una serie di valutazioni oggettive difficilmente confutabili e limitatamente a questo determinato periodo di transizione, confidando tale intervento all'interno di un accordo di produttività stilato contestualmente a latere dell'accordo contrattuale vero e proprio, del quale comunque rimane parte integrante.

Entriamo ora nei dettagli dello stato dell'arte, azienda per azienda, cercando di fare una panoramica

che possa rendere l'idea di come, il processo appena illustrato, sta trovando applicazione.

Benché le imprese in possesso di regolare licenza siano più di cinquanta, solo quattro di queste, non appartenenti al Gruppo FS, di gran lunga, però, le più importanti nel loro segmento produttivo, sono attualmente impegnate nella fase di stesura di un accordo contrattuale aziendale, integrativo o di confluenza che dir si voglia.

Tutte le altre, magari per l'estrema esiguità della consistenza del volume di traffico da loro svilup-



Segr Reg Marche  
Gianluca Cecchini

pato al momento, oppure perché già aderiscono al CCNL dell'Autoferro, il cui rinnovo è bloccato dall'ostruzionismo, beccero quanto deciso, di ASSTRA e ANAV, mal sopportano ma subiscono un'inevitabile attesa degli eventi, manifestando comunque un disagio sempre più palese.

Andando in ordine crescente, iniziamo facendo il punto su Arenaways, società con sede ad Alessandria, la quale è stata la prima Impresa che ha cominciato a fare concorrenza a Trenitalia sul ramo del trasporto passeggeri a lunga percorrenza.

Nello specifico, quest'impresa ferroviaria, si sta espandendo nel mercato dei treni internazionali con le auto a seguito e, nel contempo, ha iniziato un servizio viaggiatori di qualità nella tratta Milano -



Segr Reg FVG  
Saverio Mazzotta

Torino.

Da un punto di vista contrattuale, siamo ancora agli albori del percorso, il quale, comunque, appare decisamente semplificato dal fatto che il riferimento di primo livello scelto autonomamente dalla Società, sin da quando ha iniziato l'attività, è stato quello del Contratto Collettivo Nazionale delle Attività Ferroviarie.

Per il momento, una sola peculiarità merita certamente l'attenzione di questo resoconto ed è quella che tutto il personale Arenaways a bordo treno, è professionalizzato, essendo in possesso di tutte le apposite abilitazioni, sia per condurre il convoglio, sia per scortarlo e fare assistenza a bordo, mansioni che svolge indistintamente con turnazione rotativa.

Parliamo, ora di RTC, una società di trasporto merci da tempo presente sul mercato, con sede a Verona, che, dopo aver provato qualche relazione Nord/Sud con Marcianise, concentra oggi il suo sforzo commerciale nel collegamento del Brennero con Verona QE e/o Milano e nel collegamento di Tarvisio con Cervignano e/o Trieste.

La situazione contrattuale in cui versano i lavoratori di quest'Impresa è certamente atipica, basata su un contratto individuale, integrato da un accordo contrattuale di secondo livello fatto senza alcun riferimento a un CCNL Nazionale, insomma è nel contempo, sia un fulgido esempio di dove l'assenza di regole certe e

## Speciale Direttivo

comuni può spingere la fantasia creativa dell'Impresa, sia lo specchio della giungla normativa in cui stiamo operando ormai da troppo tempo.

Focalizzando i temi essenziali di un tale assetto contrattuale, potremmo dire che il limite di lavoro medio settimanale e il suo computo non si discostano troppo da quello del CCNL delle Attività Ferroviarie, così anche l'inquadramento, invece la parte retributiva fissa è decisamente più contenuta e viene bilanciata con una parte variabile, forfettaria giornaliera corrisposta per ogni prestazione resa sotto forma di trasferta e che quindi non grava sull'onere fiscale dell'Impresa.

Per quanto concerne le tutele e i diritti in generale, le ferie, i permessi e le malattie in particolare, la distanza dal nostro Contratto Nazionale di riferimento, della situazione normativa in essere in RTC, incomincia a essere già più significativa ma il vero scoglio, da subito, sono state le ricadute sia previdenziali, sia sul TFR, come su tredicesima e quattordicesima, del sistema retributivo esistente in azienda.

Dopo più di un anno di confronto la linea d'arrivo è a portata di mano, l'impalcatura normativa ha



Segr Reg Toscana  
Claudio Battaglia

trovato una reciproca soddisfazione, restano da definire alcuni particolari economici legati alla retribu-



zione variabile, in particolar modo del macchinista, e alcuni aspetti organizzativi legati all'applicazione dell'orario di lavoro convenuto.

Lo sforzo fatto finora non è stato indifferente da entrambi le parti del tavolo, per cui, anche se le distanze rimaste, in confronto a quelle colmate, non sono certo notevoli, qualunque ulteriore avvicinamento richiede un impegno e un'audacia veramente considerevole.

In ogni caso, il tavolo ha condiviso che, comunque sia, entro il mese prossimo le parti o stipulano l'accordo contrattuale o rompono definitivamente la trattativa, noi confidiamo nella prima ipotesi.

Per quanto concerne invece NTV, Nuovo Trasporto Viaggiatori, questa è la prima Società che si pone in concorrenza con Trenitalia nel segmento del trasporto passeggeri ad Alta Velocità, con loro il confronto contrattuale è uscito un po' fuori dallo schema illustrativi in precedenza.

Infatti, anche se come gli altri

hanno preso come riferimento il nascente CCNL della Mobilità, per tutte le materie che esulano dai primi quattro capitoli, l'intenzione dichiarata dall'Impresa e, alla fine, comunque condivisa, è stata quella di stipulare un accordo che non facesse esplicito riferimento né al CCNL delle Attività Ferroviarie, né al CCNL dell'autoferro, in pratica un contratto aziendale a sé stante.

E' pur vero che poi, a leggerne con attenzione i contenuti, che i riferimenti all'AF erano proprio parecchi e neanche tanto celati, ma la forma a volte diventa importante come la sostanza.

Anche in questo caso il confronto è progredito alacremenente e con ottimi risultati, infatti si era ormai

---

*... anche in questo caso il confronto è progredito alacremenente e con ottimi risultati ...*

---

giunti a poche ore di lavoro dalla stipula del documento completo,

con delle distanze che, alla fin fine, sembravano essere più di chiarezza che di sostanza e, comunque, d'entità tale da non sembrar compromettere un cammino ormai giunto in dirittura d'arrivo.

All'improvviso, invece, un'incomprensione, la suscettibilità eccessiva che, da entrambi le parti del tavolo, prevarica qualsiasi buon senso e il compromesso si arena su una secca da cui pare impossibile disincagliarsi.

E' difficile immaginare che le reali motivazioni siano quelle apparse al tavolo ma è anche vero che qualsiasi altra spiegazione dell'accaduto, avrebbe la sostanza che può avere un'ipotesi non dimostrabile e pertanto non certamente enunciabile.

Prima di affrontare TLN o Trenord, così come si chiama o si chiamerà la Società nata dalla fusione di Trenitalia e di LeNord, con la quale abbiamo intrapreso un cammino contrattuale che, come vedremo, abbisogna certamente di un'attenzione particolare e di un



approfondimento maggiore, un aggiornamento merita senz'altro la situazione di SBB Cargo Italia, una Società con la quale abbiamo stipulato di un contratto di confluenza al CCNL dell'Autoferro.

Questa impresa di trasporto è un po' la propaggine italiana della Svizzera SBB Cargo, per cui compie la sua azione commerciale principalmente nell'ambito del traffico merci transfrontaliero con questo e



Segr Reg Emilia Romagna  
Mauro Lazzarini

con altri paesi d'oltralpe limitrofi.

Lo strumento contrattuale adottato, ormai vecchio e pertanto inopportuno nell'attuale scenario, unito a un atteggiamento aziendale, nei riguardi dei dipendenti, che troppo risente di un'impostazione legata al mondo del lavoro svizzero e, quindi, per noi forestiera e indigesta, hanno portato la situazione interna ad alti livelli di conflittualità e, quindi, l'impresa a un inevitabile periodo di sofferenza.

Comunque una tematica importante sta iniziando a investirci come Segreteria Nazionale, ed è quella dell'interoperabilità transfrontaliera del P.d.M.

Questa Società dove alcuni macchinisti svizzeri già prestano servizio in Italia, purtroppo pare anche in sostituzione di colleghi italiani scioperanti, vuole redigere con noi regole e normative per l'utilizzo di macchinisti italiani in Svizzera.

Per tutta una serie di motivi il tavolo ancora non ha avuto inizio ma, certamente, quella che ci apprestiamo a vivere appare una sfida interessante, un'altra importante cartolina del momento di transizione che tutto il settore sta attraversando e, stanti le spinte che altre Società incominciano a far trapelare verso altre interoperabilità transfrontaliere quali la Francia o l'Austria, un argomento attuale e di grande interesse.

Concludiamo questo rapido excursus contrattuale con Trenord, la nuova società di trasporto sorta dalla fusione della DTP Regionale Lombardia di Trenitalia con

LeNord, un'Impresa ferroviaria che, con una forza di oltre quattromila dipendenti, si è già appropriata o si appresta a gestire di tutto il trasporto passeggeri su ferro della Lombardia, TILO compreso, nonché del traffico passeggeri internazionale con la Germania che transita per il Brennero, almeno per il momento.

I tempi sono strettissimi ma l'impostazione contrattuale è chiara e convenuta, cioè:

- Per quanto attiene tutti i suoi contenuti in esso già stipulati, il riferimento di primo livello sarà il CCNL della Mobilità;

- Per quanto attiene le articolazioni relative all'Inquadramento, Retribuzione e Orario di lavoro, l'intenzione è quella di concretizzare una veramente molto difficile confluenza tra i due contratti applicati finora ai dipendenti, CCNL AF e Autoferro, affinché si riesca a gestire questa fase transitoria permettendo un allineamento contrattuale che, nelle materie appena elencate, rischia di essere particolarmente traumatico, con l'obiettivo di compiere, in questo modo, un passaggio che renda percorribile la successiva adesione al Contratto Collettivo Nazionale di Lavoro delle Attività Ferroviarie, una volta che questi abbia terminato il suo



Segr Reg Puglia  
Biagio De Filippo

percorso di rinnovo;

- Per tutte le altre materie, il riferimento di primo livello sarà il CCNL AF del quale, comunque,

## Speciale Direttivo

dovremo curare tutti gli specifici rimandi.

A fine mese cesserà il prestito di ramo d'azienda per cui la nuova Società sarà costituita a tutti gli effetti, la scadenza contrattuale non può prorogarsi oltre il prossimo mese di luglio, per cui il lavoro da fare è veramente tanto e il tempo decisamente poco, anche perché, non dobbiamo dimenticar-



Segr Reg Trentino Alto Adige  
Carlo Saletti

ci, che su questo tavolo pendono le spade di Damocle costituite da tematiche importantissime quali:

- La definizione di un unico fondo previdenziale integrativo aziendale;

- Le concessioni di viaggio, sia per il personale dipendente di Trenord quando viaggia su treni Trenitalia, sia l'inverso; questa è una tematica che, con tutto il pendolarismo presente in regione, non è certo di poco conto;

- La permanenza dei dipendenti provenienti da Trenitalia nel fondo speciale dei ferrovieri, con il riconoscimento del decimo pensionabile e dei 58 anni.

Le maniche sono già rimboccate.

[v.notarnicola@fastferrovie.it](mailto:v.notarnicola@fastferrovie.it)

# Relazione di Marco Peroli Gli autoferrotrotranvieri e il contratto



**D**all'ultima volta che ci siamo visti, per noi autoferrotrotranvieri, purtroppo, non è ancora arrivato il riconoscimento ufficiale da parte delle associazioni datoriali.

Questo comporta per noi maggiori difficoltà a livello aziendale, perché anche in aziende dove l'adesione è percentualmente alta, anche in rami d'aziende dove siamo già riconosciuti, troviamo l'ostracismo e tutte le conseguenti difficoltà, sia in termini di operatività che di adesione.

Nonostante tutto abbiamo trovato persone, all'interno delle aziende, che non si sono lasciate demoralizzare. Hanno lavorato, e hanno dovuto lavorare alacremente, convinti della scelta, riuscendo ad ottenere risultati soddisfacenti, spesso anche ottimi.

È l'impegno dei Segretari Regionali, che son riusciti a motivare, anche attraverso l'aiuto della Segretaria Nazionale, che ci ha fatto crescere, a Palermo, a Catania, a Napoli, a Roma, a Torino, ma ancora lungo è il cammino.

Gli autoferrotrotranvieri non sono come i ferrovieri. Gli autoferrotrotranvieri hanno un Contratto Nazionale che li unisce, ma sono divisi in una miriade di aziende, sparse sul territorio, aziende pubbliche, aziende private, aziende partecipate. E ogni azienda ha ed applica una storia sindacale propria, frutto della contrattazione di secondo livello, prevista dal CCNL Autoferrotrotranvieri e riportata dal CCNL della Mobilità, di tipo aziendale.

Così com'è importante il CCNL, è altrettanto importante il contratto di secondo livello, perché è l'adeguamento delle regole generali sulle diverse realtà territoriali, e non riuscire ad avere relazioni industriali con le controparti, né sul contratto nazionale, né sui contratti di secondo livello non ci aiuta a crescere, né a dare soddisfazione ai nostri sforzi.

Questo ci ha portati anche a defezioni: il gruppo di Arezzo, della SITA, ci ha lasciati. Dispiace perché in dirittura d'arrivo, abbandonare la corsa non è certo cosa piacevole.

Ma abbiamo anche un altro problema: FS riceve direttamente le risorse che il Governo destina al settore, le nostre aziende, invece, le risorse le ricevono dalle Regioni.

Sono mesi che ASSTRA e ANAV vantano crediti sulle risorse destinate per il finanziamento del CCNL scaduto, risorse che il Governo aveva trovato attraverso l'applicazione dell'accise sul gasolio, con la finanziaria 2008, ma che le Regioni, a detta loro, hanno destinato ad altro. E sull'onda del passato, anche i 425 milioni di euro destinati al TPL nel marzo scorso dal Governo, dovendo passare dalle Regioni, ASSTRA e ANAV non sono sicuri "d'incassare" e, quindi, non concordano il cosiddetto quinto punto del CCNL della Mobilità che darebbe operatività anche agli altri quattro, tra i quali c'è il capitolo delle Relazioni Industriali e Diritti Sindacali.

Ma questo cosa vuol dire? Cosa vuol dire la richiesta avanzata da

ASSTRA e ANAV di voler le Regioni al tavolo della trattativa? Cosa vuol dire la proposta del Ministero di proseguire la trattativa su tavoli separati e a due velocità? Una maggiore con FS, che ha dato la propria disponibilità a chiudere, ed una minore con ASSTRA e ANAV? Cosa vuol dire il silenzio di CGIL e la dichiarata disponibilità di CISL ad accettare la proposta del Ministero? Cosa vuol dire stare seduti ad un tavolo unitario e inoltrare richieste d'incontro separate al rappresentante delle Regioni?

Qui gli aspetti sono due. Il primo è: le Regioni vengono chiamate al tavolo per la contrattazione di primo o secondo livello? Il secondo è: tavolo unitario, ma autonomia sindacale?

Sul primo punto, se le Regioni vengono chiamate al tavolo per il primo livello, significa che stiamo parlando di CCRL e non di CCNL, ma significa anche che se lo sono per il secondo livello, l'aziendale che fine fa?

Sul secondo punto, invece, vado a nozze: l'autonomia è il mio credo. Non a caso ho scelto FAST.

Sempre pronto a sganciarmi dalle logiche sindacali di CGIL, CISL e UIL. D'altronde mi ritengo un'alternativa a loro, e tale voglio restare.

**m.peroli@fastferrovie.it**

# Relazione di Antonio Vitiello Trasporti, città metropolitana Un tutt'uno nell'era

Speciale Direttivo



La ferrovia, inventata come dispositivo di trasporto nelle miniere di carbone, si caratterizza come uno dei fattori più importanti di sviluppo economico e di decollo industriale che in pochi anni, nel primo quarto del XIX secolo, ha rivoluzionato non solo il sistema delle comunicazioni terrestri e dei trasporti delle merci e delle persone, fino ad allora basato sulla trazione animale o sulle vie d'acqua, ma anche l'assetto economico e sociale dell'intera Europa, degli Stati Uniti e delle colonie delle potenze occidentali.

Uomini d'affari, politici, scienziati, artisti e letterati intravidero nel nuovo mezzo delle opportunità straordinarie: tornaconto economico, celebrità, fiducia nel progresso.

## Un nuovo contesto per la politica dei trasporti

L'obiettivo odierno di una politica dei trasporti sostenibile è predisporre sistemi di trasporto che rispondano alle esigenze economiche, sociali e ambientali della società. Per garantire la propria prosperità, l'ITALIA ha bisogno di

sistemi di trasporto efficienti, tenuto conto del forte impatto che essi hanno sulla crescita economica, sullo sviluppo sociale e sull'ambiente. Il settore dei trasporti, che rappresenta il 7% circa del PIL europeo e il 5% dei posti di lavoro nell'UE, è industria importante, che

---

*... la politica dei trasporti dell'Unione europea si è sviluppata rapidamente ...*

---

apporta un contributo fondamentale al funzionamento dell'intera economia europea; oltretutto la mobilità è anche un diritto fondamentale dei cittadini.

Dopo un avvio lento, negli ultimi 15 anni la politica dei trasporti dell'Unione Europea si è sviluppata rapidamente. Gli obiettivi della politica comunitaria in questo settore, elaborati prima con il Libro bianco sui trasporti del 1992, poi con il Libro bianco del 2001, restano sempre quelli di offrire ai cittadini europei dei sistemi di trasporto efficaci ed efficienti in grado, fra l'altro, di:

- offrire un livello elevato di trasporti a prezzi accessibili ai cittadini e alle imprese in tutta l'Unione;
- elevare la qualità dell'occupazione e introdurre migliori specializzazioni per i lavoratori europei del settore.

Negli ultimi cinque anni gli effetti della globalizzazione hanno portato alla formazione di grandi imprese logistiche che operano a livello mondiale. La politica europea dei trasporti dovrà concentrarsi maggiormente sul

rafforzamento della competitività internazionale delle imprese di trasporto e dei servizi ad esse collegate.

## Mobilità sostenibile per il cittadino

Trasporto affidabile, sicuro e protetto - occupazione e condizioni di lavoro

Nel settore lavorano oltre 10 milioni di persone, se si considerano anche i settori dell'economia connessi ai trasporti (servizi, attrezzature, infrastrutture). Mantenere e rafforzare la competitività degli operatori è la migliore garanzia di un tasso di occupazione costante-



mente elevato.

#### DOVE VANNO LE FERROVIE ITALIANE

Bisogna porre la questione dei trasporti tra le priorità del nostro paese e trovare le soluzioni rispondenti agli interessi dei lavoratori del settore e dei cittadini.

Ma cosa succede nel mondo degli appalti?

Tralasciamo per ovvi motivi i casi di malversazione di cui abbiamo avuto notizia nei mesi scorsi; non è questa la sede per parlarne, dal momento che vi sono implicazioni penali di cui si stanno occupando le forze dell'ordine e la magistratura.

Vogliamo qui fare il punto sulle questioni legate al settore, che è parte integrante e importante delle dinamiche di un trasporto ferroviario di qualità a cui accennavamo in precedenza.

Irrisolti e ormai incancreniti i problemi di settore.

Contratto della mobilità. Ne ha abbondantemente parlato il nostro segretario, voglio solo aggiungere che è grande nel settore la paura di essere buttati fuori da questo contratto.

Situazione RSI. E' ormai da due anni che si trascina la situazione di precarietà dei lavoratori RSI che, con la mancata erogazione degli stipendi, sta portando i lavoratori in un vortice di indebitamento che non avrà termine fino alla regolarizzazione e segnerà per sempre le loro esistenze.

Cambi appalto. Fermi al palo i cambi appalto nel settore delle pulizie, risultano ancora irrisolte alcune

problematiche occupazionali in Liguria, Campania e Puglia, tanto per fare degli esempi spiccioli.

Risulta interessante citare altresì il caso della ANCP che, mentre da un lato lascia in sofferenza i lavoratori non pagando loro lo stipendio, (vedi Calabria con Multifer, o Marche ed Umbria con CPMA) dall'altra continua ad essere assegnataria di nuovi lotti: ma non era il nuovo che avanza?

Oppure di aziende tipo MACA nel LAZIO subentrata alla Bioclean, vincitrice del lotto, che minaccia di non pagare gli stipendi per le penali inflitte da Trenitalia che, come ribadito dal Segretario, ha il doppio e perverso ruolo di committente - controllore del servizio e che quindi potrebbe abbrac-

---

*... ancora nessuna decisione o proposta è giunta alle Organizzazioni Sindacali ...*

---

ciare il motto "più penali meno soldi da pagare".

#### Cambi appalto Ferrotel

Qui c'è il tentativo da parte della committente Ferservizi di far entrare le imprese senza l'applicazione del contratto delle Attività Ferroviarie, con la minaccia della chiusura delle strutture ed incameramento delle fidejussioni.

Nonostante siano passati abbondantemente i termini proposti dal Ministero, ancora nessuna decisione o proposta è giunta alle Organizzazioni Sindacali in merito

alla gravissima situazione occupazionale nel comparto dell'Accompagnamento Notte.

Questa lunga attesa contribuisce ad aggravare l'esasperato clima vissuto in questi giorni dai lavoratori occupati nel settore.

Non è più possibile aspettare, è necessario che ci siano al più presto comunicate le determinazioni ministeriali per individuare le possibili soluzioni alternative ai licenziamenti prospettati da Servirail.

È altrettanto fondamentale recuperare il senso di solidarietà che sino ad oggi ha sempre contraddistinto le azioni di lotta nel settore.

I lavoratori devono rimanere uniti evitando situazioni e comportamenti disomogenei e di reciproca contrapposizione che potrebbero condizionare negativamente la soluzione della vertenza e dare modo che le azioni di protesta poste prima della comunicazione delle decisioni ministeriali possano essere strumentalizzate ad arte per indebolire la lotta dei lavoratori.

#### Pagamento una tantum

E' fermo al palo il pagamento del restante 40% spettante ai lavoratori da ben tre anni! Con il fallimento della Pietro Mazzoni i lavoratori rischiano di perdere anche queste somme che, seppur esigue, in questo momento di crisi rappresentano una boccata di ossigeno. Sarà il caso di suggerire loro che esiste una corresponsabilità con l'appaltatore come detta la normativa vigente? Non vi sono degli accordi in tal senso? Non vorremmo tuttavia diventare dei procacciatori di lavoro per gli avvocati.

Però è stato fatto un passo da gigante nel settore delle pulizie Industriali.

Anche Trenitalia ha finalmente deciso di iniziare a Napoli la raccolta differenziata: per il momento solo la carta, e neanche tutta, poi si vedrà!



**BNC**  
**Assistenza e Solidarietà**  
**O.N.L.U.S.**

**Solidarietà' per i  
Ferrovieri**  
*(in servizio ed in pensione)*

**L'Associazione BNC ASSISTENZA E SOLIDARIETA' è stata creata da HDI Assicurazioni e Fondazione BNC per sostenere le famiglie dei ferrovieri.**

**Nel 2010 l'Associazione ha erogato 966 sussidi di cui 465 premi di studio 447 bonus per la nascita del figlio e 55 contributi per gravi stati di necessità.**

**Sostieni anche tu l'Associazione BNC Assistenza e Solidarietà.  
Maggiori fondi, maggiori sussidi e prestazioni per i Ferrovieri.**

**Destina il tuo 5 per mille a:**

**BNC ASSISTENZA E SOLIDARIETA' ONLUS**

**CODICE FISCALE**  
**97177760580**

**“L'ASSOCIAZIONE NON LUCRATIVA DI UTILITÀ  
SOCIALE AL SERVIZIO ESCLUSIVO DEI DIPENDENTI  
E DEI PENSIONATI DELLE FERROVIE DELLO STATO E  
DELLE LORO FAMIGLIE”**

**Via Abruzzi, 10 – 00187 Roma  
Tel. 06 42103707**



## Una "Rondinella" non fa primavera

**Sugli autobus della Capitale è ormai allarme sicurezza.**

**di Adolfo De Santis**

**I**n diverse, troppe, circostanze ci siamo visti costretti (nei migliori casi) a sospendere il servizio pubblico e richiedere l'intervento delle forze dell'ordine ed eventualmente dei tecnici per il ripristino della funzionalità degli autobus. Troppi anni (dal 1994) abbiamo atteso con speranza - e oggi disillusione - che le amministrazioni comunali succedutesi nel tempo mandassero chiari e forti segnali di lotta alla disgustosa usanza delle aggressioni in vettura ai danni degli autisti.

Dopo l'ultimo atto violento e l'ennesimo incontro tenutosi tra i vertici dell'Atac e i Funzionari delle Volanti della Questura di Roma, sono stati pianificati alcuni servizi di osservazione mirati. Nonostante ciò non ci riteniamo appagati, per esempio, dall'identificazione dei componenti della "banda" della linea 20, come non riusciamo a gioire della fine della latitanza della "Rondinella" del Laurentino 38.

L'Atac si presenta all'apertura del 2011 (come la chiusura 2010 e come quella degli anni precedenti) con un bilancio in forte deficit sul fronte sicurezza. Aggressioni, intimidazioni, furti e veri e propri agguati

in stile far-west (con tanto di fucili ad aria compressa puntati verso le vetture) hanno rappresentato una vera e propria costante nel lavoro di tutti i giorni. A pagare il conto più salato? Come sempre gli autisti, soprattutto quelli esercitanti le linee periferiche. Pur se la partnership tra l'azienda Atac e la Questura di Roma, già sperimentata in occasione dei controlli per la sicurezza dei viaggiatori in metropolitana, inizia a funzionare e pur apprezzando il lavoro svolto dalla Pubblica Sicurezza, ci permettiamo di far notare che fino a che questo tipo di attività rimarrà solo ed esclusivamente repressiva gli autisti non potranno sentirsi sereni nello svolgimento del proprio servizio.

Siamo i più esposti, dobbiamo far fronte da soli, tutti i giorni, alle proteste degli utenti, mediare con il malcontento sempre più dilagante e lavorare mettendo da parte lo stress. Costantemente abbandonati, inascoltati e ignorati dall'Azienda, a volte persino dagli stessi passeggeri. Bigliettaio a bordo? Task-force tra sindacati, Direzione alla Sicurezza di Atac, Assessorato alla Mobilità e Delegato alla Sicurezza del Comune di Roma ("Mille occhi sulla città", tanto per capirci)? Interrogazioni dell'opposizione? Solidarietà mediatica alle vittime? Tpl Sicuro? Sconcertante. Come lo è del resto l'Atac, la quale spende quasi 700 mila euro per un sistema di sicurezza, in funzione dal primo dicembre 2009 al 30 ottobre 2010, che non ha portato nessun beneficio né ai cittadini né ai lavoratori. Sostanzialmente quello in cui furono predisposte "le squadre" (dal lunedì al sabato dalle 19 alle 24), le quali si sarebbero dovute occupare della sicurezza di autisti e passeggeri. Come? Un verificatore, una guardia giurata supportata da quattro autovetture, che salgono sulla vettura e stazionano a bordo della stessa per circa tre fermate. Risultati? Solo a bordo delle vet-

## Autoferrotranvieri

ture del 20 Express, cinque aggressioni dal mese di agosto al mese di dicembre 2010, per un totale di circa quarantadue a oggi, dato inedito e preoccupante, che non può non far riflettere.

Ora, basta chiacchiere.

Pretendiamo che siano adottati tutti gli istituti preventivi e normativi necessari, al fine di garantire la sicurezza dei conducenti dell'Atac.

Indichiamo di seguito alcuni dei casi più eclatanti degli ultimi anni.

### **Domenica 13 marzo 2011**

Via Carlo Levi, quartiere Laurentino 38. Verso le 13 il conducente, dopo urla, schiamazzi e insulti verbali ferma il mezzo, si sporge e chiede a un gruppetto di ragazzi di lasciare in pace i passeggeri. Questa frase gli costa caro: uno dei quattro (Rondinella) si avvicina a lui, gli ordina di rimettere in moto e gli assesta una testata in pieno viso, spaccandogli il labbro e facendogli saltare alcuni denti. Poi i quattro si danno alla fuga, forzando le porte.

### **Martedì 08 marzo 2011**

Alle ore 18 circa alla Sala operativa della Questura arrivano in poco tempo tre diverse segnalazioni dello stesso tipo di quelle che nei giorni precedenti erano già state indicate dai responsabili dell'Atac. Un gruppo di giovanissimi prende ancora di mira alcuni bus, danneggiandone vetri e sedili. Tecnica di "abbordaggio" sempre la stessa: i giovani attendono il passaggio del bus nei pressi della fermata di via dell'Archeologia e, una volta a bordo, fanno scattare i blitz vandalici (danneggiamenti alle dotazioni interne dei veicoli, sedili, estintori). Mandano in frantumi i vetri utilizzando il martelletto in dotazione per l'uscita di emergenza.

### **Sabato 17 gennaio 2011**

Via Grimaldi, zona Marconi. Autista aggredito da un passeggero durante la marcia verso Cornelia Metro A. Al rifiuto dell'autista di aprire le porte fuori dallo spazio della fermata, un giovane reagisce aprendo il portello del posto guida e colpendolo a un braccio. L'aggressore riesce ad allontanarsi. L'autista ha ripreso regolarmente il servizio giungendo al capolinea di

Cornelia. Qui è stato inviato su altra linea per evitare di essere raggiunto dall'aggressore.

### **Lunedì 20 dicembre 2010**

Malviventi, fuggiti al passaggio di una volante della polizia, tentano di farsi portare a San Basilio. Gravi gli effetti dell'aggressione. Mentre il mezzo è fermo per far salire passeggeri, i due si avvicinano alla vettura dalla parte sinistra, come per chiedere informazioni. Aperto il finestrino, l'autista, di Roma della Tpl (linea notturna n. 1) si vede spruzzare sugli occhi del liquido urticante che gli fa mancare il respiro.

### **Lunedì 20 dicembre 2010**

Dirottamento della linea 495 da due uomini saliti a bordo che, mani in tasca come se avessero una pistola, intimano al conducente di portarli nel quartiere di San Basilio (deviazione di circa 10 km). Sul bus erano presenti altri passeggeri.

### **Venerdì 10 dicembre 2010**

Autista della linea 116 aggredito per essere andato in bagno. I passeggeri l'hanno accusato di "interruzione di pubblico servizio". E pensare che lui era pure arrivato in anticipo. Sul posto è intervenuto il personale ispettivo dell'Atac che ha sedato l'aggressione.

### **Lunedì 1 dicembre 2008**

Aggressione Tor Bellamonaca. All'altezza di via dell'Archeologia, un autobus è bloccato da una Golf grigia che prima lo sorpassa, poi si mette davanti impedendo il proseguimento della marcia. Dal veicolo scende un uomo che, pistola in mano, ordina all'autista di aprire le porte; salito a bordo e tenendolo sotto tiro, lo colpisce con un violento pugno e poi scappa.

### **Venerdì 1 dicembre 2000**

Sparatoria avvenuta in via Satrico, bus dirottato da un agente che poi tenta il suicidio. Grave l'autista, Claudio Candidi, 41 anni, moglie e due figli, che ha sentito la canna della pistola sulla tempia. Voleva disarmarlo. Il Viminale: "Non doveva reagire".

### **Venerdì 09 aprile 1999**

Dito nell'occhio da un automobilista infuriato all'autista Atac che gli ha ostruito il sorpasso. Dopo essersi vendicato l'uomo si allontana velocemente a bordo della sua auto.

### **Mercoledì 16 dicembre 1998**

Autista Atac preso a pugni per non aver saputo indicare la strada a due ragazzi che lo interpellano al capolinea di piazza Bologna.

Come si vede, questi dati certificano che il problema viene da lontano. Degli anni precedenti vi riportiamo, a mo' d'esempio, queste cifre da brivido: 74 casi censiti nel 1994, circa 120 nel 1995.

Tutti gli anni la stessa storia.

... *l'Atac si presenta con un bilancio in forte deficit sul fronte sicurezza* ...





## Vertenza Stretto di Messina

**Matteoli: Proroga di un anno, ma tutto dipende da Tremonti  
Confermato: il disimpegno di FS è irreversibile**

**di Carlo Nevi**

**I**l 15 marzo scorso si è svolto a Roma il previsto incontro con il Ministro delle Infrastrutture e dei trasporti, On. Matteoli, avente per oggetto i "tagli ai treni lunga percorrenza a Messina e taglio altri servizi con conseguente riduzione del personale".

L'incontro, cui erano presenti oltre al Ministro e ad altri esponenti del Governo (gli On. Brogi, Incalza ecc.), le Segreterie Generali e Nazionali di categoria delle OO.SS., il Gruppo FS ai massimi vertici - l'AD del Gruppo Moretti, l'AD di Trenitalia Soprano, il DG del Gruppo Braccialarghe, l'AD di Ferservizi Rossi - nonché il Sindaco di Messina Buzzanca, si è svolto mentre all'esterno del Ministero un nutrito numero di lavoratori della Società Newrest Servirail Italia, provenienti da tutto il territorio nazionale - ma principalmente da Messina e Bari - manifestavano pacificamente contro la chiusura degli impianti Servirail di Messina e Bari e del Ferrotel di Messina, con conseguenti licenziamenti di lavoratori.

Il Sindaco di Messina è stato il primo a relazionare e a seguire si sono pronunciate le O.S., puntando tutti il

dito sull'ormai antica Vertenza dello Stretto che ormai rischia di non essere più tale dal momento che è stata svuotata di buona parte dei contenuti che la sostanziano: navi, organici, stabilizzazione dei precari, strategie di dismissione inarrestabili, le ultime due in ordine di tempo Newrest Servirail e Ferrotel rischiano di scrivere la parola "fine".

Al termine degli interventi il Ministro, preso atto di come la vicenda stia precipitando in virtù anche delle ultime vicende che hanno interessato il Prodotto Notte e al fine di evitare i 163 licenziamenti previsti relativi alla Società Newrest Servirail (ex WL), tenta di arginare l'emorragia regalando - sempreché ne ricorra la possibilità economica - un anno di ossigeno.

Matteoli ha chiesto espressamente all'AD del Gruppo FS Moretti di predisporre un'ipotesi d'implementazione degli attuali servizi ferroviari per un anno, che tradotto sarebbe «quantificami a quanto

ammonterebbero i costi per la rimessa in esercizio (per un anno) delle carrozze soppresse nel Prodotto Notte», per consentire il mantenimento dei livelli occupazionali e il cosiddetto «trasporto universale», puntualizzando però che dovrà verificare con il titolare del dicastero dell'Economia, il Ministro Tremonti, la fattibilità di tale ipotesi, riservandosi quindi di riferire alle parti entro quarantotto ore.

L'ipotesi/proposta del Ministro, che non solo darebbe respiro (anche se per un solo anno) ai lavoratori che si trovano in difficoltà, ma consentirebbe anche di non penalizzare il trasporto ferroviario tutelando la conti-

---

*... al fine di evitare i 163 licenziamenti previsti ...*

---

nuità territoriale, è stata accolta favorevolmente dalle O.S., pur permanendo il nodo dei tagli che gravano sul settore.

Il vertice si è chiuso quindi senza certezze, con la sola disponibilità del Governo a cercare di reperire risorse per ripristinare la situazione esistente prima degli ultimi tagli (disponibilità sì ma sub - giudice di Tremonti) che consentirebbe di protrarre l'agonia di un anno (tra poco e niente è meglio poco) e con la chiara conferma della mancanza di volontà/risorse, causa tagli ai finanziamenti, da parte del Gruppo FS di invertire la politica di abbandono del Mezzogiorno e della Sicilia.

Come FAST riteniamo, come abbiamo precisato nell'intervento fatto nel corso dell'incontro al vertice, che il problema è Politico o meglio è di Politica dei Trasporti. E' assurdo che mentre nel paese sono in corso i festeggiamenti per i 150 anni dell'unità d'Italia, nei trasporti si persegua la separazione dell'Italia del Nord da quella del Sud e si punti all'isolamento della Sicilia, con effetti gravissimi sull'economia, sul lavo-

ro/occupazione e sul futuro dell'Isola. Non è pensabile e sostenibile che si continuino a dirottare i finanziamenti (pochi) sul trasporto su gomma e non si preveda nulla per il trasporto su rotaia e per il traghettamento.

Nel 2007 furono tagliati ben otto treni a lunga percorrenza, poi di nuovo altri tagli e ad ogni cambio orario una nuova sforbiciata (un treno in meno qua, uno in meno là, poi sempre meno carrozze nel Prodotto Notte e così via). Una scelta scellerata e insostenibile.

Occorre quindi, a nostro avviso, attivare al più presto un tavolo con il Governo per rivedere e rimodulare la politica dei trasporti nello Stretto, nell'Isola e nel Meridione per cercare di mettere fine al gap infrastrutturale che c'è tra Nord e Sud (da Roma a Milano ci vogliono due ore e mezzo e da Messina a Trapani sette ore!) e all'emergenza occupazionale, figlia del sempre maggiore disimpegno del Gruppo FS nel mezzogiorno d'Italia.

[nevi@fastferrovie.it](mailto:nevi@fastferrovie.it)

## 99ALLO79SSO

di Antonio Scalise

### Che macchina!

Era un classico. Tu finivi la prima parte del corso di formazione, ti presentavi a svolgere il tuo primo servizio da secondo agente e lo trovavi, immancabilmente: il 626.

Anzi, il *seiventisei*, come lo chiamavamo - e lo chiamiamo ancora - noi macchinisti dalla ultraventennale carriera.

Era la scomodità per eccellenza.

I macchinisti si sedevano su due poltroncine molto simili a dei trespolti da pappagallo su cui era difficilissimo reggersi durante la marcia, soprattutto a causa dei "serpeggi" di cui questa macchina soffriva a velocità (si fa per dire...) superiori ai 65 km/orari.

Questo nella migliore delle ipotesi, poiché inizialmente il primo agente aveva a disposizione una sorta di sedile richiudibile di legno applicato alla parete laterale, sotto il finestrino. Vi lascio solo immaginare il fastidio alle terga dopo mezzora al banco!

A proposito della velocità, poi, ricordo quanto fosse suggestivo incontrare un rallentamento a 90 km/h con un 626 limitato a 60!

I vetri frontali erano piccoli e situati molto in alto. Quando pioveva, il tergicristallo ne puliva solo una parte, quindi per poter guardare avanti bisognava praticamente prendere la mira.

Sulle targhe identificative poste sulle fiancate, oltre alla serie e al numero, c'era scritto anche l'anno di fabbricazione: 1937 - XV°, ad esempio, con il numero romano che ricordava quell'epoca precisa.

Per scaldarsi c'erano le scaldiglie, che tu le accendevi a Milano ma cominciavi a sentire un po' di tepore a Piacenza! Praticamente se andavi a Chiasso viaggiavi al freddo. Alcuni macchinisti solevano porvi sopra delle bucce d'arancia o di mandarino per rendere meno secca l'aria in cabina.

Le cabine di guida erano piene di spigoli vivi, contro i quali era un miracolo non farsi del male. Le elettrovalvole erano ad altezza della fronte del macchinista, quindi le zuccate si sprecavano. Molti anni dopo, ironia della sorte, la legge per la prevenzione degli infortuni sul lavoro fu chiamata proprio così: 626!

Una macchina scomoda, rumorosa, brutta, ma alzi la mano chi, tra i macchinisti di quella generazione, non la ricorda con tenerezza.

# Siglata la confluenza di FS Formazione al CCNL delle Attività Ferroviarie

di Vincenzo Multari

**F**s Formazione è una società del Gruppo Ferrovie dello Stato che si occupa della formazione e qualificazione professionale del personale. In particolare, essa “indirizza, supporta e valuta la attività formative del Gruppo FS”, intervenendo quindi sia nella loro predisposizione che nella somministrazione.

Costituita nel 2008 con l'intento di dare corso a quanto previsto dall'art. 1 del Contratto aziendale di Gruppo, che prevede la costituzione di una “Commissione Paritetica nazionale sulla formazione per il Gruppo FS”, è partecipata all'81 % da FS, mentre il restante 19 % appartiene alla Fondazione Bnc.

Il suo presidente è Domenico Braccialarghe, l'Amministratore Delegato Amedea Pennacchi.

Ai diciassette dipendenti veniva applicato il CCNL del Commercio. Questo fino al 25 febbraio scorso, quando le Organizzazioni

Sindacali Filt, Fit, Uilt, Fast FerroVie, Orsa e Ugl hanno siglato con la dirigenza aziendale il contratto di confluenza al CCNL delle Attività Ferroviarie.

Un evento importante per due ordini di motivi.

Il primo è, in un certo senso, di “logica” contrattuale, poiché non ci sembrava coerente che un gruppo di dipendenti di FS – seppure non numericamente rilevante – venisse inquadrato con un contratto diverso da quello dei suoi colleghi.

Ma ancora più importante, a nostro parere, è lo sviluppo, il riordino di una società che si occupa e – se ci

è consentito – si preoccupa della formazione, segnale di una chiara presa di coscienza dell'importanza della qualificazione professionale degli addetti a un settore delicato quale quello del trasporto, specialmente ferroviario.

Ciò è tanto più importante, come si legge in premessa all'accordo, in un quadro di progressiva realizzazione del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario nell'Unione Europea, all'interno del quale la qualità della formazione e dell'aggiornamento professionale assumono rilevanza sempre maggiore.

Tornando ai termini dell'accordo, possiamo notare come esso preveda per i dipendenti di FS Formazione

tutte le prerogative degli altri lavoratori del Gruppo, in particolare un più coerente inquadramento professionale, alcune modifiche all'orario di lavoro, alle ferie e alle norme sulla tra-

---

*... per i dipendenti di FS Formazione tutte le prerogative degli altri lavoratori del Gruppo ...*

---

sferita.

Rimangono da stabilire gli indicatori di riferimento per il calcolo del Premio di Risultato, per cui le parti si sono impegnate a calendarizzare un incontro da tenersi entro il 30 giugno 2011.

Solo per dare un'idea degli ambiti entro i quali esplicherà la propria funzione, alcune delle attività che la società sta per mettere in cantiere. In Trenitalia un piano formativo aziendale, che sarà realizzato tra maggio e novembre 2011 e che verterà sul Sistema Integrato Gestione Sicurezza Lavoro e Ambiente; in RFI, tra maggio 2011 e febbraio 2012, si occuperà della Formazione Istruttori e Formazione Tecnico Specialistica. Altre iniziative saranno realizzate per il Gruppo FS.

Ci sembra un ottimo primo passo. Si incaricheranno i posteri di dirci se questa sarà stata un'iniziativa tesa al mero reperimento delle risorse a questo argomento destinate o una reale, lungimirante attenzione verso l'indifferibile obiettivo di un trasporto ferroviario sicuro.

[multarivincenzo@fastferrovie.it](mailto:multarivincenzo@fastferrovie.it)



# No al ritorno al passato



Una breve analisi  
sulla situazione  
della manuten-  
zione in Tn

di Giuseppe Parise

Ritorno con piacere con qualche riflessione sulla vertenza della manutenzione TLN Lombardia, dopo l'accordo sul Deposito Esteso che ha visto protagonista la nostra organizzazione sindacale.

Con un precedente accordo la società aveva esternalizzato a un'impresa la manutenzione delle vetture, creando un'organizzazione per nulla efficiente. Successivamente, anche a causa di un articolo molto critico pubblicato sul quotidiano "Il Sole 24 Ore", quell'impresa veniva praticamente cacciata.

Abbiamo quindi, con tante difficoltà, ripristinato delle corrette relazioni sindacali, pensando che ciò fosse necessario per delinearne la strada dell'applicazione di un contratto di riferimento, che per noi certamente deve essere inquadrato nel contesto del contratto della mobilità.

La stessa società, dopo aver sottoscritto con tutte le organizzazioni sindacali l'applicazione del contratto delle attività ferroviarie, continua, ma senza dichiararlo, il percorso di costruzione di un contratto che tenga conto delle specifiche esigenze di TLN.

Eravamo quindi convocati per condividere un percorso di organizzazione della manutenzione che prevedesse un accordo per i rami aziendali, dando risposta alle lamentele dei pendolari che utilizzano i nostri treni per recarsi al lavoro.

Considerata la gravità del problema, le organizzazioni sindacali si sono presentate al tavolo con la precisa volontà di addivenire a un accordo che tenesse conto, oltre che delle esigenze dei pendolari, anche di quelle dei lavoratori della nuova società.

Ci veniva presentato un progetto manutentivo che

dovrebbe organizzare tutta la manutenzione, con il particolare obiettivo di eliminare le difficoltà dei treni soprattutto alla partenza mattutina.

Le organizzazioni sindacali hanno manifestato la disponibilità a condividere un percorso, mettendo in risalto tutte quelle criticità prodotte dall'accordo sul Deposito Esteso, con una particolare attenzione all'applicazione delle norme contrattuali, a un'organizzazione del lavoro che tenga conto dei profili professionali necessari per manutentare di notte i treni, alla composizione di una squadra di manutentori che ripristinasero i guasti certificati dai capi nucleo o segnalati dal personale viaggiante tramite la Sala Operativa. Abbiamo condiviso una serie di

appuntamenti che per un giudizio certamente non definitivo sia sulle ricadute del deposito esteso che sulla nuova proposta manutentiva presentata dalla società il quattro marzo 2011.

Noi riteniamo che per aggredire la manutenzione nel comparto trasporti in Lombardia è necessario aprire di notte tutti i siti manutentivi; è di notte che va fatta la manutenzione.

Per condividere questo percorso bisogna essere chiari sugli aspetti contrattuali. E' necessaria l'assunzione di personale (e chiarire con quali norme sarà fatto) e la riprofessionalizzazione dei lavoratori presenti, senza escludere nessuno, e bisogna creare le condizioni organizzative, con orari di lavoro dedicati alla manutenzione.

---

*... Le organizzazioni sindacali hanno manifestato la disponibilità a condividere un percorso ...*

---

[g.parise@fastferrovie.it](mailto:g.parise@fastferrovie.it)

# La sicurezza è un accessorio che costa caro



## Sempre grandi i rischi per i lavoratori del settore Appalti e Servizi negli scali e nella stazione di Milano Centrale.

di Claudio Verrecchia

Da tempo negli impianti ferroviari di Milano Centrale la sicurezza, per gli operatori del settore, è a rischio. Ciò a causa della presenza di numerose persone estranee che sono tornate a popolare i rotabili di Trenitalia.

Questo problema è tornato di attualità poiché da qualche anno la sorveglianza dei luoghi di lavoro del recinto ferroviario è stata sospesa dalla società che lo gestiva in collaborazione con la Regione Lombardia.

Estranei popolano abitualmente le carrozze ferroviarie, soprattutto durante la notte, nei parchi di sosta delle stazioni di Milano, della

Lombardia e delle località limitrofe (vedi scalo di Voghera).

Intenso è lo scontro quotidiano, durante il periodo invernale, tra gli addetti alle pulizie degli appalti ferroviari e le persone alla ricerca di un luogo che li ripari dalle intemperie, e non mancano episodi di inciviltà e di devastazione che rendono spesso inutile il lavoro di pulizia dei materiali.

Le controversie che ci troviamo ad affrontare ci espongono a un pericolo costante.

Gli interventi della Polizia Ferroviaria sono molto limitati a causa della lamentata carenza di organici da

destinare a questo tipo di interventi. In alcuni parchi (vedi Parco Centrale) il presidio strategico è stato tolto, e molte sono state le denunce da parte sindacale per tenere alta l'attenzione sul problema della sicurezza per i lavoratori,

che operano senza alcuna tutela.

Una di queste azioni ci ha visti protagonisti contro un'azienda di appalti ferroviari, arrogante nei metodi, che pretendeva la pulizia di un treno vandalizzato durante la notte senza alcuna prevenzione igienica del personale addetto. Tutto questo avviene in netto contrasto con quanto il committente dovrebbe garantire nello svolgimento dell'incarico dato, nel momento in cui l'azienda

Trenitalia, con i nuovi appalti, ha applicato un sistema standard di compensi per le pulizie dei suoi materiali basa-

to, come è giusto, sulla qualità.

Un danno anche per i passeggeri, vittime, riguardo alla sicurezza, anche di un altro fenomeno.

Tra le altre tante problematiche della stazione di Milano Centrale vi è quella collegata alla soppres-

---

*... estranei popolano abitualmente le carrozze ferroviarie, soprattutto durante la notte ...*

---



## Appalti

sione del servizio dei carrelli portabagagli. Come era prevedibile, questo servizio è stato immediatamente “preso in appalto” da volontari senza titoli né scrupoli che si offrono, in cambio di qualche euro, per trasportare le pesanti valigie dai treni all'esterno della stazione. Molto spesso però si

dileguano tra la folla con i bagagli loro affidati.

Per tacere dei soliti “manolesta” che, distraendo i passeggeri in salita sui treni o in coda alle biglietterie con offerte o richieste di informazioni, si adoperano per incrementare il già troppo florido mercato della ricettazione.

Il contrasto di questi fenomeni – è persino superfluo sottolinearlo – è fondamentale per garantire a chi frequenta le stazioni, sia esso viaggiatore o lavoratore, la sicurezza di cui ha diritto.

## Il contenzioso dei lavoratori con Mazzoni Ambiente

Breve cronistoria della controversia legale tra i lavoratori e l'ex società appaltatrice di Trenitalia

di Adriano Prezioso

Sull'estenuante contenzioso legale tra gli ex lavoratori degli Appalti e la Pietro Mazzoni Ambiente (P.M.A.) si aggiungono due importanti fatti: la dichiarazione di fallimento della ditta Mazzoni e il riconoscimento del tribunale di Ancona della responsabilità di Trenitalia verso gli ex dipendenti della ditta citata. Ma facciamo un passo indietro.

La P.M.A. si aggiudicò nel 2006, dopo le gare di appalto di pulizia del materiale rotabile, diversi lotti in varie regioni Italiane (oltre alla conferma ottenuta in altri lotti e regioni nelle gare del 2002).

Ma dopo circa due anni Trenitalia, scontenta sul modo operativo e pratico di quest'azienda, iniziò a elevare la in maniera percentualmente rilevante le multe per le prestazioni svolte dalla suddetta.

Non vedendo significativi miglioramenti sul processo finale delle pulizie, Trenitalia decise di revocare nelle Marche (e in altre regioni italiane) il servizio di appalto di pulizia treni, affidandone ad altre imprese la prosecuzione. La P.M.A. denunciò per questo Trenitalia, e i due contendenti sono tuttora legate a un contenzioso di decine di milioni di euro di danni.

Dopo i passaggi dei lavoratori alle varie aziende che avevano sostituito la Mazzoni, essa avrebbe dovuto liquidare i suoi ex dipendenti del loro T.F.R. e di vari altri emolumenti aziendali (13a, 14a, rateo ferie, ecc.) ma nulla di questo fu versato ai lavoratori.

Nelle Marche fin da subito gli iscritti Fast, anche grazie all'ausilio tecnico/organizzativo del sindacato, iniziarono subito le procedure legali per ottenere i crediti da loro rivendicati. La P.M.A. si oppose in tribunale incolpando del proprio debito verso gli ex dipendenti al fatto che Trenitalia, a causa dell'estromissione dai lotti di pulizia, non aveva più versato le risorse economiche.

Difesa di basso profilo, poiché ad Ancona (e in altri tribunali Italiani) dopo alcuni dibattimenti, la P.M.A. fu condannata a pagare i suoi debiti verso i suoi ex dipendenti. Inoltre, giacché sussiste in favore dei lavoratori una responsabilità solidale appaltatore-datore di lavoro e la committente Trenitalia, ai sensi dell'Art 29 DLgs 276/2003 i nostri iscritti hanno recato in giudizio anche la stessa Trenitalia. Il giudice del tribunale di Ancona, nella sezione lavoro, ha intimato all'azienda il pagamento dei crediti spettanti agli ex dipendenti P.M.A. Trenitalia può ovviamente opporsi, ma è certo che se un tribunale, viste le leggi in vigore, prende questa decisione, sarà per loro difficile ribaltarla.

Ultima ma non meno importante notizia è che un altro tribunale (quello di Roma) dovrebbe aver decretato il fallimento della Mazzoni. Certo, prima ci sono da espletare lunghe trafale, ma l'importante è che gli ex dipendenti possano attingere al fondo di garanzia che regola i fallimenti, affinché siano aperte più strade per ottenere i loro crediti sottratti in maniera dolosa dalla loro ex ditta.

In futuro ci auguriamo che Trenitalia prenda lezione da questi avvenimenti, sia più responsabile nella scelta delle aziende, scegliendole più serie ed economicamente solide, anche perché in questi contenziosi legali tra lavoratori, aziende e la stessa Trenitalia, quella che alla fine ci rimette a livello d'immagine, funzionalità e soprattutto economico è proprio quest'ultima. Speriamo che lo abbia capito.

## 8 marzo Giornata Internazionale della Donna

di Cristina Mela

8 Marzo, Festa delle Donne. Ma è davvero la nostra festa? Ho l'impressione che non sia proprio così. Qualche numero? Le donne sono il 60% dei laureati ma solo il 33% di chi lavora al nord, per scendere a circa il 22% al sud. Solo il 5,8% dei dirigenti sono donne, nel governo ci sono solo 5 ministre, di cui 3 senza

portafoglio e nei Consigli di Amministrazione la presenza femminile è al 3% (in Norvegia al 42%).

Ebbene in vetta al sapere ma niente carriera.

Quindi, nonostante negli ultimi decenni il livello di istruzione della componente femminile sia fortemente aumentato, i vertici delle carriere continuano ad essere occupati da uomini.

L'intelligenza di cui dispone la Società è quella incorporata nella mente di uomini e donne, in egual misura. Pertanto il capitale umano è costituito dalle conoscenze, informazioni, idee degli individui.

Perché allora la nostra Società rinuncia alla metà della potenziale intelligenza di cui dispone? Perché l'Italia continua ad essere il fanali-

no di coda, seconda solo a Malta?

Il diritto all'uguaglianza e alla protezione contro la discriminazione di genere è riconosciuto come uno dei principi fondamentali della Comunità Europea. E' per questo che sono nati i Comitati Pari

Opportunità, con il compito di garantire la competizione tra uomini e donne con regole giuste, senza svantaggi di alcun

*... le azioni positive di pari opportunità sono quindi indispensabili ...*

tipo.

Le azioni positive di pari opportunità sono quindi indispensabili, almeno fino a quando le regole saranno capaci di produrre una rappresentanza femminile nelle posizioni apicali della Società che rifletta la pari distribuzione di intelligenza tra i generi.

Insomma la festa della donna non deve essere solo un'occasione per offrire una mimosa a mamme, mogli e fidanzate. E' anche il momento di celebrare tutte le conquiste delle donne nell'ultimo secolo ma anche di ricordare che c'è ancora molta strada da fare: ineguaglianza di genere, disparità di stipendi, accesso al mondo del lavoro e violenze restano questioni aperte.

## Il ridicolo viaggio di Tremonti al sud E dopo la visita le solite promesse

di Samuel Porcella

**I**l viaggio di andata del ministro Tremonti verso il sud, come quello di ritorno, non può che essere definito ridicolo.

Accertarsi della situazione molto difficile di chi affronta un viaggio in treno da Roma a Reggio Calabria e ritorno è decisamente complicato, qualche volta drammatico, e non era dunque necessario che Tremonti intraprendesse quel viaggio, con tanto di giornalisti al seguito, poiché sarebbero state di gran lunga sufficienti le testimonianze, numerosissime, di viaggiatori, sindacati e lavoratori per desumere i grandi problemi delle infrastrutture ferroviarie soprattutto, ma non esclusivamente, nel Sud!

Quella di Tremonti è sembrata solamente un'operazione "mediatica", forse un'anticipata campagna elettorale che lascia il tempo che trova; non penso proprio che i consensi nei confronti del ministro siano aumentati, anzi forse saranno anche diminuiti dopo questo viaggio, e ancor più dopo la patetica battuta del ministro, secondo cui "i treni che vengono dal Nord hanno i moscerini spiaccicati sui finestrini. Quelli che vengono dal sud no. Al sud sono più veloci i moscerini dei treni".

Che dire, signor ministro? I viaggiatori, i sindacati e i lavoratori tutti sentitamente ringraziano, ma



se poi l'azionista unico oltre ad una ridicola battuta mettesse in condizione l'Amministratore Delegato di FS di operare affinché anche i treni provenienti dal sud intanto partano, ossia ci siano, e arrivino poi con i moscerini spacciati sul finestrino, non sarebbe male.

Purtroppo, da quello che ci è dato capire, il ministro non è venuto in Calabria per ascoltare e comprendere la realtà nella quale quotidianamente siamo impegnati, ma per vivere un solo giorno, a beneficio dei giornali e della stampa, quanto i calabresi vivono sulla loro pelle ormai da anni, in modo particolare per quanto riguarda lo stato della ferrovia che è solo uno tra i principali handicap con cui la nostra regione deve fare i conti.

Nelle ultime settimane, infatti, il ministro dell'Economia non fa altro che riproporre praticamente ogni giorno un improbabile e sfacciato ritornello sul meridione. Come si fosse insediato ieri e non fosse il maggiore responsabile delle devastanti politiche che hanno portato a cancellare la questione del trasporto ferroviario meridionale dall'agenda nazionale. Come non avesse cassato d'un sol colpo tutti gli sforzi compiuti in precedenza in materia di sviluppo e di aggregazione di risorse destinate allo sviluppo del trasporto di cose e persone da e per il sud. Come se non fosse responsabile del prosciugamento di migliaia di km treno interessanti il mezzogiorno. Sentir parlare Giulio Tremonti di trasporti al Sud è come sentire Dracula parlare dell'Avis.

Effettivamente, ed è alla vista di tutti, Tremonti, come ministro dell'Economia e azionista unico, non si è affatto occupato adeguatamente dei problemi di mobilità del Mezzogiorno, tutt'altro. Le politiche che egli ha promosso hanno invece contribuito a peggiorare la situazione.

Inutile quindi, a mio modesto parere, il ribadire da parte del ministro, di essere consapevole del fatto che la necessità è quella di «migliorare le linee» perché «da Milano a



Roma si viaggia in tre ore, da Roma a Reggio Calabria in molte di più e questo non è giusto».

Ritiene «necessario puntare sulle infrastrutture e i soldi ci sono, non è vero che ho chiuso i rubinetti, in questi anni ne sono stati bruciati un sacco».

«Conoscevamo le difficoltà anche serie che ci sono nei trasporti al sud e abbiamo avuto conferma dell'esigenza di risolverle attraverso un'azione più forte e più combinata tra poteri centrali e poteri locali. Per lungo tempo questi poteri non hanno collaborato. Bisogna trovare dei sistemi di collaborazione più efficaci. In caso contrario il meridione resterà ancora l'ultima ruota del carro, non solo dell'Italia ma anche d'Europa. È stato un viaggio dal quale abbiamo potuto ammirare un paesaggio bellissimo ma che ci ha dato modo di constatare l'assenza di infrastrutture e attività economiche all'altezza di un Paese come il nostro. Il massimo di attenzione

sul Mezzogiorno si realizza attraverso la divisione e non può più essere così».

«Siamo qui per ricordare ancora una volta le differenze che ci sono tra il nord e il sud, che dipendono dall'assenza d'infrastrutture. Nel sud ci sono la metà d'infrastrutture del nord e non è vero che è un problema di soldi perché anche quando i finanziamenti ci sono le infrastrutture non si fanno. Dobbiamo ammettere, quindi, che molto dipende anche dal fatto che la nostra classe dirigente, soprattutto politica, usa male i soldi che ci sono».

E a queste affermazioni del ministro la domanda che mi sorge spontanea è: ma sarà sul serio giunto il momento di iniziare a FARE e non come al solito di limitarsi a PARLARE?

**samuel79asr@yahoo.it**



**Dal Territorio**  
**Eliminazione di**  
**altri treni e**  
**smantellamento**  
**di strutture:**  
**l'unica risposta**  
**del Gruppo**  
**Ferrovie dello**  
**Stato alle prote-**  
**ste dei cittadini**  
**e dei lavoratori**  
**calabresi.**

di Vincenzo Rogolino

## Calabria allo stremo

**E**' trascorso oltre un anno dalla prima manifestazione di piazza, promossa dai sindacati dei trasporti calabresi contro la politica scellerata

---

*... i DCO di Sapri e Lamezia Terme saranno accorpate a Napoli ...*

---

ta fatta dal Governo nazionale e dal Gruppo FS, ma tutto è rimasto immutato.

Gli scioperi, le manifestazioni di piazza, i sit-in, la raccolta di oltre cinquemila firme, gli appelli alla classe politica tutta e alla dirigenza del Gruppo FS non sono serviti a far recedere di un solo millimetro il progetto che ha isolato l'intera Calabria.

Al di là dei comunicati stampa che strumentalmente hanno cercato di regalare la leadership sindacale ad altri soggetti possiamo dichiarare, con atti alle mani, di essere stati i primi a sollevare il grido di contestazione.

Voglio ricordare che nel mese di Luglio 2009, esattamente il giorno 16, in una gremiissima sala del DLF di Reggio Calabria denunciavi, alla presenza del nostro Segretario Nazionale Pietro Serbassi, quella che si profilava essere la politica di dismissione delle ferrovie sul nostro territorio.

Una polemica accesissima, condotta dalla sola FAST FerroVie Calabria, che ebbe l'apice nel confronto diretto, avvenuto sulle pagine di alcuni quotidiani regionali, con i vertici nazionali di Trenitalia e di cui siamo in grado di esibire le prove.

Ma purtroppo tutto questo non è servito.

In queste ore apprendiamo che i DCO di Sapri e Lamezia Terme saranno accorpate a Napoli; che con il prossimo orario estivo altri due treni sarebbero soppressi (il treno 894 Reggio Calabria - Roma e il treno 782 Reggio Calabria - Milano via jonica); se poi si aggiunge che l'intera manovra di Villa S. Giovanni è stata già accorpata con il settore navigazione Sicilia, il cerchio si chiude.

Una vera ecatombe, non solo ferroviaria ma anche per i livelli occupazionali, il tutto con la benedizione dell'inetta classe politica calabrese, sia essa di destra sia di sinistra.

Una volta c'erano i "Treni del Sole" e "l'Autostrada del Sole"+++ a collegare Reggio e la Calabria con il resto d'Italia, oggi non ci resta che sperare nella fantascienza e appellarci al teletrasporto virtuale, come nei migliori film americani.

[rogolino@fastferrovie.it](mailto:rogolino@fastferrovie.it)



## PREVIDENZA

**La riforma delle pensioni definita con Legge 30 luglio 2010, n. 122 ha introdotto, a partire da Gennaio 2011, una nuova normativa per l'accesso alla quiescenza di vecchiaia, legando l'età pensionabile alle speranze di vita. Vediamo di fare chiarezza sulle nuove regole per lasciare il lavoro, per evitare il rischio di fare confusione fra contributi, età e nuove finestre mobili.**

a cura di Agostino Apadula

# Diritto alla pensione Le regole sui sistemi di calcolo

Come è ampiamente noto il diritto alla pensione si determina quando si raggiunge un numero minimo di contributi ed una età anagrafica minima, a seconda che trattasi di pensionamento per vecchiaia o invece per anzianità di servizio.

### Accesso alla pensione di vecchiaia

Per il diritto alla pensione di vecchiaia sono rimasti salvaguardati in linea di massima, anche dalla Legge 122/2010, i previgenti requisiti dell'età e dei minimi contributivi previsti dagli ordinamenti previdenziali. Pertanto, nella generalità dei casi, l'età per l'accesso alla pensione di vecchiaia rimane:

- 65 anni per gli uomini
- 60 per le donne (vale solo per le dipendenti del privato impiego)

Gli invalidi all'80% e i lavoratori non vedenti continuano ad avere diritto alla pensione di vecchiaia invece a 60 anni gli uomini e a 55 le donne.

Rimangono inalterati:

► per alcune categorie di ferrovieri: P.d.M., P.V., Manovratori, Formatori treno ecc. i limiti di accesso alla pensione di vecchiaia a 58 anni, così come regolati dal T.U. 1092 del 1973;

► per il personale viaggiante addetto ai pubblici servizi di trasporto continua quindi ad essere valida la regola di accesso alla pensione di vecchiaia al compimento dei 60 anni se uomo e 55 se donna (circ. 201 del 28.6.1994 - circ. 189 del 3.10.1996) con 20 anni di contribuzione. Ai fini del diritto e della misura della pensione si computa la contribuzione versata nel Fondo Autoferrotranvieri fino al 31.12.1995 e quella acquisita

presso il Fondo pensioni lavoratori dipendenti dall'1.1.1996.

### Limiti pensionistici di vecchiaia collegati alla speranza di vita

I limiti di accesso alla pensione di vecchiaia sono però destinati ad essere modificati nel tempo dalla norma inserita nella riforma del 2010, che lega questo tipo di accesso alla pensione alle cosiddette aspettative di vita.

Questa nuova regola fa sì che, soprattutto i lavoratori più giovani, non possano calcolare in anticipo con certezza quando potranno smettere di lavorare. Infatti, escluso il caso dei lavoratori che raggiungono i fatidici 40 anni di contributi, che sono regolati diversamente nel sistema retributivo intero/misto rispetto a quello contributivo più restrittivo, la meritata quiescenza dipenderà dalle aspettative di vita o almeno da quelle toriche. Infatti il destino pensionistico dei lavoratori italiani, sia nel settore pubblico che in quello del privato impiego, indipendentemente dal genere, è stato legato, dal D.L. n. 122/2010 ad un dato statistico denominato "speranza di vita" che serve a determinare le probabilità di esistenza in vita che le lavoratrici e i lavoratori italiani hanno dopo il raggiungimento dell'età per l'accesso alla pensione di vecchiaia.

In ragione quindi di quanto aumenteranno gli anni attesi di vita – ribadiamo, sia pur sul piano teorico – l'età di pensionamento si allontanerà con una percentuale di incremento.

Questa variazione sarà determinata con cadenza triennale, quasi quindi un restyling, ovviamente in

negativo, permanente del sistema previdenziale, che sarà fatto a cura dell'Istat che ovviamente, sulla base di dati statistici speriamo obiettivi, aggiornerà le variazioni intervenute nell'aspettativa di vita degli italiani e per conseguenza verranno modificati, evidentemente in aumento, i requisiti di età per l'accesso a pensione.

Quindi, se dovesse risultare, così come si spera, che gli italiani vivranno sempre di più, si allontanerà secondo i criteri che seguono l'età di maturazione di accesso alla pensione.

La prima ricaduta negativa di questa nuova normativa è prevista per il 1° gennaio 2015; per quella data è già però determinato che la maggiorazione non potrà superare i 3 mesi.

Questo nuovo meccanismo interesserà come già detto i requisiti di età per la pensione di vecchiaia dei settori del privato e del pubblico impiego, indipendentemente dal genere. Non inciderà invece per fortuna sul requisito unico di anzianità contributiva che continuerà ad essere fissato in 40 anni di contributi che consente, almeno per adesso, di andare in pensione a prescindere dall'età.

Egualmente salvaguardato rimane anche il cosiddetto sistema delle quote, un intreccio di età e contribuzione minima. Dopo il primo aggiornamento del 2015 sull'età di accesso alla pensione di vecchiaia, una nuova variazione è prevista per il 1° gennaio 2019, quindi dopo quattro anni. Da tale data la cadenza delle verifiche ISTAT sarà triennale: 2019, 2022, 2025 e così via dicendo.

**Pensione di anzianità, limiti contributivi e di età**

Come sopra detto il requisito unico dei 40 (quaranta) anni di contributi resta in vigore. Pertanto i lavoratori che a partire dal 1.1.2011 che, indipendentemente dall'età, maturano almeno 40 anni di contribuzione potranno accedere alla pensione di anzianità, però, questa la novità, con un "differimento a causa della cosiddetta finestra mobile" di:

► **12 mesi** dalla data di maturazione dei requisiti se trattasi di lavoratori dipendenti, sia pubblici che privati.

► **18 mesi** dalla data di maturazione dei requisiti se trattasi di lavoratori autonomi.

La decorrenza della pensione è fissata al primo giorno del tredicesimo mese successivo alla maturazione del diritto. Anche la previgente disciplina in materia di accesso alla pensione di anzianità, con il cosiddetto "sistema delle quote", composte da una età minima ed un minimo di contribuzione continua a trovare applicazione; la somma dei due requisiti non potrà essere inferiore a una specifica quota, che allo stato attuale si compone e si modifica secondo lo schema e le scadenze di seguito riportate:

Requisito contributivo minimo di almeno 35 anni

Lavoratori dipendenti    Lavoratori autonomi  
 Periodo compreso    Somma età e anzianità    Età ana-

grafica minima Somma età e anzianità

Requisito contributivo minimo di almeno 35 anni				
Periodo compreso	Lavoratori dipendenti		Lavoratori autonomi	
	Somma età e anzianità	Età anagrafica minima	Somma età e anzianità	Età anagrafica minima
dall' 01/01/2011 al 31/12/2012	96	60	97	61
dall' 01/01/2013 in poi	97	61	98	62

**Finestra mobile personalizzata**

Dall'1 gennaio 2011 è quindi entrato in vigore il nuovo sistema della finestra mobile che costituisce il periodo di tempo che divide il momento in cui si maturano i requisiti dall'effettiva fruizione degli assegni pensionistici. Mentre quindi nella previgente normativa, una volta maturato il diritto a pensione, era indispensabile aspettare la prima finestra utile determinata a data fissa, adesso la nuova finestra terrà conto della data di maturazione dei requisiti per ogni singolo lavoratore. In ragione di ciò si definisce pertanto finestra mobile, la cui tempistica è fissata in 12 mesi per i lavoratori dipendenti e in 18 mesi per i lavoratori autonomi e parsubordinati.

L'assegno pensionistico decorrerà quindi dall'apertura della finestra, a condizione che la domanda sia stata presentata prima di quella data. Nel caso non dovesse essere presentata nei termini, i trattamenti pensionistici decorreranno dal primo giorno del mese successivo alla presentazione della domanda.

Come presentare domanda di pensione

La pensione di norma viene liquidata dalla sede INPS competente per territorio, per cui la domanda dovrà essere presentata presso la sede dove ha residenza il lavoratore.

**Determinazione della pensione con il sistema retri-**



**butivo**

Per i lavoratori che al 31 dicembre 1995 hanno maturato almeno 18 anni di versamenti contributivi com'è noto si applica il sistema retributivo per il calcolo dei loro trattamenti pensionistici. Ciò significa che il valore degli assegni pensionistici sarà rapportato alle retribuzioni (reddito d'impresa per i lavoratori autonomi) con il criterio di seguito riportato.

La pensione sarà composta da **due quote**: la quota A che viene calcolata sulle retribuzioni relative alle **ultime 260 settimane** di attività **lavorativa dipendente** o sulle **ultime 520 settimane** da **lavoro autonomo**, moltiplicate per il numero di settimane accreditate dall'inizio dell'attività lavorativa fino al 31 dicembre 1992; la quota B è calcolata invece sulle retribuzioni relative alle **ultime 520 settimane** di attività lavorativa **dipendente** o sulle **ultime 780 settimane** da **lavoro autonomo**, moltiplicate per il numero di settimane accreditate dal 1° gennaio 1993 alla data di decorrenza della pensione.

Calcolo pensione con sistema misto

**Determinazione della pensione con il sistema misto!**

I lavoratori che al 31 dicembre 1995 hanno invece maturato meno di 18 anni di contribuzione ottengono l'applicazione del sistema misto, ossia di una tipologia di calcolo formata da tre quote: la quota A è calcolata come indicato nel sistema retributivo; la quota B è determinata calcolando la retribuzione settimanale su un numero di settimane pari a 260 più il numero di settimane lavorate dal 1° gennaio 1993 alla decorrenza della pensione, il risultato va moltiplicato per il numero di settimane di attività lavorativa accreditate dal 1° gennaio 1993 al 31 dicembre 1995; la quota C per le anzianità dal 1° gennaio 1996 in poi è calcolata con il metodo contributivo.

In questo caso sarà quindi applicato il sistema retributivo per il calcolo delle quote A e B mentre la contribuzione successiva al 31 dicembre 1995 sarà calcolata con il sistema contributivo.

**Le pensioni determinate con il solo sistema contributivo!**

Dal 1995 gli assegni si misurano sulla base dei contri-

Età	Coefficiente
57	4,419%
58	4,538%
59	4,664%
60	4,798%
61	4,940%
62	5,093%
63	5,257%
64	5,432%
65 anni e oltre	5,620%

buti versati: ciò significa che al momento della pensione la dote contributiva accumulata da ogni lavoratore si trasforma in rendita mensile applicando un coefficiente che tiene conto dell'età e delle aspettative di vita. La determinazione dell'importo della pensione con il sistema contributivo si basa dunque sul montante contributivo individuale costituito dagli accantonamenti dei contributi annuali ai quali sarà applicato il coefficiente di trasformazione.

In pratica, per ogni anno di lavoro viene accantonata una somma determinata applicando l'aliquota di computo sul reddito imponibile corrispondente al 33% per i lavoratori dipendenti, 20% per i lavoratori autonomi.

A fine anno la contribuzione così ottenuta viene rivalutata al tasso di capitalizzazione, dato dalla variazione media del Prodotto Interno Lordo del quinquennio precedente all'anno da rivalutare, calcolato e pubblicato dall'Istat. La rivalutazione deve essere operata al 31 dicembre di ogni anno e ha effetto per le pensioni con decorrenza 1° gennaio dell'anno successivo.

Al momento della liquidazione della pensione il montante contributivo individuale viene moltiplicato per il coefficiente di trasformazione, che aumenta proporzionalmente all'aumentare dell'età di pensionamento. Per individuare il coefficiente di trasformazione, che si applica ai lavoratori privi di anzianità contributiva alla data del 1° gennaio 1996, occorre fare riferimento alla seguente tabella:

In definitiva ai fini del calcolo occorre:

- ▶ individuare la retribuzione annua dei lavoratori dipendenti o i redditi conseguiti dai lavoratori autonomi e parasubordinati;
- ▶ calcolare i contributi di ogni anno sulla base dell'aliquota vigente;
- ▶ applicare al montante contributivo il coefficiente di trasformazione.

Le pensioni liquidate **con il sistema contributivo**, a parità di contributi e retribuzione, saranno **di importo inferiore** a quelle liquidate con il sistema retributivo. Ciò significa che **ai lavoratori più giovani** saranno destinati assegni pensionistici non più sufficienti ad assicurare il tenore di vita garantito in attività di servizio, ragion per cui diventa sempre più indispensabile tutelare il proprio futuro pensando a forme di pensione integrativa.

**La misura della pensione annua si determina quindi applicando al montante complessivo il coefficiente di trasformazione corrispondente all'età del lavoratore, ciò significa che a parità di contributi versati due lavoratori di età diversa saranno destinatari di trattamenti pensionistici differenti.**

apadula@fastferrovie.it



**Per sostenere i tuoi cari  
Termine Fisso Fondo Futuro,**  
la soluzione ideale  
per chi vuole risparmiare, costruendo  
un capitale da rendere disponibile  
ad un beneficiario stabilito

Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo.  
È possibile ottenere il Fascicolo Informativo presso tutti i punti vendita di HDI Assicurazioni.  
Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo [www.hdi.it](http://www.hdi.it)

**HDI**

ASSICURAZIONI

**Al tuo fianco, ogni giorno**