

LA VOCE

delle attività ferroviarie

n° 3-4 Marzo - Aprile 2009



MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

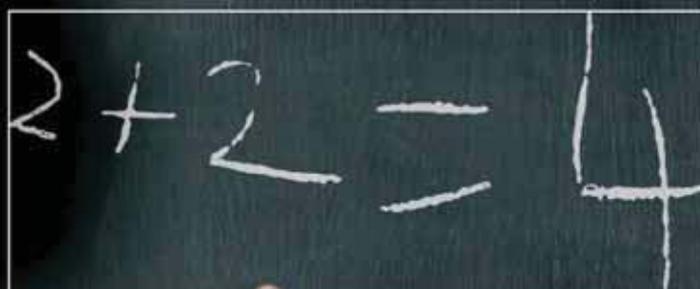


Ciao Faustino

Anno IV n° 3-4/2009 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

Con Finardi i conti tornano.



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



IN
CONVENZIONE
CON



CESSIONE DEL QUINTO

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

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

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

PRESTITO CON DELEGA

netto ricavo €	in 60 mesi
10.000,00	220,00
20.000,00	432,00
25.000,00	538,00

In osservanza della norma sulla trasparenza e sui servizi Bancari e Finanziari (legge n. 154 del 17/02/92 - TEG/ISC dall'9,376% al 9,767% su operazioni a 120 mesi)

Numero Verde

800-904042

Finardi

Via dei Castelli Romani 22
Pomezia (Roma)

Tel 069108326 Fax 0691604194

www.finardifinanziamenti.it

FastferroVie

Via Albona 1
Roma

Tel 0664829000 Fax 0647307556

www.fastferrovie.it

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

FINARDI SAS - ISCRITTO ALLELENCO GENERALE DEGLI INTERMEDIARI FINANZIARI ART. 106 UIC N. 7666 - MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE - FOGLI ANALITICI ESPOSTI IN AGENZIA A RICHIESTA VERRÀ CONSEGNATA UNA COPIA DEL CONTRATTO COMPLETA PER LA VALUTAZIONE DEL CONTENUTO, PRIMA DELLA STIPULA.

SOMMARIO

EDITORIALE

<i>2009 ... ricominciamo</i>	<i>di Pietro Serbassi</i>	pag. 4
La scomparsa di un uomo perbene	<i>di Giuseppe Minutoli</i>	pag. 6
La perdita di Faustino Anguilla, un nostro amico		pag. 7
Faustino, un amico	<i>di Pietro Serbassi</i>	pag. 8
Un uomo raro	<i>di Giovanni Martinelli</i>	pag. 9
Meglio istruire, istruire meglio	<i>di Paolo Piovesan</i>	pag. 10
Ieri era già tardi	<i>di Antonio Scalise</i>	pag. 12
Trasporti calabresi: figli di un dio minore	<i>n.s.</i>	pag. 14
Lettera del Comitato Pendolari "Ridiamo Valore alle Ferrovie della Calabria" al Segretario Regionale Fast FerroVie	<i>di Damiano Mirabelli</i>	pag. 17

RUBRICA TECNICA

Ultim'ora Firmato accordo di adeguamento salariale		pag. 24
La segreteria Nazionale ha una nuova sede	<i>n.s.</i>	pag. 27
Logistica, non bisogna perdere altro tempo	<i>di Stefano Della Vedova</i>	pag. 28
Lettera aperta dei dipendenti Ferservizi di Cagliari	<i>di Alessandro Viola</i>	pag. 30
Alla Sicilia serve il treno	<i>di Salvatore Genovese</i>	pag. 31
Finalmente qualcosa si muove	<i>di Fabio Carenini</i>	pag. 32
Fast FerroVie apre agli autoferrotramvieri del Lazio	<i>di Armando Serrini</i>	pag. 33
Settore Appalti e Servizi	<i>di Antonio Vitiello</i>	pag. 34

GIALLOFISSO

Semplicità	<i>di Antonio Scalise</i>	pag. 35
------------	---------------------------	---------

PREVIDENZA

Fondo Bilaterale ... quali obiettivi	<i>di Agostino Apadula</i>	pag. 36
--------------------------------------	----------------------------	---------

2009... ricominciamo

di Pietro Serbassi

La primavera 2009 segna indubbiamente un momento storico importante per il sindacato dei trasporti, visto che ormai la estenuante trattativa sul CCNL della Mobilità dovrà dare risposte definitive, altrimenti giocoforza rischiamo di dover rivedere il progetto sindacale di costituzione del contratto unico del settore perché costretti a prendere atto che i tempi non sono ancora maturi.

Non solo sotto l'aspetto contrattuale stiamo vivendo momenti decisivi, ma anche rispetto al confronto con il Gruppo FS, aperto e da tempo procrastinato caricando responsabilità al sindacato in maniera ingiustificata. Infatti siamo convinti che se ad oggi non siamo ancora riusciti a giungere ad un accordo soddisfacente è a causa del comportamento aziendale, che ha scientemente interrotto il confronto nel momento di possibile condivisione. Dico scientemente, perché ritengo che ci sia stata una precisa strategia di screditare il sindacato nei riguardi dell'opinione pubblica, accusandolo di luddismo o altro, quando invece è ben cosciente che una volta condivise la ricadute organizzative sul lavoro, non ci sono più attenuanti per giustificare le denunce sui sistemi tecnologici non ancora completamente affidabili, sulla scarsa ergonomia delle cabine di guida, sulla scadente logistica aziendale e quant'altro oggi viene accreditato al sindacato come posizione strumentale e mirata a non voler decidere. Pertanto si persegue l'obiettivo di non prendere decisioni.

Detto ciò e senza voler fare eccessive polemiche - che darebbero adito a ulteriori strumentalizzazioni - diventa indispensabile che il Sindacato riprenda in mano le relazioni sindacali per tutelare il lavoro in questo periodo di forte crisi, spesso utilizzata, quest'ultima, quale grimaldello per scardinare le tutele sindacali.

Questa primavera per noi della FAST FerroVie segna un altro importante evento, i vent'anni dell'ALE; proprio a Roma si riuniranno le delegazioni dei sindacati aderenti che rappresentano ben 110.000 macchinisti europei.

L'ALE nasce a Roma nel 1989 in virtù della lungimiranza e della determinazione di quei sindacati che hanno sentito la necessità di costituire un'associazione europea dei macchinisti, per andare oltre le problematiche esistenti nei singoli Paesi, perseguendo un'ottimale tutela del lavoro e un'omogeneizzazione delle regole.

I sindacati più lungimiranti che hanno dato vita all'ALE sono il nostro SMA, la storica GDL tedesca e la VVCN olandese; dimostrandosi attenti all'evolversi della politica e della società, hanno fermamente creduto in questo progetto.



Una perspicacia che oggi, comprovata dagli eventi succedutisi in questi ultimi vent'anni, possiamo rivendicare senza timore di smentita e senza false modestie.

Ritengo, infatti, che la ricerca di un progetto di organizzazione nel mondo del lavoro a livello continentale sia nata proprio da un'attenta analisi in merito all'affermarsi delle condizioni di maggiore competitività di altre modalità di trasporto, come quella stradale e quella aerea, un'ascesa maturata troppo spesso a scapito del settore ferroviario, già in fase di grave declino.

L'Unione Europea, proprio agli inizi degli anni '90, ha avviato un importante processo di riforma il quale, indubbiamente, non guardava solo l'aspetto socio/economico ma andava oltre, verso un'indispensabile sostenibilità ambientale.

È stato avviato, quindi, un grande progetto di liberalizzazione dei singoli mercati ferroviari nazionali, puntando decisamente verso un unico mercato europeo.

Tutti ricordiamo che proprio nel 1991 è stata emanata la prima direttiva UE, la 91/440/CEE, pietra miliare per l'apertura dei mercati ferroviari nazionali.

Una direttiva che ha segnato un percorso senza ritorno, determinando gli assetti organizzativi delle Imprese

Ferrovie, stabilendo chiari ambiti d'intervento per l'avvio effettivo del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario riconoscendo, tra l'altro, il diritto di transito negli stati membri alle Imprese ferroviarie nazionali o comunque di diritto comunitario, per tutte le tipologie di trasporto internazionale, siano esse merci o passeggeri.

Non è mia intenzione fare qui la storia delle liberalizzazioni ferroviarie, ma tutti sappiamo che, successivamente, le direttive 95/18/CEE e 95/19/CEE hanno meglio chiarito tali processi, definendo i criteri di costituzione delle Imprese Ferroviarie, la loro necessità di essere certificate in sicurezza e di dover rispondere a determinati requisiti per ottenere il rilascio della licenza a operare.

La stessa direttiva 91/440/CEE, ha anche determinato gli ambiti del Gestore dell'Infrastruttura al quale, a seguito di accordi fra il Gestore stesso e il Governo di ciascuno Stato membro, è assegnata una specifica capacità infrastrutturale.

Ulteriori passi avanti nel processo di liberalizzazione sono avvenuti dopo il 1998, quando la commissione Europea ha proposto modifiche alle direttive 95/18/CEE e 95/19/CEE che, successivamente, si sono concretizzate nel cosiddetto "primo pacchetto ferroviario", meglio conosciuto come il "Pacchetto Infrastruttura", approvato nel 2000.

Di pari passo alla riforma del trasporto ferroviario è avvenuta, in Italia, la riorganizzazione del sistema delle Relazioni Industriali, in particolar modo attraverso il Protocollo Interconfederale del 23 luglio 1993, attinente alla politica dei redditi e dell'occupazione, agli assetti contrattuali, alle politiche del lavoro e al sostegno al sistema produttivo.

In merito a questo tema è necessario evidenziare come i nuovi assetti contrattuali hanno imposto a tutto il sindacato di rivedere la propria riorganizzazione interna, per poter meglio confrontarsi su due livelli negoziali.

Inoltre i sindacati monocategoriali, com'era lo SMA (Sindacato Macchinisti Autonomi), nati con l'obiettivo di tutelare una specifica professionalità - magari discriminata - presente nelle varie *public utility*, con il concretizzarsi dei processi di privatizzazione di questi servizi e, quindi, con il conseguente materializzarsi della necessità di individuare ben definite aree contrattuali sono stati costretti, per garantire in piena coerenza con la propria identità la propria sopravvivenza, ad ampliare le aree di rappresentanza a più categorie, anzi a tutte le categorie del comparto contrattuale riconosciute nell'area di appartenenza.

Il processo di costituzione delle aree contrattuali nasce, indubbiamente, da una volontà politica del cosiddetto sindacato confederale. Una scelta che però ha avuto come ricaduta l'obbligo di riorganizzazione per tutti gli altri sindacati i quali, a questo punto, rischiavano l'isolamento e la successiva morte; come dimostra la sorte toccata all'UCS (storico sindacato dei Capi Stazione FS) e il difficile momento che stanno attraversando i sindacati dei Piloti della nuova Alitalia, ANPAC e UP; o ancora, sempre nel comparto aereo le difficoltà che stanno vivendo i sindacati monocategoriali degli assistenti di volo.

Mentre sul fronte nazionale si prefigura veramente una calda estate sindacale, sul fronte comunitario riteniamo che anche per l'ALE sarà un estate nella quale dovrà scrivere una pagina importate della storia dei macchinisti ferroviari e ritengo anche del personale viaggiante.

Infatti, anche il personale viaggiante agisce, in maniera determinata, sulla sicurezza ferroviaria e riteniamo necessaria una disciplina, a livello comunitario, mediante un sistema di licenze e/o di certificati eventualmente analogo al sistema istituito dalla direttiva macchinisti.

Proprio in quest'ambito il nostro sindacato ritiene che vada valutata attentamente e inserita una figura polifunzionale che coadiuvi il macchinista nella condotta dei treni merci reputando impercorribile, per tutta una serie ben nota di fattori legati alla sicurezza dell'esercizio e del lavoratore, l'ipotesi di un solo operatore presente su un convoglio ferroviario in circolazione.

Inoltre, sempre in materia di sicurezza, consideriamo ormai improcrastinabile la definizione di una misura massima continuativa di condotta dei mezzi di trazione su ferro, uguale per tutti i lavoratori e indipendente dal tipo di contratto applicato o dalla nazione d'appartenenza. La soglia massima d'attenzione alla guida deve essere un valore oggettivo e insuperabile, altrimenti la sicurezza dell'esercizio ferroviario diviene sempre più un oggetto di sacrificio donato sull'altare del profitto aziendale.

Una riflessione, infine, s'impone sulla liberalizzazione del trasporto su ferro e sulla patente del macchinista, nel senso in cui non riteniamo coerente con i principi ispiratori dello sblocco del mercato inerente il trasporto ferroviario che, al fiorire praticamente generalizzato d'impresie ferroviarie, faccia riscontro una sostanziale rigidità della mobilità interaziendale del lavoro la quale, nei casi di personale altamente professionalizzato - come può essere il macchinista - invece di rispondere alle normali leggi del mercato del lavoro incappa, addirittura, in probabili provvedimenti sanzionatori dell'antitrust.





La scomparsa di un uomo perbene

Il giorno 14 aprile 2009 alle ore 14 Faustino Anguilla, Segretario regionale Fast FerroVie Piemonte, ha lasciato questo mondo.

Uomo di grande sensibilità, è stato un punto di riferimento per il nostro sindacato, non solo nella sua regione.

Pubblichiamo di seguito alcuni ricordi di Faustino Anguilla uomo e sindacalista.

Alla famiglia e agli iscritti Fast FerroVie Piemonte giungano le condoglianze della redazione de "La Voce delle Attività Ferroviarie".

La perdita di Faustino Anguilla, un Nostro Amico

*Il ricordo di Giuseppe Minutoli,
ex Segretario Nazionale Sma*

Ho appreso con immenso dispiacere della perdita di un grande sindacalista che ha saputo continuare in questi anni il grande lavoro svolto dal suo predecessore Pier Angelo Fuggini.

Il sindacato autonomo ha saputo creare in questo compartimento, nel Piemonte, persone preparate e costruttive che hanno saputo interpretare al meglio il lavoro di quanti si sono cimentati per rappresentare e tutelare le necessità dei lavoratori.

Il loro pregio è stato quello di anteporre ogni rivendicazione con genuina semplicità, sapendo costruire intorno a loro un reticolo fatto di amicizia e capacità, di costruttiva attenzione sugli innumerevoli problemi che la vita sindacale prospettava.

La perdita di Faustino ci ha trovati tutti impreparati. La sua malattia si è dimostrata in tutta la sua virulenza lasciandoci tutti sorpresi.

Mi trovo, nella settimana successiva alla Pasqua, nella terra della famiglia Anguilla, la terra siciliana che da sempre ha avuto uomini di grandi capacità, quando ho ricevuto l'e-mail inviata dall'amico Apadula che mi annunciava la scomparsa di Faustino. Il dolore è stato grande.

Sono sicuro che il suo lavoro troverà nuovi interpreti, nuovi amici che sappiano proporsi con quel suo stile che gli permetteva di arrivare sempre a risoluzioni su tutti i vari argomenti.

Con l'occasione mi unisco al grande dolore dei suoi cari e di tutti quanti hanno avuto la possibilità di conoscerlo.

Ciao Faustino, Grande Amico Mio!

Sono certo che sarai sempre nei nostri cuori.

Pino Minutoli

www.fastferrovie.it

SEGRETERIA REGIONALE PIEMONTE E VALLE D'AOSTA

Ciao, Maestro Fausto

Il 14 aprile 2009, alle ore 14 circa, il nostro Amico Fausto ha lasciato questa vita e questa terra.

Se n'è andato senza clamore e con grande dignità, in linea con il suo modo di vivere l'esistenza ed il lavoro, con quel suo sorriso e quell'alone un po' anglosassone che facevano di lui un gentiluomo ed un perfetto leader carismatico.

Maestro di vita e di sindacato per molti di noi, è stato l'anima, il cuore pulsante di questa Organizzazione che, sebbene non vanti grandi numeri, gode di invidiabili qualità quali la serietà, la correttezza e la compattezza, frutto dei valori che Egli ha saputo trasmettere con l'impegno e la fermezza nel suo lavoro salvaguardando sempre gli interessi di tutti.

Questo nostro saluto non è un Addio Fausto, in quanto Tu sarai sempre presente in mezzo a noi. Facendo tesoro dei tuoi insegnamenti, la tua squadra farà il possibile per continuare degnamente il lavoro che hai dovuto interrompere. Ogni tassello costruito sarà a te dedicato, convinti che nei momenti più difficili saprai comunque darci, anche da lassù, la giusta carica per continuare e superare le avversità.

Ciao Fausto.

**Gli amici
della Fast Piemonte**



FAST Ferrovie Piemonte e Valle d'Aosta
Via Sacchi, 45 - 10125 Torino
Tel. 0115097310/0116653849 - Fax 0115087000/0116652007 - Tel. FS 95923849 - Fax FS 95922007
E-mail piemonte@fastferrovie.it





Il ricordo di Pietro Serbassi

Faustino, un amico

Avrei potuto scrivere la solita lettera per un amico, ma penso che Faustino non avrebbe gradito. Il suo credo cristiano, il suo modo di vivere, i suoi insegnamenti mi permettono di ricordarlo come una persona schietta, magari anche disposto alla mediazione, a trovare l'accordo pur mantenendo chiare le sue convinzioni.

I confronti dialettici, magari animati, che hanno caratterizzato spesso le assise dello SMA prima e della FAST FerroVie poi, hanno rafforzato la mia stima e la mia amicizia verso una persona pronta a battersi per le sue idee e altrettanto disposta a condividere soluzioni anche diverse, purché rispettose della scala dei suoi valori personali.

Sì, a differenza di molti di noi lui era capace di fare passi indietro per salvaguardare l'unità della nostra Organizzazione Sindacale. La sua capacità di rinunciare a fare il salto irreversibile verso la gestione nazionale del sindacato è una testimonianza del rispetto profondo che aveva per la sua famiglia e per gli amici del suo Piemonte, che non si sentiva di lasciare completamente in ragione di un prevalente impegno nazionale nel sindacato.

Un sindacato che ha dimostrato costantemente di amare, nel quale ha creduto più di ogni altra cosa e per il quale spesso si è esposto in prima persona, come nei congressi nazionali più complessi, con la reale intenzione di alimentare un sano dibattito interno, ponendosi magari alla guida di un'area critica per salvaguardare sempre il confronto di idee e la democrazia interna.

Non serve oggi tessere le lodi di una persona che con i fatti, con il suo lavoro di tutti i giorni, ha dimostrato quello che valeva e che ha lottato senza riserve per quello in cui credeva. Faustino certamente ha sempre creduto nel modo di essere e di fare Sindacato nel nostro SMA. Ha sempre lottato affinché tutti alla fine, magari dopo un confronto arduo, condividessimo le stesse scelte di politica sindacale. Con grande responsabilità e rispetto di tutti ha costantemente e tenacemente ricercato la condivisione dei progetti, mettendo in campo il meglio di sé come "persuasore".

Ricordo ancora la sua telefonata di pochi giorni dopo la mia elezione a Segretario Nazionale, avvenuta dopo un forte contrasto interno, causato anche dall'attesa e dal ruolo indecente svolto da spregiudicati sindacalisti di altre O.S. pronte ad appropriarsi di pezzi - seppur non rilevanti - dello SMA; in quella telefonata lui, il mio amico Faustino, facendosi portavoce degli scontenti, mi disse: "Al prossimo Direttivo Nazionale mantieni la calma, ci penso io a fare l'opposizione per poi giungere alla condivisione finale, sono certo che il sindacato eleggendo te ha fatto la scelta giusta".

Grazie ancora, Faustino!

Faustino non ha mai approvato le scelte di chi per opportunità politica ha lasciato il nostro sindacato, perché lui preferiva lavorare per l'unità e per l'aggregazione, orgoglioso sempre della sua appartenenza al nostro Sindacato e di essere il Segretario Regionale del Piemonte, struttura sempre propositiva.

Era così legato allo SMA, alle nostre radici, tanto da voler portare con sé la bandiera del sindacato, che ha sempre avuto dietro le spalle nel suo ufficio.

I suoi insegnamenti ormai fanno ormai parte del bagaglio culturale mio e, ritengo, della intera FAST, soprattutto del Piemonte, dove il gruppo affiatato di attivisti da lui creato saprà ripagarlo, ne sono sicuro, continuando a lavorare compatto nel rispetto di quegli ideali che Faustino fino all'ultimo respiro ha dignitosamente e caparbiamente difeso.

Concludo rinnovando a nome di tutta l'organizzazione sindacale le condoglianze alla moglie e ai due figli, suo moti-

vo di orgoglio e fierezza, per i quali non perdeva occasione di tessere lodi, dimostrando così l'amore profondo che nutriva per loro.

Ora che ci ha lasciato, in una fase politica molto complessa per la nostra organizzazione, ci restano la forza delle sue idee e dei suoi insegnamenti, che ci aiuteranno nelle scelte che caratterizzeranno il corso del nostro sindacato.

Ciao Faustino



Pietro

Il ricordo di Giovanni Martinelli

Un uomo raro

Nel 1985/86 i “Pisani” entrano in massa nello SMA e con loro gran parte dei Macchinisti e Capi Deposito della “rossa” Toscana. Sono questi gli anni in cui, grazie all’amico Pier Angelo Fuggini, uno dei grandi dello SMA, un uomo che per il suo altruismo e la sua carica di umanità che lo portavano a giustificare e perdonare tutti, anche i “nemici” o meglio i falsi amici (perché era impossibile essere suoi nemici) ha lasciato dietro di sé un ricordo stupendo sia nel sindacato che nelle persone che hanno avuto la fortuna di conoscerlo in vita, ho conosciuto Faustino Anguilla.

Faustino era il “pupillo” di Pier Angelo, l’uomo che con il trascorrere del tempo (anche per gli impegni che Pier Angelo aveva in segreteria nazionale SMA a Roma) sempre più e sempre meglio impersonava il leader sindacale del nostro SMA nel compartimento di Torino.

Con Faustino lo SMA raggiunge il massimo storico degli iscritti nel Piemonte, avvicinandosi ai mille associati della “rossa” Toscana e del compartimento di Palermo.

L’impegno di Faustino fu costante, incessante e soprattutto professionale e socialmente alto. Sempre dalla parte dei macchinisti e dei ferrovieri, riuscì a rappresentare per anni un punto di riferimento certo per il nostro sindacato e per la nostra linea sindacale, non solo per la sua regione ma anche per tante altre nostre realtà periferiche. Anche i momenti più difficili, come ad esempio la nostra uscita dalla FISAFS (nel febbraio del 1990), che ci lasciò senza più le agevolazioni sin-

dacali (assenze giustificate), videro Faustino dividersi tra il lavoro del macchinista e l’impegno sindacale, che continuava a fare con impegno ancora maggiore di prima. Sì, Faustino con il suo esempio, la sua convinzione e la sua lealtà verso il nostro sindacato è stato decisamente uno degli attori che hanno consentito alla nostra organizzazione di essere ancora sindacato vero, indipendente e autonomo.

Faustino ha sempre avuto un *filo diretto* con i Responsabili nazionali del nostro sindacato anche a livello di Federazione, ha rivestito incarichi ai massimi livelli a partire dallo SMA, si è anche presentato come candidato alla carica di Segretario Nazionale al nostro ultimo congresso della FAST Ferrovie ma, credetemi, *vedeva* la sua vita sindacale nel suo territorio, nella sua Torino (città dove sindacalmente era nato e cresciuto); e nelle sue battaglie sindacali fatte anche all’interno della nostra OS, comunque finissero, una cosa era certa: Faustino **mai** avrebbe lasciato l’organizzazione, o le avrebbe creato dei problemi. Il senso di appartenenza di uomo d’organizzazione capace di separare i personalismi dagli interessi supremi del nostro sindacato è stato e resta un insegnamento che egli ci lascia come un’icona intangibile, segno del suo essere sindacalista e uomo.

Anche in questi ultimi giorni della sua vita terrena, dentro l’ospedale con il male che lo affliggeva, chiedeva al Segretario Nazionale ed amico Serbassi “come vanno le trattative” e lo consigliava su cosa fare.

Un sindacalista e un uomo raro!

Caro Faustino, ci siamo sempre detti che il “nome” del sindacato lo fanno gli uomini e tu sei stato veramente, per la nostra OS, un grande uomo.

Ciao

Giovanni





di Paolo Piovesan

In Trenitalia è costantemente sotto osservazione, soprattutto quando si verificano degli inconvenienti, il comportamento del personale di macchina nella gestione dell'emergenza e nella capacità di intervenire per risolvere le criticità.

Abbiamo tutti in mente i casi maggiormente eclatanti, quali gli spezzamenti degli Eurostar a Milano di qualche mese fa, ma ci riferiamo anche ai piccoli inconvenienti che quotidianamente i macchinisti si trovano ad affrontare.

Le norme regolamentari prevedono che, qualora venga appurato che il comportamento del personale non sia stato all'altezza delle aspettative dettate dal preteso livello di professionalità, vengano irrogate delle sanzioni disciplinari.

Notiamo però che negli ultimi tempi la tendenza a

sanzionare è notevolmente aumentata. Questo genera un clima di disagio generalizzato, quanto mai deleterio per la serenità del macchinista che quotidianamente svolge la sua delicata e particolare missione.

Vorremmo qui formulare, oltre ad un'analisi delle problematiche connesse al sistema della formazione del personale di macchina, alcune proposte concrete per stringere una migliore collaborazione e qualificare le conoscenze tecniche e regolamentari dei macchinisti.

Il sempre maggiore interessamento, da parte degli altissimi vertici aziendali, sui fatti inerenti la mancata regolarità del servizio, suscita molte perplessità negli impianti.

Se da un lato ci sono i nostri dirigenti che sembrano avere quale unica preoccupazione quella di dimostrare la loro efficienza, facendo sentire il *fiato sul collo* dei



dipendenti e sanzionandoli in tutti i modi - a volte senza motivi reali - dall'altro c'è il personale (specialmente i più giovani), che non si vede mai gratificato per l'impegno che comunque giornalmente profonde nello svolgimento del proprio lavoro ed anzi, intimorito da tale clima, reagisce con l'insicurezza o limitando al massimo il proprio operato, nel timore di venire comunque censurato.

Effettivamente si arriva troppo spesso - e troppo facilmente - a contestazioni da cui scaturiscono della sanzioni disciplinari su eventi anche non imputabili direttamente al personale. Il codice disciplinare è stato istituito per dare la possibilità all'Azienda di difendere la sicurezza e la regolarità del servizio, sanzionando atteggiamenti palesemente negligenti (causati da evidente imperizia) o, nella peggiore delle ipotesi, dolosi. Ma se un macchinista, già in tensione per capire l'avaria intercorsa al proprio mezzo (magari dovuta a più cause o concause) che contemporaneamente deve rispondere a decine di telefonate provenienti dai vari DC - DM - SOP, Coordinatori e Responsabili vari, impiega un surplus di tempo per trovare la soluzione o addirittura si ritrova fuori strada, non riuscendo a venire a capo dell'avaria, crediamo più giusto chiamarlo in aula per un ritorno di esperienza che intervenire disciplinarmente.

Il macchinista è cosciente che, nello svolgere il proprio lavoro, ha la responsabilità di condurre mezzi che costano milioni di euro, ma soprattutto di dover fornire un servizio in sicurezza e qualità ai viaggiatori; non sempre, però, ne ha gli strumenti.

Ci spieghiamo meglio.

I corsi di aggiornamento e di formazione vengono svolti spesso senza alcuna preparazione nel programma tanto da mettere, a volte, in

difficoltà anche lo stesso istruttore, che deve improvvisare una scaletta di argomenti. A volte poi, data la quantità e la diversità dei temi all'ordine del giorno da trattare, su argomenti importanti ed a volte delicati per la sicurezza, ci si è limitati (quando va bene) alla proiezione di qualche *slide*, senza che sia stata fatta una formazione (teorica e pratica) tale da far interiorizzare il corretto comportamento.

Noi crediamo che anziché svolgere giornate di aggiornamento sporadiche e frammentarie (e spesso senza poter avere a disposizione i mezzi di trazione oggetto di discussione), si potrebbe arrivare ad effettuare 3-4 giorni - o più - consecutivi presso i centri di formazione, che prevedano aggiornamenti ed approfondimenti normativi, possibilità di parlare dei mezzi di trazione stando sui mezzi stessi, effettuare prove pratiche ai simulatori, esame finale di conferma dell'idoneità alla condotta (magari con possibilità di riverificare eventualmente presso il proprio impianto le lacune dimostrate e ridare l'esame).

Siamo convinti, lo dicevamo anche in precedenza, che quello del macchinista sia un lavoro qualificato e, nello stesso tempo, delicato vista la ricaduta diretta che ha sulla sicurezza e sulla qualità del servizio svolto, e non crediamo che sia utile a nessuno entrare nella convinzione che una volta superati gli esami (ad inizio carriera) si sia a posto, cioè si rimanga per ciò stesso macchinisti fino alla pensione.

Meglio istruire, istruire meglio

Ieri era già tardi

La crisi della Divisione Cargo di Trenitalia è solo frutto della congiuntura mondiale o deriva da antichi errori?

di Antonio Scalise

I conti di Trenitalia Cargo migliorano. Detta così, sembrerebbe una buona notizia, ed in effetti lo è, se si tiene conto del fatto che stiamo parlando di una divisione in crisi profonda. In realtà si tratta, guardando ai numeri, di una perdita di 280 milioni di euro per il 2008 (anche se sembrerebbe ancora inferiore, stando ad altre indicazioni) a fronte dei 348 dell'anno precedente.

E' comunque, lo dicevamo, una divisione con grossi problemi, per risolvere i quali la dirigenza sta mettendo in atto una serie di provvedimenti.

Innanzitutto un forte ridimensionamento delle prospettive; in parte per colpa della crisi economica in atto, in parte per un taglio delle tratte considerate non remunerative, la previsione per l'anno in corso parla di 44,8 milioni /treno /km, contro i 54,8 dell'anno precedente.

Non sappiamo se sia causa o effetto di questo, ma la cura dimagrante di Trenitalia Cargo riguarda anche il personale: è di questi giorni l'avvio di un piano di trasferimenti del personale verso le divisioni Pax e Regionale, mentre continua la chiusura di impianti, che dai 314 del 2007 sono passati a 199 nel 2008 e diventeranno 176 quest'anno.

Altre azioni la dirigenza prevede di adottare per frenare il trend negativo; due tra tutti, l'aumento del carico medio trasportato (attualmente di 428 tonnellate) e una nuova idea di equipaggio di macchina.

Ma se dobbiamo raccontarvela proprio tutta, noi pensiamo che per la dirigenza di Trenitalia questa crisi sia stata la cosiddetta *mano santa*. Abbiamo l'impressione, cioè, che stiano cavalcando la crisi per coprire i

tagli a un trasporto merci in cui comunque non credono da tempo. E noi, come sindacato, abbiamo il dovere di affermare con forza che questo atteggiamento non ci piace, soprattutto perché abbiamo l'impressione che non basterà. Stanno scaricando sul lavoro e sui lavoratori la quarantennale miopia di una classe politica e imprenditoriale che non ha mai deciso di puntare, una volta per tutte, su uno sviluppo serio e deciso del trasporto su ferro.

Qualcosa, a livello comunitario, si sta muovendo.

Procede la liberalizzazione del trasporto ferroviario - il prossimo anno ci sarà la completa *deregulation* anche di quello passeggeri - anche se non a passo spedito come dovrebbe. Qualche tempo fa infatti si sono registrate delle lamentele da parte di Ferrovie dello Stato e di Deutsche Bahn, che denunciano come molti stati non si siano adeguati alle regole della liberalizzazione. Anche il Commissario Europeo ai Trasporti, Antonio Tajani, in una recente intervista, ammette che sono ancora pochi gli stati che hanno portato avanti pienamente il percorso.

Tajani riconosce che anche a liberalizzazione avvenuta, le prospettive del trasporto ferroviario - soprattutto delle merci - per come è stato inteso





finora non sono rosee, e che l'unica possibilità risiede nello sviluppo dell'intermodalità tra i diversi sistemi di trasporto.

In un recente intervento, l'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti, ha dichiarato che il costo del trasporto su gomma è di circa 0,6 euro per tonnellata/km.

Leggiamo poi che recentemente è stato siglato un accordo tra i sindacati confederali e un'associazione di imprese di autotrasporto che, in deroga alla norma delle 48 ore massime settimanali di lavoro prevede che, fatta salva la media delle stesse 48 ore su 4 mesi, agli autisti di mezzi pesanti può essere programmato un orario settimanale di 60 ore. Sessanta ore!

A parte le perplessità sulla coerenza di attori che su tavoli simili assumono comportamenti completamente diversi, (ma d'altronde non è la prima volta che accade; tempo fa, qualcuno che urlava a un tavolo, su un altro firmò un accordo che prevedeva 12 ore di notte per i macchinisti ...) ci chiediamo come mai potrà anche solo avvicinarsi a quei livelli un'azienda come Trenitalia che necessariamente

non può prescindere dal rispetto di un orario di lavoro supportabile. Perché, sia chiaro, 60 ore settimanali, seppur come limite massimo e facendo salve le 48 medie settimanali, sono il contrario della sicurezza, per chi deve condurre un automezzo di qualsiasi tipo.

Quindi, il trasporto su ferro è perdente, se le cose stanno così.

Ma le cose non stanno esattamente così, ovviamente. Perché le istituzioni nazionali ed europee non possono non tenere in considerazione i costi, economici e sociali, derivanti da un sistema trasportistico basato in larghissima misura sulla gomma, soprattutto riguardo all'impatto ambientale.

E' giunto il momento, quindi, che la politica decida di prendersi quelle responsabilità che finora, come dicevamo, ha accuratamente evitato di assumersi.

Abbia, la politica, il coraggio di dire che (o se) è il momento, finalmente, di un deciso e preciso cambio di rotta.

A nostro parere, ieri era già tardi.



Trasporti calabresi: figli di un dio minore

Vi proponiamo l'intervento del Segretario Regionale FAST FerroVie, Vincenzo Rogolino, nel corso della manifestazione Unitaria sulla "Vertenza Trasporti Calabria", tenuto in Piazza Camagna di Reggio Calabria il 02 marzo 2009

n.s.

Prima di aprire il mio intervento, voglio esprimere la solidarietà dei ferrovieri e del sindacato ai lavoratori della SOCIB che stanno attraversando un durissimo momento e ai colleghi degli Appalti ferroviari, alcuni dei quali non hanno percepito le spettanze stipendiali o addirittura già messi in mobilità.

Questo non può e non deve essere il trattamento finale per i lavoratori calabresi.

Per questo siamo arrivati, anche con Trenitalia, Società del Gruppo FS, ad un confronto molto serrato, voluto dalle segreterie regionali di tutte le OOSS calabresi del settore trasporti, a favore del diritto alla mobilità e per la difesa

degli interessi dell'intera Calabria.

Un confronto difficile se si tiene conto che avviene in un momento che trova i ferrovieri con il contratto collettivo nazionale scaduto da tempo.

E' chiaro che questa non è la battaglia dei ferrovieri per i ferrovieri, ma è la battaglia a difesa della nostra terra e dei nostri giovani, sempre più costretti ad un nuovo flusso migratorio per ottenere un posto di lavoro.

Un ruolo - quello di garantire una dignitosa occupazione - che spetta prioritariamente alla politica, ma che in presenza di un tardivo interessamento non poteva non essere rivendicato dal sindacato.



Anni di

menefreghismo fanno della nostra regione il fanalino di coda del sistema trasportistico nazionale.

Troppe volte gli Enti Locali - Regione, Province e Comuni - hanno sottovalutato il ruolo del settore trasporti, quasi fosse figlio di un dio minore.

Nessuna attenuante sarà più concessa a chi ci governa, a prescindere dal colore politico di appartenenza.

Il trasporto pubblico in Calabria, ai vari livelli aziendali, non ha avuto manager e direttori di qualità. Pretendiamo tecnici validi, capaci di dare risposte concrete.

Il sud sarà privato, nei vari livelli di capitolo di spesa, di circa 8 Miliardi di euro. Una cifra enorme per un mezzogiorno in crisi; uno sfascio da tempo annunciato che ci impone di chiedere con forza provvedimenti straordinari per le infrastrutture e per i mezzi.

La delega ai trasporti, negli Enti Locali calabresi, è stata quasi sempre considerata una delega di secondo livello, e i nostri amministratori locali e nazionali sono da anni in tutt'altre faccende affaccendati.

Difficilmente un atto di coraggio o uno slancio di orgoglio.

Oggi, per merito di questa presa di posizione del sindacato, anche le istituzioni politiche si sono svegliate.

Per questo li ringraziamo, pur dichiarando che non abbasseremo di un solo millimetro la guardia.

Troppe volte siamo stati lasciati soli al cospetto di vertenze

ze con aziende che attuavano ed attuano veri e propri atti di prevaricazione ai danni dei lavoratori e, quindi, dell'intero territorio.

Tale atteggiamento "pilatesco" è stato tenuto anche in altre occasioni, non ultima, per rimanere nella nostra regione, la vertenza avviata a Catanzaro e Cosenza contro le ex Ferrovie Calabro - Lucane, oggi Ferrovie della Calabria srl, che hanno osato punire dei lavoratori "rei" di aver partecipato ad una rivendicazione sindacale legittima, finalizzata al miglioramento degli standard occupazionali e di sicurezza.

Fatti inconcepibili e per noi inspiegabili, di cui si sta occupando la Magistratura, anche se noi riteniamo che le rivendicazioni sindacali e sociali che trovano epilogo nella aule giudiziarie segnino una sconfitta per tutti.

Per questo siamo anche perplessi e preoccupati per le notizie che ci arrivano da Roma in merito ad una nuova regolamentazione del diritto di sciopero.

La Commissione di garanzia sugli scioperi ha evidenziato che nel 2008 nel settore dei trasporti sono state proclamate oltre quattrocento azioni di sciopero. Noi ci chiediamo e vi invitiamo a chiedervi il perché.

E' forse stata irresponsabilità dei sindacati o piuttosto perché il settore, in questi anni, è stato ridotto ai minimi termini da una classe politica e manageriale impreparata o volutamente indirizzata verso altri settori?

Di chi è la colpa se l'area metropolitana dello stretto è una sterile enunciazione politica?

Di chi la responsabilità se giornalmente i nostri pendolari tra Reggio e Messina devono fare i conti con soppressioni e ritardi che pregiudicano le attività lavorative e rendono enigmatico attraversare lo Stretto?

Bene, l'unica risposta che si vuole dare è mettere il bavaglio ai lavoratori, attraverso una legge che di fatto impedirà il diritto allo sciopero?

Speriamo per il futuro di poter ancora esprimere democraticamente il nostro dissenso.

Anche su questo il sindacato dovrà confrontarsi, prestando attenzione alle proposte in discussione.

Ma lasciamo queste cose alla valutazione attenta delle nostre segreterie generali, evitando ulteriori valutazioni e ritornando quindi ai nostri gravi problemi.

Oggi siamo qua compatti per inviare un segnale di unità e denunciare con forza le assenze e gli atteggiamenti che hanno portato a questo stato di cose.

Dobbiamo altrettanto dire che non siamo pregiudizialmente contro Trenitalia. Siamo Ferrovieri.

Siamo grati alle ferrovie per averci consentito una vita dignitosa. Personalmente, devo dire che la mia famiglia appartiene al mondo FS da tre generazioni: mai la discrediterei.

Non possiamo però tollerare che oggi attuino una politica di abbandono del sud e della Calabria, che facciano morire

l'Alta Velocità a Salerno e che del *Corridoio Prioritario 1* Berlino - Palermo non si parli che in convegni strumentali.

Oggi vogliamo appellarci a tutti: Politici, Imprenditori, Associazioni di Consumatori, Cittadini.

I rappresentanti dei pendolari dello Stretto, le Associazioni di Consumatori e le varie Associazioni socio-culturali oggi presenti, che ringrazio per aver aderito a questa manifestazione, tutti impegnati a fare muro contro le ipotesi programmatiche di Trenitalia che, se concretizzate, porteranno all'isolamento dell'intera regione, provocando nuova disoccupazione, obbligando i nostri giovani ad abbandonare la propria terra.

Senza possibilità di una adeguata mobilità, altro che sviluppo occupazionale. Altro che turismo!

Il Sindacato dei trasporti calabrese ha messo da parte ogni velleità egoistica, pur di concretizzare un progetto unitario da contrapporre all'insensibilità atavica dei poteri centrali e nazionali.

Per questo rivendichiamo

- sì, più occupazione
- sì, più dignità e tutela per i lavoratori
- sì, pari opportunità

Ma soprattutto il diritto alla mobilità.

Mi piace riconiare un termine tanto in voga fino a qualche anno fa, che ho ribadito anche qualche giorno fa ad un convegno promosso dalla sezione calabrese dell'AEC, Associazione dei ferrovieri europei.

La PAR CONDICIO

Sì, la PAR CODICIO per la mobilità ed i tempi di percorrenza.

Percorrere il tragitto ferroviario da Reggio Calabria a Roma, in regime di normalità, richiede un tempo di percorrenza più che doppio rispetto agli stessi chilometri da Roma verso uno dei centri del Nord - Italia.

Ed ancora, per fare un esempio, sempre in regime di normalità, per raggiungere per via stradale o ferroviaria Crotone da Reggio Calabria i tempi diventano biblici.

Per contro, percorrere i 182 chilometri da Milano a Bologna con l'AV si impiegano solo 65 minuti!

E' questa la PAR CONDICIO che cerchiamo, non quella degli spot elettorali.

E che dire del trasporto regionale di Trenitalia, dove si annunciano tagli di circa 250 chilometri treno, con limitazione delle relazioni interregionali, da e verso Napoli, per Paola e Cosenza?

Invochiamo, inoltre, la PAR CONDICIO per le infrastrutture.

Un tempo gli antichi Romani, prima di creare centri abitati, costruivano strade e ponti e noi dobbiamo ripartire proprio da quegli insegnamenti.

Dobbiamo pretendere dalla nostra classe politica la realiz-

zazione di un nuovo sistema infrastrutturale dei trasporti, da realizzarsi attraverso uno studio profondo della connotazione territoriale della nostra regione.

Accogliamo finalmente positivamente la disponibilità dell'Assessorato regionale ai trasporti, con il quale ci siamo confrontati l'altro ieri, a costituire un tavolo permanente sui trasporti, con tutte le realtà istituzionali interessate, sindacato compreso.

E' un primo passo, che giudichiamo positivo purché non diventi la solita commissione per non decidere.

Pur consapevoli del grave momento congiunturale attraversato a livello globale, non possiamo consentire che paghi l'anello più debole, e quindi le regioni del sud ed in particolare la Calabria.

Le risorse vanno equamente suddivise

Chiediamo con forza mezzi e treni più dignitosi e non mezzi vetusti, dismessi dalle regioni del nord ed oggi ferri-vecchi che garantiscono alla meno peggio il servizio sulle nostre linee solo grazie all'abnegazione del personale ferroviario (Macchinisti, Capitreño ed Operai delle officine).

Che senso ha investire miliardi di euro su un tracciato autostradale che una volta ultimato sarà fuori dalla realtà del momento? Non sarebbe stato più proficuo prevedere un nuovo tracciato, percorribile 365 giorni all'anno in totale sicurezza?

I Calabresi e la Calabria non vogliono essere più colonia di alcuno.

Senza diritto alla mobilità non vi è prospettiva di sviluppo.

Esistono le potenzialità.

Per il sindacato dei ferrovieri questo è solo l'inizio.

Oggi si apre un nuovo capitolo, le adesioni ricevute ci fanno ben sperare: tutti insieme, ognuno nei rispettivi ruoli, potremo far valere le nostre legittime e sacrosante ragioni.



Lettera del Comitato Pendolari “Ridiamo Valore alle Ferrovie della Calabria” al Segretario Regionale Fast FerroVie.

di Damiano Mirabelli

In qualità di portavoce del Comitato Pendolari “Ridiamo Valore alle Ferrovie della Calabria”, voglio ringraziare il Segretario Regionale Fast Ferrovie, dottor Vincenzo Rogolino, per il grande senso di responsabilità ed il coraggio con cui sta difendendo i lavoratori delle Ferrovie della Calabria; dico responsabilità e coraggio perché non tutti hanno le capacità di essere combattivi dinanzi all’arroganza di chi pensa che un’azienda di trasporto pubblico locale come FdC possa essere come la propria casa, dove si stabilisce chi deve entrare, chi sedersi, chi restare, chi deve essere sbattuto fuori; l’arroganza di una dirigenza che umilia creando anche disparità tra i lavoratori, quei padri di famiglia che pur di portare a casa un pezzo di pane abbassano la testa facendosi anche il segno della croce affinché tutto vada bene.

Il Comitato Pendolari sta conducendo una battaglia di civiltà, di rispetto delle regole, di rispetto di sicurezza verso i viaggiatori e verso i lavoratori. La cosa che ci dispiace maggiormente è che chi paga in primis della mancanza di puntualità dei treni, dei disservizi, della sporcizia e della mancanza di informazione, sono proprio i lavoratori che quotidianamente viaggiano insieme a noi; persone e lavoratori che vengono perseguitati, umiliati e che subiscono attività di mobbing.

Allora ringrazio lei, dottor Rogolino, perché non è sceso a compromessi, non è sceso a rinnegare i viaggiatori - pendolari che sono il fulcro di questa Azienda; che senso può avere un’azienda di trasporto pubblico senza i viaggiatori?

Non è solo verso di voi che l’Azienda usa atteggiamenti di arroganza, punitivi, di mancata partecipazione ai tavoli di contrattazione, ma utilizza questo atteggiamento di arroganza anche verso noi pendolari, fruitori di un servizio che lascia a desiderare, che abbiamo denunciato attraverso la stampa e le televisioni le privazioni e i disagi che subiamo quotidianamente per colpa una Dirigenza che pur percepisce cospicui finanziamenti e contributi nazionali, un buono stipendio ed una buona gestione di posti di lavoro.

Nonostante noi pendolari abbiamo il treno come unico ed indispensabile mezzo di trasporto per molte comunità interne, la dirigenza ha fatto un piano aziendale che ha portato questa azienda sempre più indietro (stazioni chiuse, sale d’attesa chiuse, bagni murati, treni vecchi ed obsoleti che si incendiano, caselli che cadono a pezzi, mancanza di manutenzione lungo la tratta ferroviaria (i cantonieri sono pochissimi rispetto a prima); vi sono tanti generali e pochi soldati, alcuni dei quali devono stare zitti e non lamentarsi.

La cosa che più ci preoccupa è come mai la Magistratura Penale e quella Contabile non indagano, non verificano la mancata applicazione delle leggi e dei regolamenti, la man-

canza di risposte ai tanti reclami della clientela; come mai non si indaga per le violazioni al DPR 753/1980, alla sicurezza dei viaggiatori e del personale, alla legge 626/94 e al Decreto 81/2008 sulla sicurezza e tutela sui luoghi di lavoro? Come mai tutto cade a pezzi e vengono violate le norme di sicurezza e contrattuali anche del personale ferroviario? Pensiamo ad esempio alla privazione di alcuni spazi destinati al personale viaggiante, diventati appartamento di grande lusso per i dirigenti; alla privazione di un bagno sia nel fatiscente stabile di Soveria Mannelli che a Catanzaro, anche per il personale femminile delle FdC.

A questi Signori poco importa se il personale non ha una divisa ed indumenti idonei al ruolo ricoperto; questa azienda sembra una grande babilonia dove cozzi dinnanzi a chi, invece di dare conto delle gravi inadempienze, ti tratta con arroganza utilizzando metodi da medioevo rispetto alla dignità dei viaggiatori e dei lavoratori, anch’essi il fulcro di questa azienda.

Concludo dicendole, dottor Rogolino, che come Comitato Pendolari saremo pronti a sostenere le vostre battaglie di civiltà, di rivendicazione dei diritti e del rispetto delle regole.

Noi viaggiatori abbiamo il diritto di rivendicare quanto ci spetta, e saremo al vostro fianco per sostenere le vostre battaglie che, ne sono convinto, coincidono in molti casi con le nostre.

La ringrazio per il coraggio e l’entusiasmo che impiegate nella rivendicazione del rispetto delle regole e dei lavoratori che non sono delle pedine, ma persone con tanto di dignità, costrette a sottomettersi pur di mantenere il proprio posto di lavoro.



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.



Per informazioni visita il sito 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



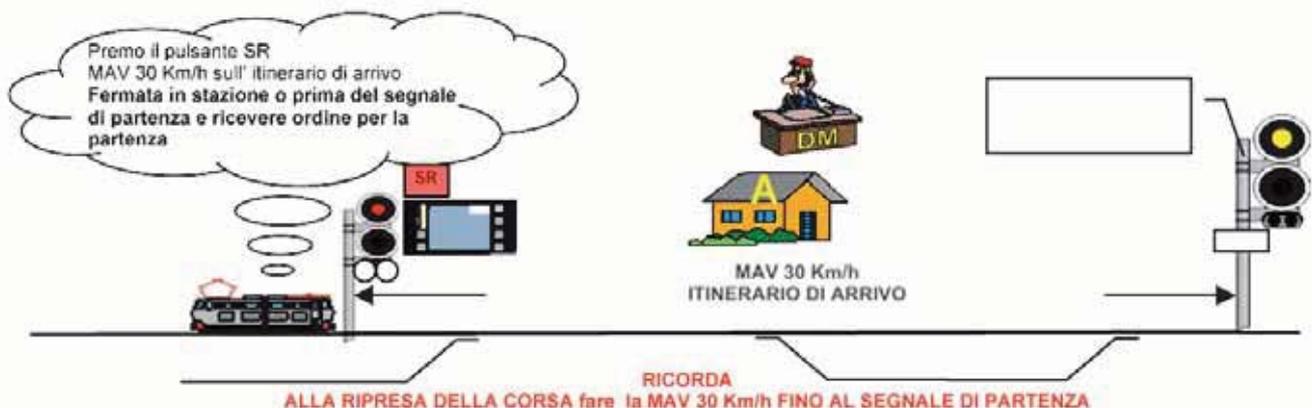
COMPORTEMENTO del Personale di Macchina NEI CASI 1 E 2

Il PdM si attiene alle prescrizioni ricevute, fa il **Supero Rosso** entra in stazione, con MaV. Max 30 Km/h sull'itinerario di arrivo, se il segnale di PARTENZA è disposto a via libera, e non vi è fermata prescritta o di orario si procede la marcia senza arrestarsi.

Nel caso 3 Segnale di manovra



Nel caso 4 Segnale di avanzamento a luci fisse



Nei casi 3 e 4 nella zona deve risultare sempre la battuta di arresto, non è ammesso che il DM ti sopprima la fermata mediante l'esposizione della paletta

Treno fermo al segnale di Partenza

Per il segnale di partenza occorre fare una breve introduzione in quanto **se unico od esterno, svolge anche la funzione di blocco**, vale a dire che protegge anche la linea, quindi **il D.M.** dovrà anche verificare l'esistenza della via libera di blocco elettrico e la conferma di chiusura di eventuali passaggi a livello di linea protetti dallo stesso.

In caso di guasto al blocco elettrico il D.M. dovrà chiedere alla successiva stazione abilitata la via libera telefonica, **unica** eccezione in caso di guasto della 1ª sezione di **Blocco Automatico** a valle della stazione nel qual caso (salvo in alcune situazioni) **il D.M. può licenziare** il treno senza la via libera prescrivendogli (voce 8 M40 DL B.A.) la marcia a vista su tale sezione

Solo su linea con Bca  il DM può tentare la liberazione del blocco con il tasto TI B.c.a

Quando un treno debba partire da un binario senza o con segnale di partenza, distinto o meno per binario, che non può disporsi a via libera, **Occorre M40 DL** dove deve essere indicata l'esistenza della via libera di blocco elettrico, o di quella telefonica, oppure la mancanza di via libera con ordine di marcia a vista sulla prima sezione di B.A. a valle della stazione. (argomento che verrà trattato ampiamente in articoli successivi dove si tratterà il distanziamento dei treni con guasto al blocco).

Tale prescrizione non occorre quando venga attivato il segnale di avvio 

Se il segnale di partenza protegge più linee, può essere munito di **indicatore direzione** **1**
(l'indicatore di direzione può essere ripetuto, per i segnali di partenza, anche dalla parte opposta a quella cui comanda il segnale).

Nel caso di mancata attivazione dell'indicatore di direzione, **il macchinista potrà richiedere**, se necessario, informazioni verbali al dirigente (art. 51bis R. S.)

COMPORAMENTO del personale di stazione

IL DM consegna M40 DL dove **prescrive** : "partite da ALFA con segnale di partenza disposto a via impedita", "marcia vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza interessato" (voci 1 e 3 M40 DL); se esiste la **via libera di blocco elettrico o telefonica** e, se il segnale protegge dei PL ed il DM non ha il controllo, al treno va sempre prescritta la marcia a vista specifica sugli stessi (voce 16 M40DL B.m/B.c.a/B.tel, o voce 19 M40DL B.A). Si precisa che La compilazione dell' M40DL sarà approfondito in un altro articolo dove si tratterà il distanziamento dei treni.

ORDINE DI PARTENZA con segnale a via impedita

La PARTENZA dei treni DEVE essere ordinata dal Dirigente Movimento



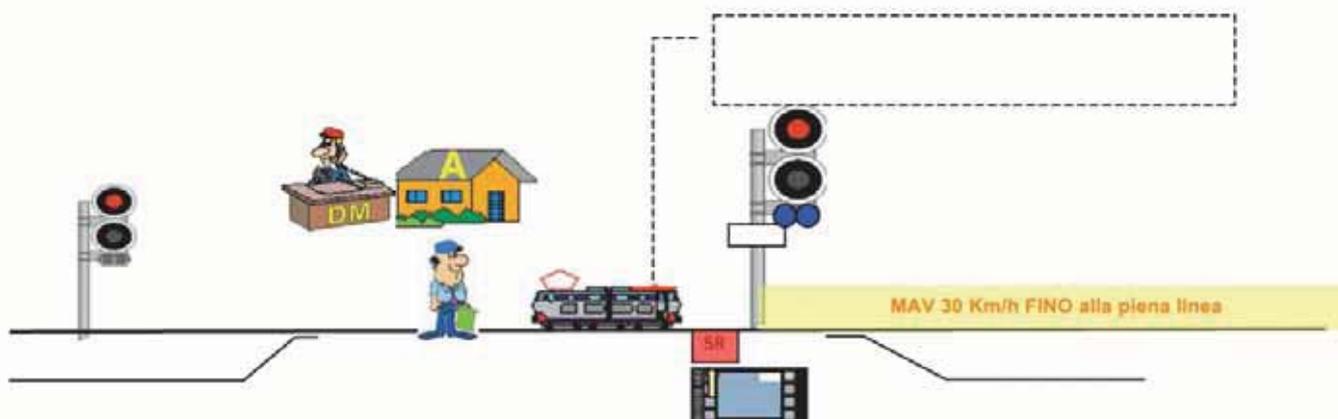
.....**oppure dal Capotreno**, quando da quel binario, in corrispondenza da cui si può espletare servizio viaggiatori, sia normalmente prevista la partenza da lui ordinata (vedi F.L sezione 4.16), **purché sia stato attivato il segnale di avvio** 

- **Oppure con M40 a parte o nella sezione varie dell' M40 DL** , sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella:

"a ALFA vostro treno licenziato da Capotreno".



COMPORAMENTO del Personale di Macchina segnale di avvio a luci fisse



Treno fermo al SEGNALE RIPETITORE di Partenza

Il segnale **ripetitore di partenza** ha la funzione, quando disposto a via libera, **di ripetere (con aspetto più restrittivo o equivalente)** la disposizione a via libera del successivo segnale di 1ª categoria.



Avviato il treno, comunque **bisogna sempre verificare l'effettiva disposizione a via libera di quest'ultimo** che nel caso fosse a via impedita bisogna rispettarlo.

Detto segnale deve essere munito di una tabella di individuazione (vedi fig. a lato) e, quando comanda la partenza da un binario non di corretto tracciato, anche della tabella triangolare.

Nel FCL (sez. 4.23 vedi esempio in figura) **deve essere specificato:**

- ⇒ il binario della località munito del segnale ripetitore di partenza;
- ⇒ gli aspetti che il segnale può assumere;
- ⇒ la distanza tra il segnale ripetitore ed il successivo segnale di 1ª categoria.

SEZIONE 4.23 FL DISPOSIZIONI E/O INDICAZIONI PARTICOLARI

PAVIA = VOGHERA

Località e binari muniti di segnali ripetitori

Stazione	Segnale ripetitore di partenza				Note
	Binario	Lato	Aspetti	Dist. dal suc. segn. di 1ª cat. (m)	
Pavia	4-5	Milano	R; G	248	(1)
S. Martino	Prec. Disp	Voghera	R; G	400	
	Prec. pari	Pavia	R; G	508	
Bressana B.	Prec. disp.	Voghera	R; G	364	
Lungavilla	Prec. disp.	Voghera	R; G	432	

(1) Il successivo segnale è un segnale di partenza interno (bin. 3)

Un treno fermo al segnale Ripetitore di Partenza a via impedita può partire senza attendere che il segnale si disponga a via libera nei seguenti casi:

- ⇒ Ordine scritto consegnato sul posto (**Attenzione!** Il modulo M40 è valido per un singolo segnale)
- ⇒ con Segnale di avanzamento



COMPORAMENTO del personale di stazione

IL DM consegna M40 (o M40DL) dove **prescrive** : "partite da ALFA con segnale ripetitore di partenza disposto a via impedita", "marcia vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di partenza interessato" (voci 1 e 3 M40 DL);

Voci 1 e 3 M40DL

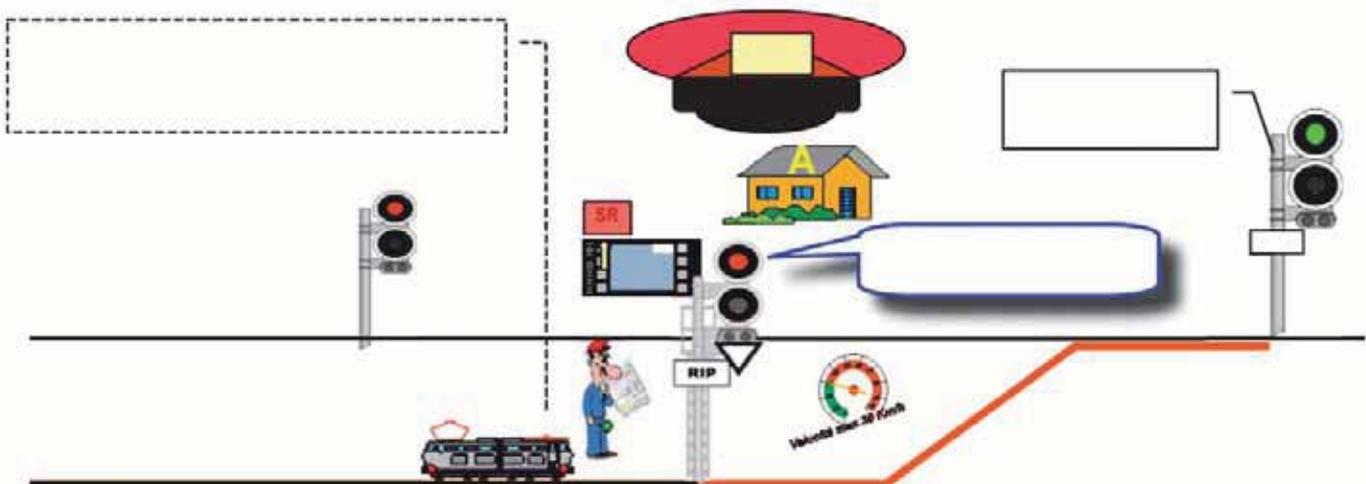
ITINERARIO

D.M.	Prescrizioni	A.G.
1	- Partite daALFA.....con segnale RIPETITORE DI PARTENZA.....(2) disposto a via impedita. (*)	1
2	- Superate il segnale di(3) di	2
3	- Marcia a vista non superando la velocità di 30 Km/h sull'itinerario di arrivo /partenza (4) interessato. (5)	3
4	- Viaggiate da a sul binario di sinistra/destra(4)	4
5	- Siete autorizzati a superare il segnale imperativo di blocco in uscita dalla stazione di disposto a via impedita(*)	5

L'ITINERARIO DI PARTENZA è il percorso fino al successivo segnale di 1ª categoria di cui devi rispettare le indicazioni..

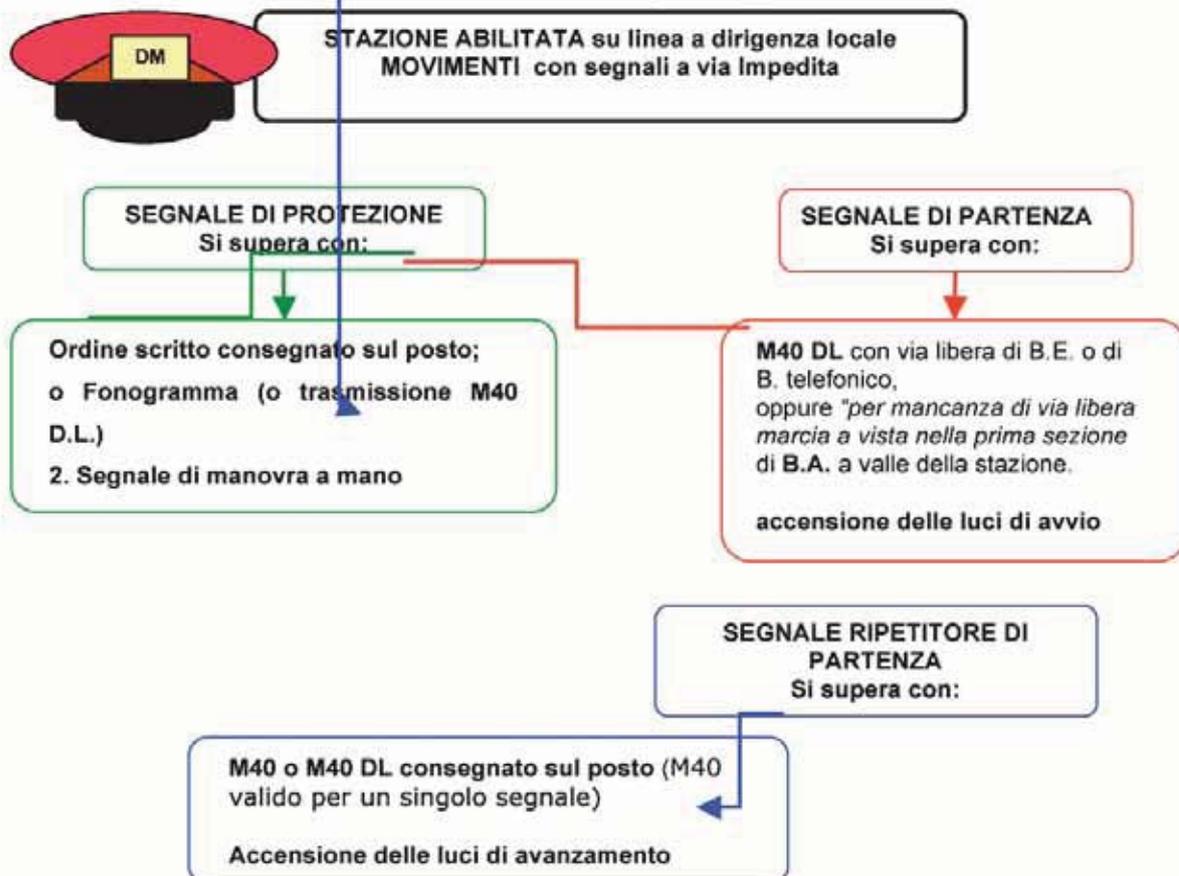
COMPORAMENTO del Personale di Macchina

Il PdM si attiene alle prescrizioni ricevute, fa il **Supero Rosso**, MaV. Max 30 Km/h sull'itinerario di partenza, **verificare l'effettiva disposizione a via libera** del successivo segnale di partenza.



In sintesi (da

ritagliare)



Tutti i movimenti a via impedita vanno effettuati con:

□

La PARTENZA dei treni ad un segnale di partenza **DEVE essere ordinata dal Dirigente Movimento ...**



... oppure dal Capotreno, quando da quel binario, in corrispondenza da cui si può espletare servizio viaggiatori, **sia normalmente prevista la partenza da lui ordinata (vedi F.L sezione 4.16) ,**

➤ purché sia stato attivato il **segnale di avvio**

➤ Oppure sia stata praticata al treno, oltre alle altre occorrenti prescrizioni, anche quella:

"A vostro treno licenziato da Capotreno".

Fine

Ultim'ora

Firmato l'accordo di adeguamento salariale

Addi 30 aprile 2009

tra

Federtrasporto in rappresentanza di *AGENS – Agenzia federale dei Trasporti e Servizi*

e le Organizzazioni sindacali

FILT- CGIL

FIT-CISL

UILTRASPORTI

UGL Trasporti

FAST Ferrovie

OR.S.A. Ferrovie

Considerato che:

1. il CCNL delle Attività ferroviarie 16 aprile 2003, scaduto sia per la parte economica che per quella normativa il 31 Dicembre 2006, è stato prorogato al 31 Dicembre 2007 con accordo sottoscritto dalle parti il 24 gennaio 2008 ;
2. in data odierna le Parti hanno sottoscritto con il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture il "Protocollo d'Intesa CCNL Mobilità" per promuovere un negoziato che persegua l'obiettivo di pervenire ad un nuovo CCNL per i settori del Trasporto pubblico locale e delle Attività ferroviarie;
3. nel suddetto Protocollo le Parti si sono impegnate ad avviare un confronto per la definizione in tempi brevi degli istituti contrattuali comuni ai quali può essere riferito, al momento, il "contratto della mobilità",

le Parti convengono di definire come segue gli aspetti economici progressi relativi all'anno 2008:

4. a decorrere dal 1° maggio 2009 i minimi contrattuali di cui al

Wenzel

GA

ccet

Perf

G

hd

AS

W

punto 4 dell'art. 63 (Retribuzione) del CCNL 16 aprile 2003 delle Attività ferroviarie sono aumentati degli importi mensili lordi di cui alla seguente tabella:

Livello/Parametro	Parametro	Aumento da 1.5.2009
A	171	80,79
B	147	69,45
C	141	66,61
D1	138	65,20
D2	132	62,36
E	127	60,00
F1	125	59,05
F2	119	56,22
G1	117	55,28
G2	111	52,44
H	100	47,24

Pertanto, sempre a decorrere dalla suddetta data i nuovi minimi contrattuali risultano definiti come segue:

Livello	Parametro	Minimi al 31.12.2006	Nuovi minimi da 1.5.2009
A	171	1.879,54	1.960,33
B	147	1.615,76	1.685,21
C	141	1.549,82	1.616,43
D1	138	1.516,82	1.582,02
D2	132	1.450,88	1.513,24
E	127	1.395,91	1.455,91
F1	125	1.373,94	1.432,99
F2	119	1.308,00	1.364,22
G1	117	1.286,00	1.341,28
G2	111	1.220,07	1.272,51
H	100	1.099,15	1.146,39

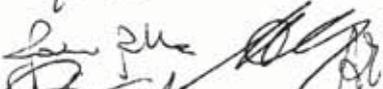
5. ai lavoratori dipendenti delle aziende che applicano il CCNL 16 aprile 2003 delle Attività ferroviarie, in servizio alla data di sottoscrizione del presente accordo verranno erogati, per gli aumenti relativi al 2008, a copertura dei periodi 1° gennaio 2008/31 dicembre 2008 e 1° gennaio 2009/30 aprile 2009, i seguenti importi lordi pro-capite a titolo di *una tantum* :

Wasser

Livello	Parametro	Importo <i>una tantum</i> anno 2008	Importo <i>una tantum</i> 1.1 - 30.4.2009
A	171	1.131,06	323,16
B	147	972,30	277,80
C	141	932,54	266,44
D1	138	912,80	260,80
D2	132	873,04	249,44
E	127	840,00	240,00
F1	125	826,70	236,20
F2	119	787,08	224,88
G1	117	773,92	221,12
G2	111	734,16	209,76
H	100	661,36	188,96

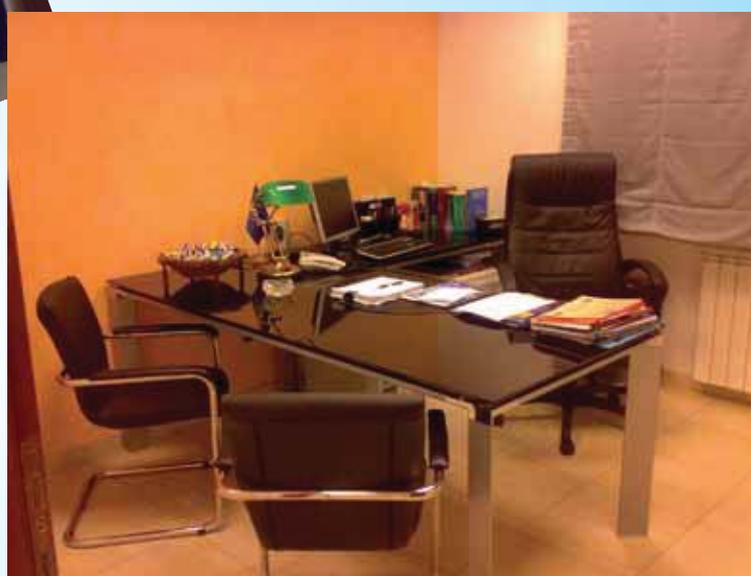
6. gli importi dell'*una tantum* di cui sopra non avranno riflessi su alcuno istituto contrattuale e di legge; detti importi saranno corrisposti in un'unica soluzione con la retribuzione del mese di giugno 2009. Gli importi in questione verranno erogati in proporzione ai mesi di servizio prestati, arrotondando a mese intero la frazione di mese superiore a 15 giorni e saranno riproporzionati per i lavoratori a tempo parziale.

Federtrasporto per AGENS

FILT- CGIL 
FIT-CISL 
UILTRASPORTI 
UGL Trasporti 
FAST Ferrovie 
OR.S.A. Ferrovie 



La Segreteria Nazionale ha la nuova sede





Logistica, non bisogna perdere altro tempo

di Stefano Della Vedova

*“Un fondamentale passo avanti verso la realizzazione delle Piastre Logistiche di Foligno e Terni - Narni è stato fatto”.
Presentato il bando di gara per la realizzazione delle opere*

“Tali opere strategiche, per come avevamo auspicato, rientrano infatti, insieme alla piastra logistica di San Giustino (Città di Castello) nel piano regionale dei trasporti. Per la loro realizzazione si prevede un costo di 23.248.000 euro per la piastra di Foligno e di 17.000.000 per quella di Terni - Narni, finanziati per il 60% da fondi della Regione e per il restante dallo Stato”

E' quanto ha dichiarato l'assessore ai trasporti della Regione Umbria Giuseppe Mascio nel presentare il bando di gara che scadrà il prossimo 3 giugno per la realizzazione delle opere.

“I lavori, che avranno una durata di circa due anni, inizieranno intorno alla primavera del 2010; al termine della realizzazione dell'opera vedremo l'intermodalità delle merci tra ferro e gomma. Le piastre logistiche accresceranno la competitività del sistema regionale anche in relazione alle altre realizzazioni infrastrutturali fra cui i collegamenti con i porti di Ancona e soprattutto di Civitavecchia. La Base Logistica di Foligno fonda la sua funzionalità

sulla componente intermodale gomma-ferro, come conseguenza diretta della presenza di un tessuto ferroviario di importanza interregionale, che vede nell'area di Foligno uno dei maggiori nodi ferroviari dell'Italia Centrale”.

Con l'occasione l'assessore ha anche evidenziato un problema serio che investe la nostra penisola: *“Oggi abbiamo più del 90% delle merci che viaggia su gomma con costi elevati e creando oltre che disagio anche degrado alla viabilità stradale, con costi passivi che l'intera società deve accollarsi”.*

In relazione al via libera dato dal CIPE alla realizzazione delle piastre logistiche si è tenuto a Foligno il 27 marzo u.s. presso il Palazzo Trinci un importante convegno avente come tema: *“La Piattaforma infrastrutturale dell'Italia centrale quale fattore strategico per lo sviluppo”.*

All'incontro hanno partecipato oltre al sindaco di Foligno Manlio Marini e al vice sindaco Nando Mismetti, l'assessore alle Infrastrutture e Politiche per la mobilità e il trasporto della Regione Umbria Giuseppe Mascio, il sindaco

di Terni Paolo Raffaelli, il sindaco di Civitavecchia Giovanni Moscherini, l'assessore alle infrastrutture della provincia di Ancona Antonio Gitto, il presidente della Società Interporto Marche Roberto Pesaresi, il presidente della Società Quadrilatero Gaetano Galia, il rappresentante della Camera di Commercio di Perugia Giovanni Bianchini e il rappresentante delle Associazioni imprenditoriali Basilio Santificetur.

Si è tenuta una tavola rotonda nella quale si sono confrontati gli esperti del settore che hanno sottolineato la necessità di aprire nuove vie per il commercio e l'importanza di creare un collegamento tra il Tirreno e l'Adriatico ed un grande canale di comunicazione con l'Europa.

Dopo i saluti del sindaco di Foligno, il vice sindaco Nando Mismetti nel suo intervento ha evidenziato come la realizzazione dell'infrastruttura rappresenti una occasione storica per la città folignate, una possibilità di sviluppo per le imprese territoriali e per l'intero indotto, in quanto Foligno rappresenta lo snodo e l'asse portante del collegamento Ancona – Civitavecchia.

Il presidente della Società Interporto Marche Roberto Pesaresi ha detto che l'intermodalità delle merci può abbattere i costi della mobilità del 20% rispetto ai costi attuali dei vari vettori di trasporto.

Anche il Quadrilatero umbro-marchigiano assume una vitale importanza per lo sviluppo e il potenziamento del comparto commerciale dei due mari, per come ha affermato e evidenziato nei vari aspetti il presidente della società Gaetano Galia.

Il sindaco di Civitavecchia Gianni Moscherini ha messo in evidenza la necessità di non perdere tempo; le navi di nuova generazione per il trasporto merci avranno una capacità di 13.000 container e, viste le dimensioni, per attraccare avranno bisogno di fondali particolarmente



Giuseppe Mascio, Assessore alle Infrastrutture e ai Trasporti della regione Umbria

profondi, caratteristica che allo stato dei fatti possiede solo il porto di Civitavecchia.

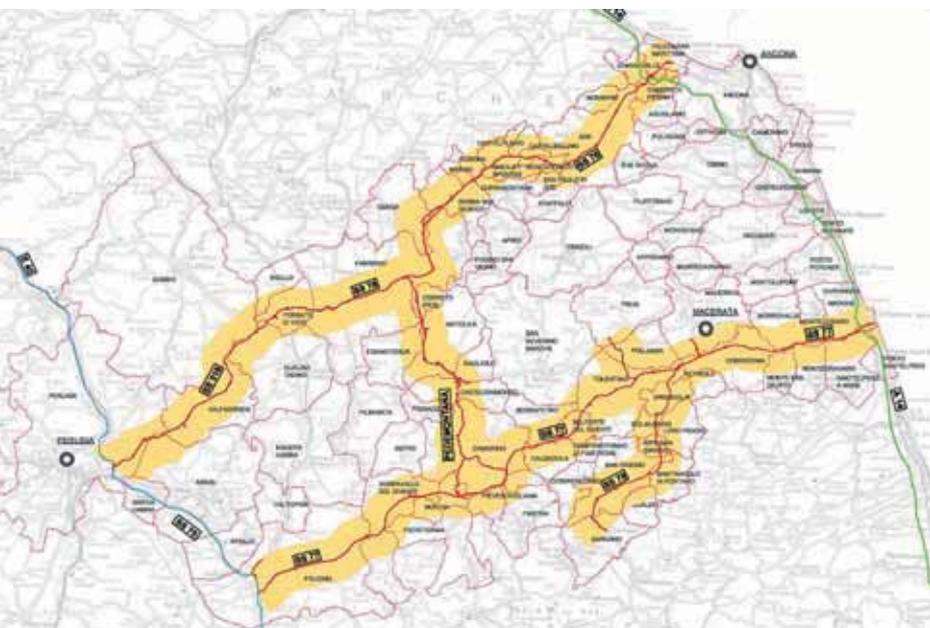
Nel tracciare le conclusioni l'assessore Mascio ha chiesto agli enti locali e alle associazioni di categoria di superare la "miopia territoriale" che fino ad oggi ha diviso l'Umbria a metà: la parte folignate rivolta verso Ancona, il ternano convogliato invece sull'asse laziale.

Finalmente quindi possiamo vedere il concretizzarsi di quanto molti di noi auspicavano: la definizione di strutture capaci di gestire il futuro del trasporto merci. Sono anni che denunciavamo come le politiche miopi, soprattutto dei Governi centrali, non hanno fatto altro che ridimensionare il trasporto su ferro.

Oggi finalmente, forse perché giunti ad uno stato di degrado non più sostenibile, sia per colpa della crisi economica che ha investito l'economia mondiale, oltre che per sviluppo abnorme assicurato al trasporto merci sul gomma, assistiamo finalmente alla progettazione delle piattaforme intermodali.

Riteniamo da parte nostra che a questo punto non si debba perdere tempo ulteriore e che pertanto si debbano accorciare al massimo i tempi di realizzazione di tali strutture, in quanto già la Spagna ha concretizzato le strutture capaci di ricevere le navi del futuro e quindi aprire il corridoio verso l'Europa per far crescere la sua economia ed assumere conseguentemente un ruolo chiave nella Comunità Europea, diventando volano di sviluppo dell'economia mondiale.

La FAST FerroVie da sempre prefigura che si debba creare una alternativa al sistema del trasporto su gomma, sostenendo che l'interscambio ferro-gomma e viceversa crei competitività nei costi, velocità e soprattutto qualità del traffico delle merci.



Lettera aperta dei dipendenti Ferservizi di Cagliari

a cura di Alessandro Viola

Il personale della Società Ferservizi della sede di Cagliari focalizza l'attenzione sugli obiettivi finali che la cosiddetta "razionalizzazione" prevista per la Sede Sarda si è prefissata:

DRASTICA INIZIALE RIDUZIONE DELLE ATTIVITA'

la Sardegna come prima di una serie già definita

PROBABILE CHIUSURA DI ALCUNE SEDI

quale sarà la prossima che vedrà defraudata la propria dignità lavorativa?

PROBABILE CHIUSURA DEFINITIVA FERSERVIZI CAGLIARI

perché è così che si potrebbe finire!

Sotto le sembianze dell'ennesima riorganizzazione, volta per volta, vengono scientificamente attuate strategie di "razionalizzazione", progettate da tempo, per le quali la Sardegna viene considerata la Regione più adatta a subire, per prima, un inesorabile processo di **DISMISSIONE**.

Alla nostra Regione infatti non è mai stata data alcuna opportunità di sviluppo nonostante i disposti aziendali prevedessero, nelle linee generali, grande disponibilità e apertura a nuove iniziative volte a produrre qualità e risultati.

La nostra Regione ha sempre operato dando quell'apporto specialistico che apparentemente non trova riscontro nei parametri nazionali nonostante la qualità dei servizi resi (è un crimine che la popolazione sarda conti solo 1.500.000 abitanti circa su una vastità di territorio pari a 24.090 KMQ??).

Oggi il personale operante nella Sede della Società Ferservizi di Cagliari **RIFIUTA** questo impietoso abbandono chiedendo, per i settori in chiusura - per i quali non si è

preventivamente proceduto a proporre serie prospettive di continuità - diverse modalità di riorganizzazione, volte al mantenimento delle attività, quali ad esempio:

organizzazione del lavoro che privilegi la professionalità e le competenze sviluppatesi nelle varie Sedi Territoriali da far confluire in "POLI VIRTUALI DI ECCELLENZA".

individuazione della Sede Territoriale di Cagliari come POLO specialistico presso il quale svolgere alcune fra le tante attività gestionali ad oggi accentrate in altre Sedi.

Si chiede inoltre al Management Aziendale il rilancio di **TUTTE** le attività facenti parte del *core business* della Società Ferservizi, affinché si possa attivare un processo virtuoso di crescita e di sviluppo anziché di contrazione e depauperamento della risorsa lavoro.

Quanto sopra perché la Sardegna possa avere, nel contesto produttivo NAZIONALE, la stessa dignità lavorativa delle altre Regioni.

Ai colleghi delle altre Sedi Territoriali si chiede la massima solidarietà a sostegno di questa vertenza così essenziale, strategica e dai rilevanti contenuti comuni a TUTTI.

Cagliari, li 30 marzo 2009



Alla Sicilia serve il treno

Le iniziative del Sindacato siciliano contro il Piano di Dismissione dei servizi e delle strutture industriali Ferroviarie nell'Isola.

di Salvatore Genovese



La Legge Finanziaria 2008 ha previsto dei tagli per le Ferrovie; in considerazione di ciò, il gruppo FS ha approntato un vero e proprio Piano di Dismissione concentrato nel Sud del Paese ed in particolare in Sicilia.

Il Sindacato siciliano già dallo scorso Febbraio ha aperto una vertenza che tende a scongiurare la scellerata scelta Societaria che graverà sulla mobilità dei cittadini, sulle imprese, sull'economia dell'intera Regione oltre che sull'occupazione del settore e dell'indotto.

In preparazione dello Sciopero Regionale del 20 Aprile 2009 (differito al 21 Maggio in seguito all'invito della Commissione di Garanzia per il sisma in Abruzzo) si sono tenuti due attivi unitari, il 4 e il 7 Aprile, a Messina e Palermo.

Gli incontri sono serviti a far prendere coscienza a tutti gli attivisti e simpatizzanti del difficile momento che il Sistema Trasportistico Ferroviario Siciliano si appresta ad affrontare e nello stesso tempo attraverso la stampa, invitata allo scopo, sono state spiegate ai siciliani le ragioni della protesta.

Il 20 Aprile Fast FerroVie, con le altre OO.SS. Regionali, ha manifestato davanti al Palazzo della presidenza della Regione, per rappresentare al Governo Siciliano la necessità di un serio intervento presso le istituzioni Nazionali e il Gruppo FS.

La delegazione Sindacale è stata ricevuta da esponenti Politici sia della Maggioranza che dell'opposizione; alta sensibilità è stata anche manifestata dal Presidente della Commissione Attività Produttive On. Salvino Caputo e dal Presidente dell'Assemblea Regionale On. Francesco Cascio, che ha inviato una lettera all'Assessore Regionale al Turismo

e Trasporti sollecitandogli la convocazione di un tavolo di confronto di cui dovranno far parte il Governo Nazionale, quello Regionale, il Gruppo FS e il Sindacato.

Il lavoro prodotto dal Sindacato Siciliano si spera possa essere concretizzato affinché:

Vengano riconosciute dallo Stato le risorse per il traghettamento (i soldi per la continuità Territoriale possano essere investiti in Sicilia);

Non vengano dismessi i treni merci e quelli e quelli Passeggeri N/I per il centro e il Nord del Paese;

Vengano mantenuti i treni del trasporto Regionale (la legge 185/208 prevede un meccanismo d'impegno delle risorse messe a disposizione, 120 Milioni di Euro in tre anni, solo alla stipula del Contratto di Servizio);

Vengano internalizzate le attività manutentive (che possono servire anche a scongiurare la chiusura, già decisa dalla Società, dell'OGR di Catania);

Vengano mantenuti gli investimenti per le opere già in cantiere e venga avviato il rinnovo dei mezzi di trazione.

La Sicilia, a detta dell'A. D. Moretti, qualche tempo fa doveva essere la piattaforma di ancoraggio nel Mediterraneo per il traffico delle Merci dall'Asia verso l'Europa, sfruttando quello che sarà il Corridoio Europeo n. 1 (Berlino - Palermo); peccato che alla realizzazione delle Opere si rischia di non avere più merci e/o persone da trasportare.

Alla Sicilia e all'Italia Serve il treno, le grandi vertenze così come le grandi manifestazioni si fanno quando i problemi sono grandi e gravi e vanno risolti, pertanto, prima che si aggravino.

Finalmente qualcosa si muove

Gli autoferrotranvieri di Fast FerroVie non abbandonano l'idea del CCNL unico

di Fabio Carenini

Sfogliando recenti numeri del nostro mensile, mi sono imbattuto in un articolo steso per il numero 5 del maggio 2008 in cui il nostro responsabile nazionale del settore Autoferrotranvieri, Marco Peroli, faceva il punto sul rinnovo del CCNL. Riporto testualmente la testa e la coda del suddetto articolo per poter conseguentemente tirare due somme ad ampio raggio.

L'articolo esordiva così: "Ci risiamo. Il contratto è scaduto da cinque mesi e nulla si fa per la definizione del rinnovo".

Seguiva un'attenta disamina della situazione, a conclusione della quale si evidenziavano una certezza e un monito:

"La piattaforma per il rinnovo del contratto c'è. Associazioni datoriali e Governo non possono farci attendere ancora".

A quasi diciassette mesi dalla scadenza non possiamo che indignarci e arrabbiarci per il risvolto che ha assunto questa vicenda.

E' impossibile, inoltre, celare con quanta aggressività e con quale intesa i due sog-

getti sopramenzionati hanno agito per poter imbrigliare il sindacato e metterlo all'angolo a suon di rinvii, belle parole e promesse di impegno.

Ciononostante, le premesse che venivano dalla parte datoriale *autoferro* non erano buone già fin dalla partenza.

La loro piattaforma parlava chiaro: no assoluto alla diminuzione dell'orario di lavoro, eliminazione di tutti i tempi improduttivi (tempi accessori), aumenti contrattuali e premio di risultato legati alla produttività, allargamento delle mansioni all'interno dei profili professionali e via discorrendo.

Un percorso tutto in salita, soprattutto grazie anche allo zampino del Governo che con le varie riforme o - come sarebbe meglio chiamarle - controriforme messe in campo negli ultimi mesi, non ha fatto altro che esaudire i desideri delle parti datoriali di tutto il mondo del lavoro e ripor-

tare i lavoratori nelle condizione in cui si trovavano nel secondo dopoguerra.

A luglio 2008 sono state apposte le prime modifiche alla legge - appena emanata - riguardante la sicurezza sui luoghi di lavoro (DLgs 81/2008) attraverso il Decreto legge 25 giugno n. 112, in cui trovano posto articoli che attenuano alcune sanzioni comminate al datore di lavoro e ai dirigenti in caso di inadempienze in materia.

Nei primi mesi di quest'anno si passa ad un'accelerazione delle restrizioni attraverso l'accordo-quadro per la riforma degli assetti contrattuali (firmato il 15 aprile scorso), e il 27 febbraio 2009 il Consiglio dei Ministri approva un

Disegno di Legge per il conferimento al Governo di una delega per la regolamentazione e prevenzione dei conflitti collettivi: in parole più semplici la revisione della legge 146/90 che regolamenta gli scioperi.

Alla luce di tutti questi cambiamenti, nonché della consapevolezza che Governo, parti datoriali e Confindustria hanno

bene in mente il disegno che vogliono perseguire e non fanno oltremodo nulla per nascondere, risulta ancora più urgente per tutti noi una ricerca di accordo e convergenza tra idea politica e sindacale autonoma che ci permetta di scardinare il meccanismo di alleanza messo in piedi da questi tre soggetti.

A tal proposito è determinante per tutti noi non abbandonare l'idea del CCNL unico nonostante la recente firma del protocollo d'intesa: è importante sia per le ferrovie e per gli appalti che soprattutto per noi autoferrotranvieri della FAST, che ancora oggi abbiamo difficoltà a farci riconoscere nelle aziende in quanto assenti come firmatari ai tavoli nazionali passati. Ne è una testimonianza evidente l'esperienza nella Brescia Trasporti, dove solo dopo mesi di dure battaglie siamo riusciti a farci riconoscere la trattenuta delle quote sindacali.



Fast FerroVie apre agli autoferrotranvieri del Lazio

Continua l'adesione del mondo dell'autoferro al nostro sindacato

di Armando Serrini

Ogni qual volta ci si accinge ad affrontare aspetti di natura sindacale, non possiamo non accorgerci della vastità e delle specificità delle questioni che interessano il mondo dei lavoratori, molto spesso ancora disattese dalle principali strutture sindacali in quanto ritenute di basso livello operativo, rispetto ai ruoli attualmente assunti dai principali Sindacati.

In pratica gli attuali rapporti che intercorrono tra i principali sindacati ed il mondo imprenditoriale non facilitano azioni o strategie innovative che potrebbero modificare gli attuali assetti di contrattazione.

Le principali strutture sindacali evitano di affrontare problematiche che potrebbero innescare consistenti mutamenti nell'arco contrattuale facendo perdere taluni ruoli, attualmente comodi, per continuare a gestire il potere della contrattazione e che, al contrario, costituirebbero una grande valenza o/e opportunità per i lavoratori.

L'attuale situazione economica, soprattutto per le prospettive future - certamente non esaltanti - evidenzia una logica preoccupazione del mondo lavorativo, già pesantemente provato dall'avvento delle applicazioni della legge Biagi; ciò dovrebbe indurre il Management Aziendale e Sindacale ad affrontare, con una nuova metodologia e con regole innovative, il nuovo processo normativo del mondo della Mobilità. Già da qualche anno, purtroppo senza un concreto risultato, si sta discutendo, su diversi tavoli imprenditoriali, della possibilità di predisporre un unico contratto di base che interessi tutto il variegato mondo

della mobilità; infatti, poco si comprende perché due lavoratori che svolgono simili attività lavorative - pensiamo per analogia al macchinista delle ferrovie ed al conduttore della metropolitana - possano essere regolati da diverse normative.

L'attuale situazione politica, certamente più stabile e concreta delle precedenti, impone l'opportunità di affrontare seriamente tale processo innovativo, svincolando ogni elemento di "casta" e di pregiudizio sindacale e procedendo, pertanto, alla concretizzazione del negoziato.

In quest'ottica il FAST, già da tempo, si era allineato a tale eventualità (lo dimostrano gli accordi ed i contatti già in essere in talune realtà locali) aggregando il mondo dei ferrovieri con quello degli autoferrotranvieri, per fare un esempio pratico il caso della Lombardia.

Il FAST, dopo la felice esperienza lombarda, sta affrontando, con serietà e determinazione, la prosecuzione del suo lungimirante percorso anche nelle Regioni Campania e Calabria, ma soprattutto nel Lazio, dove il mondo della mobilità pubblica e privata costituisce una valenza determinante nel quadro programmatico. D'altra parte la necessità di riutilizzare un'unica normativa per la gestione integrata dei diversi settori della mobilità, apre ad una maggiore efficiente flessibilità operativa da un lato ed alla opportuna specializzazione di settore, tutti elementi coinvolti, assieme ad altri, al processo di riorganizzazione economica e finanziaria delle Aziende.

Appare evidente che, a fronte di una unica contrattazione generale, sarà necessario ricorrere, alla regolamentazione dei Contratti Aziendali, proprio per salvaguardare talune situazioni specifiche della mobilità.

Il FAST, in quest'ottica, ha da tempo iniziato un processo organizzativo tendente ad uniformare la normativa degli autoferrotranvieri, peraltro obsoleta e sufficientemente rivisitata alla luce delle recenti normative legislative, con quella dei ferrovieri. Pietro Serbassi, Segretario Nazionale del FAST, ha le idee ben chiare e concrete per affrontare con capacità e determinazione il processo riorganizzativo dei rapporti sindacali della futura mobilità.



Settore Appalti e Servizi

di Antonio Vitiello

Lo stato dell'arte del Contratto Unico della Mobilità

E' doveroso riportare lo scenario in cui si stanno muovendo i vari protagonisti, seduti attorno al tavolo ministeriale con il ministro Sacconi, per la discussione del tanto agognato contratto unico della mobilità.

Al di là delle considerazioni sulla consistenza contrattuale - che al momento è alquanto nebulosa - ci teniamo a sottolineare che adesso (23 aprile 2009) la problematica più cogente che impedisce la firma di detto contratto riguarda soprattutto il settore degli appalti ferroviari.

Su tale spinosa questione si registra una precisa e netta spaccatura del tavolo sindacale; infatti da un lato vi sono le sigle sindacali che firmerebbero anche senza l'inserimento del settore degli appalti, mentre dall'altro la posizione intransigente di chi come noi si ritiene indisponibile a firmare tale protocollo senza l'inserimento del settore degli appalti.

E' estremamente grave vedere al tavolo della rappresentanza sindacale questa spaccatura, che penalizza fortemente il già tanto martoriato settore degli appalti che ancora una

volta non riesce a trovare la necessaria tranquillità per fornire un servizio qualitativo richiesto da più parti (Committenza F.S. ed utenza).

Si sta assistendo ancora una volta ad uno scambio di accuse tra le aziende del settore (rappresentate da FISE) e la committenza F.S., con il lavoratori che fanno da sparring - partner ora all'uno ora all'altro.

Non vorremmo che si ripresentasse la situazione che nel 2000 ci portò ad un aspro confronto, con pesanti ripercussioni dal punto di vista sociale (treni saltati, pulizie non effettuate, stazioni occupate).

Auspichiamo che i lavoratori del settore appalti a vigilino e si tengano informati, tramite le proprie rappresentanze sindacali, sugli sviluppi della situazione per valutare insieme le iniziative da intraprendere.



Semplicità

Le domande che ti pongono più spesso, quando dici di essere un macchinista, sono due.

La prima è un classico: ma il treno come fa a svoltare, ha il volante?

Chi di noi non se l'è sentita rivolgere, almeno una volta?

Ma la domanda, quella vera, quella che ti mette in crisi è la seconda: è difficile guidare un treno?

E qui ciascuno di noi si è sbizzarrito, negli anni, a dare le risposte più varie.

Ci sono quelli che cominciano a metterla giù grave, spiegando quanto sia difficile diventare macchinisti e quanto lo sia ancora di più farlo quotidianamente, questo dannato mestiere *“che però, signora mia, non cambierei con nessun altro perché io a fare 8 -14 seduto a una scrivania mi sentirei morire!”*.

Noi conosciamo però un macchinista che, quando qualcuno gli rivolgeva questa domanda rispondeva, testualmente: ma no, non è difficile, ci riesco persino io!

Ora, qualche settimana fa abbiamo assistito, dai telegiornali, al viaggio inaugurale dell'Alta Velocità, alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri.

Cappello da ferroviere in testa, il *premier* si è posizionato, come gli compete - e come al solito - al centro della scena.

Osservando i macchinisti che lavoravano, ha esclamato: *“E' più facile guidare il Freccia Rossa che il Paese”*.

Ci è tornata subito in mente quella scena di un film di qualche anno fa in cui il protagonista (interpretato da un grande Massimo Troisi), a chi gli raccontava che l'intervento del capo del governo (di qualche *ventennio* fa...) bloccò uno sciopero dei ferrovieri e fece ripartire i treni, rispose: *“Ma per far camminare i treni c'era bisogno di farlo capo del Governo? Bastava farlo capo stazione!”*.

Questo ricordo però è stato immediatamente scacciato dalla Rivelazione (con la maiuscola);

perché finalmente, in quel preciso istante, abbiamo compreso i problemi delle nostre ferrovie.

Negli ultimi vent'anni noi abbiamo visto quest'azienda sprecare mesi e mesi per formare professionalmente i macchinisti; abbiamo visto anche che per assegnarli ai turni Alta Velocità ci sono state, come credevamo giusto, delle severissime selezioni.

Ma poi sentiamo una persona che - per sua stessa ammissione - non sale su un treno da alcuni decenni, affermare che guidare un treno è facilissimo. Non chiede neanche dov'è il volante!

Credeteci, ci è crollato un mondo! E noi che *“ce la tiravamo”* da grandi professionisti: *“sa, signora mia, per formare professionalmente un macchinista occorrono almeno due anni!”*.

Smaltita la delusione, però, almeno una cosa ci rimane.

Che quando qualcuno ci chiederà se è difficile guidare un treno, potremo rispondere che no, non lo è: ci riesce persino il Presidente del Consiglio!



Fondo Bilaterale ... quali obiettivi.

di Agostino Apadula

Con il Fondo bilaterale il Sindacato tutto, e la FAST FerroVie in particolare, ritiene di poter assicurare un grado di copertura e di tutela per i Ferrovieri dipendenti dalle Società del Gruppo F.S. interessati da stati di crisi, sia temporanei che strutturali, **certamente più avanzato di quello garantito oggi dai normali ammortizzatori destinati al privato impiego.**

Per la sua definizione il sindacato è impegnato a fare in modo che la sua applicazione sia resa fruibile quanto prima, sia per l'aspetto delle prestazioni ordinarie che per quelle straordinarie, riducendo così per quanto possibile i tempi di adempimento per la sua collocazione presso l'INPS.

Cos'è il Fondo Bilaterale

Questo nuovo e più tutelante ammortizzatore sociale trova la sua fonte giuridica nell'art. 2 della legge 662 del 1996 che prevede la costituzione, mediante contrattazione collettiva nazionale, di fondi per il perseguimento di politiche attive di sostegno del reddito e dell'occupazione, nell'ambito dei processi di ristrutturazione aziendale, per il riequilibrio delle tensioni occupazionali sia temporanee che strutturali. Oltre che per le aziende del Gruppo F.S., specifici accordi sono già operanti per i lavoratori del Credito e delle Poste spa.

A chi si applica

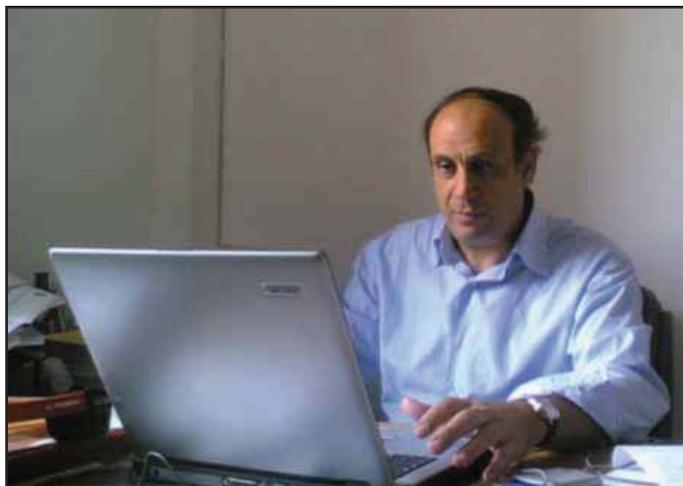
Ai lavoratori dipendenti, con contratto a tempo indeterminato, delle Società del Gruppo FS che hanno stipulato il CCNL delle Attività Ferroviarie e il Contratto aziendale del 16.4.2003;

Come si finanzia

Mediante il contributo delle aziende e dei lavoratori. Allo stato il Fondo già istituito presso il Gruppo F.S. ha una dotazione di circa 130 milioni di Euro, che sarà possibile utilizzare per finanziare le prestazioni ordinarie secondo come sarà previsto nell'accordo istitutivo e di procedura. Il contributo delle parti, sospeso nel 2005 verrà riattivato, se necessario, in relazione alle disponibilità economiche già accantonate, successivamente alla formalizzazione della nuova struttura presso l'INPS, nei seguenti termini: 0,50 della retribuzione imponibile dei lavoratori a tempo indeterminato presenti nelle Società del Gruppo F.S. così ripartito: **0,375 a carico dei datori di lavoro e 0,125 dei lavoratori interessati;**

Il ruolo del Sindacato

Per la gestione di questo strumento di tutela del lavoro sarà determinante il ruolo delle Segreterie Regionali del sindacato e delle R.S.U. di riferimento dell'unità produttiva interessata da eventuali tensioni produttive ed occupazionali;



Come si erogano le prestazioni del Fondo

Solo a seguito dell'attuazione delle fasi pattizie previste dal sistema di relazioni industriali del CCNL delle Attività Ferroviarie, del Contratto aziendale del 16.4.2003 e delle fasi procedurali del regolamento del Fondo definite su base nazionale;

Stato di crisi ed apertura della trattativa sui territori

Le Società del Gruppo F.S. che, per esigenze di ristrutturazione produttiva, organizzativa o di innovazione tecnologica prevedono di avere ricadute occupazionali, per accedere alle prestazioni del fondo devono presentare alle Segreterie Regionali firmatarie del presente accordo ed alle R.S.U. **un motivato ed articolato progetto**, nel quale dovranno esplicitare gli obiettivi da perseguire, le misure da adottare e le conseguenti ricadute occupazionali che ritengono possano esserci, specificando compiutamente:

- ▶ i motivi tecnici, organizzativi o produttivi alla base del programma di ristrutturazione/riorganizzazione aziendale;
- ▶ il numero e i profili/figure professionali del personale da considerare, a loro giudizio, eccedentario;
- ▶ i tempi di attuazione del processo di riduzione del personale, con le conseguenti ricadute occupazionali.

Contestuale comunicazione sui termini del progetto aziendale dovrà essere inviata anche alle Segreterie Nazionali delle OO.SS. ed all'UPLMO (Ufficio Provinciale del Lavoro e della Massima Occupazione) competente per territorio.

Apertura della procedura

Le motivazioni che giustificano l'attivazione del confronto sindacale sono:

- ▶ razionalizzazione e rinnovo tecnologico degli impianti;

- ▶ riduzione o trasformazione dell'attività o del lavoro finalizzati a migliorare l'efficienza produttiva e la qualità della produzione;
- ▶ cessazione di attività.

Le prestazioni previste dal Fondo bilaterale

Il Fondo bilaterale eroga **prestazioni ordinarie**, dette conservative perché finalizzate al mantenimento del rapporto di lavoro, mediante:

- ▶ il finanziamento di programmi formativi di riconversione, riqualificazione ed aggiornamento professionale;
 - ▶ finanziamento di prestazioni a favore dei lavoratori interessati da riduzioni dell'orario di lavoro/part-time;
- e **prestazioni straordinarie**, dette risolutive perché finalizzate alla risoluzione del rapporto di lavoro attraverso:
- ▶ l'erogazione di assegni straordinari per il sostegno al reddito ed per il versamento della contribuzione correlata;

L'accesso alle prestazioni straordinarie comporta conseguentemente la contestuale corresponsione del TFR.

Assenza di accordo sindacale sul progetto aziendale

In questo caso, dopo la trattativa sul territorio e davanti al Direttore dell'UPLMO competente per territorio, l'intesa si intenderà definita e verrà sottoscritta dalle parti, sulla base delle ragioni tecniche, organizzative e produttive individuate dalla Società, per una quantità di personale eccedentario non superiore al 30% delle esigenze di riduzione di personale dichiarate nel progetto aziendale.

In tale evenienza l'azienda interessata **potrà però utilizzare, per il riequilibrio occupazionale, esclusivamente gli strumenti di gestione delle eccedenze su base volontaria, senza poter avere accesso quindi agli strumenti obbligatori di riequilibrio occupazionale previsti dal Fondo.**

Le misure delle prestazioni ordinarie finanziate dal Fondo bilaterale

- ▶ Nei casi di accesso alle prestazioni ordinarie di riconversione o riqualificazione professionale, il contributo al finanziamento dei programmi formativi è pari alla corrispondente retribuzione lorda percepita dagli interessati;
- ▶ quando invece si è interessati da riduzione dell'orario di lavoro/part-time il Fondo eroga ai lavoratori un assegno ordinario per il sostegno del reddito, calcolato nella misura del 70% della retribuzione lorda mensile che sarebbe spettata per le prestazioni non rese.

Resta inteso che durante il periodo di fruizione delle prestazioni ordinarie/conservative il valore degli assegni sarà incrementato in ragione degli accordi contrattuali che dovessero modificare le voci fisse e continuative della retribuzione.

Il valore delle prestazioni straordinarie

Nel caso in cui si accede invece alla prestazione di accompagnamento in pensione, il cui costo è a totale carico delle Società del Gruppo F.S., per il tramite del Fondo verrà erogato:



- ▶ ai Ferrovieri interessati che **maturano il diritto all'assegno pensionistico di anzianità prima di quella di vecchiaia**, un assegno straordinario di sostegno al reddito, **oltre al versamento della contribuzione correlata utile per maturare l'accesso al diritto all'assegno pensionistico**, del valore pari alla sommatoria dei seguenti importi:

- valore netto del trattamento pensionistico spettante nei regimi previdenziali obbligatori di riferimento, **calcolato con la maggiorazione virtuale dell'anzianità contributiva mancante per il diritto alla pensione di anzianità massima;**

- l'importo delle ritenute di legge su detto assegno straordinario.

- ▶ per i Ferrovieri che invece maturano il diritto all'assegno pensionistico di vecchiaia prima di quella di anzianità, l'assegno di mantenimento sarà pari alla sommatoria dei seguenti importi:

- valore netto del trattamento pensionistico spettante, nei regimi previdenziali obbligatori di riferimento, **calcolato con la maggiorazione virtuale dell'anzianità contributiva mancante per il diritto alla pensione di vecchiaia, di una entità quindi pari alla pensione massima che si sarebbe potuta maturare, oltre al versamento della contribuzione correlata utile per maturare l'accesso al diritto all'assegno pensionistico;**

l'importo delle ritenute di legge su detto assegno straordinario.

Gli assegni straordinari per il sostegno del reddito, erogati

dal Fondo per un massimo di 48 mesi dalla data di cessazione del rapporto di lavoro dei lavoratori, nell'ambito del periodo di durata del Fondo, **poiché calcolati in anticipo sul valore massimo della pensione virtuale**, non sono soggetti a forme perequative e cesseranno con la liquidazione del primo assegno pensionistico, **per il quale dovrà essere prodotta la prevista domanda all'INPS un mese prima della maturazione del diritto**.

Liquidazione anticipata del il valore degli assegni mensili

E' prevista la possibilità di ottenere in forma anticipata, in una unica soluzione, un assegno straordinario che, in questo caso, sarà pari ad un importo corrispondente al 60% del valore attuale, calcolato secondo il tasso ufficiale di riferimento vigente alla data di stipulazione del presente accordo, di quanto sarebbe spettato se detta erogazione fosse avvenuta in forma rateale, dedotta la contribuzione previdenziale correlata, che pertanto non verrà più versata.

Modifiche legislative al sistema previdenziale

Qualora intervengano modifiche legislative per l'accesso alle prestazioni pensionistiche obbligatorie di riferimento e per la loro erogazione, le parti definiranno le specifiche azioni correttive da apportare in considerazione delle posizioni dei lavoratori che usufruiscono delle prestazioni straordinarie del Fondo.

Ferrovieri da interessare alle prestazioni del Fondo Bilaterale

Per l'individuazione dei lavoratori da avviare alle prestazioni ordinarie e straordinarie in via prioritaria vale il criterio della volontarietà; si terrà conto dei seguenti criteri di accesso, fermo restando che a parità di condizioni si valuteranno i carichi di famiglia:

- ▶ utilizzo di tipologie contrattuali che consentano una gestione flessibile del rapporto di lavoro, nell'ambito degli istituti previsti dal CCNL;
- ▶ processi di mobilità professionale e/o geografica anche attraverso la riqualificazione professionale, entro i limiti specificati dagli accordi;
- ▶ accesso alle prestazioni straordinarie del personale che nell'arco dei 48 mesi, e comunque non oltre il compimento del 65° anno di età, raggiunge i requisiti previsti per ottenere l'erogazione della prestazione pensionistica obbligatoria (età e/o contributi)

Presenza di esubero dopo la fase volontaria

Nei casi in cui le azioni per l'accesso su base volontaria alle prestazioni del Fondo non consentano di superare le problematiche occupazionali definite nell'accordo sindacale territoriale, per le ulteriori situazioni di eccedenza si adotteranno gli strumenti che seguono, secondo la successione di priorità indicata:

- ▶ riconversione/riqualificazione professionale, anche interaziendale, **con i criteri di priorità di cui al punto 8 dell'art. 40 del vigente CCNL delle Attività Ferroviarie**, utilizzando le prestazioni ordinarie;
- ▶ **risoluzione del rapporto di lavoro** del personale che

risulti in possesso dei requisiti per ottenere l'erogazione della prestazione pensionistica obbligatoria, tenendo conto del criterio della maggiore anzianità contributiva posseduta. A parità di condizioni, si terrà conto dei minori carichi di famiglia;

- ▶ **collocazione nella prestazione straordinaria di accompagnamento in pensione**. L'ordine di priorità sarà determinato dalla maggiore prossimità al raggiungimento del primo tra i requisiti previsti per ottenere l'erogazione della prestazione pensionistica obbligatoria (età e/o contributi) retrocedendo sino ad individuare i lavoratori che raggiungano tali requisiti permanendo nel Fondo fino alla durata massima prevista di 48 mesi;
- ▶ **riduzioni di orario/part-time** utilizzando le prestazioni ordinarie di cui all'art 6, lettera b) dell'Accordo istitutivo del Fondo, con i criteri di priorità di cui al punto 6 dell'art.40 del vigente CCNL delle Attività Ferroviarie.

Criteri convenzionali di scelta degli esuberanti, nell'ambito delle singole fattispecie di priorità

Definita la procedura di cui ai precedenti punti e raggiunto l'accordo, **nell'intento comune di ridurre/attenuare le tensioni sul piano sociale derivanti dall'attuazione del citato processo di riorganizzazione e ristrutturazione**, O.S. e Società F.S. convengono che l'individuazione dei lavoratori in esubero, destinatari delle prestazioni dl Fondo, avvenga con i seguenti criteri di priorità:

- ▶ lavoratori in possesso dei requisiti professionali indicati dall'accordo e che al tempo della sottoscrizione dell'accordo medesimo hanno raggiunto i requisiti per poter fruire dei trattamenti pensionistici obbligatori;
- ▶ lavoratori in possesso dei requisiti professionali indicati dall'accordo che, nell'arco di 48 mesi dalla data di accesso al Fondo, e comunque non oltre il compimento del 65° anno di età, raggiungono i requisiti previsti per ottenere l'erogazione della prestazione pensionistica obbligatoria (età e/o contributi);
- ▶ lavoratori in possesso dei requisiti professionali individuati dall'accordo che possono fruire delle prestazioni ordinarie di riconversione professionale che saranno individuati con i criteri di priorità di cui al punto 8 dell'art. 40 del vigente CCNL delle Attività Ferroviarie;
- ▶ lavoratori in possesso dei requisiti professionali individuati dall'accordo che possono fruire delle prestazioni ordinarie di part-time, che saranno individuati con i criteri di priorità di cui al punto 6 dell'art. 40 del vigente CCNL delle Attività Ferroviarie.

Quando tempo resta in vigore il Fondo Bilaterale

La durata del Fondo è stata fissata in dieci anni a partire dalla data di posizionamento all'interno dell'INPS.

Durata massima delle sue prestazioni

Le prestazioni straordinarie possono valere al massimo per quattro anni, mentre la prestazione di riduzione di orario di lavoro/ part-time diciotto mesi, nell'ambito della valenza della validità del Fondo.

come verrà amministrato il Fondo bilaterale

Il Fondo sarà gestito da un Comitato amministratore, composto pariteticamente dalle Società del Gruppo F.S. e dalle O.S. stipulanti l'accordo. Il Presidente del Comitato verrà eletto dal Comitato stesso, a rotazione tra i propri componenti di parte aziendale e di parte sindacale.

Le deliberazioni saranno assunte a maggioranza qualificata dei 2/3 e, in caso di parità nelle votazioni, prevale il voto del presidente.

Sono in via di definizione le presenze, nella gestione del Fondo, dei Ministeri interessati e del collegio sindacale dell'INPS.

compiti del comitato amministratore del Fondo

- ▶ predisporre, sulla base dei criteri stabiliti dal consiglio di indirizzo e vigilanza dell'INPS, il bilancio preventivo e il bilancio consuntivo annuale di gestione,
- ▶ deliberare in ordine alla concessione degli interventi e dei trattamenti, ordinari e straordinari,
- ▶ deliberare eventuali revoche e/o sospensioni delle prestazioni;
- ▶ vigilare sull'affluenza dei contributi, sull'ammissione agli interventi e sull'erogazione dei trattamenti, nonché sull'andamento della gestione;
- ▶ deliberare, sulla base delle intese raggiunte tra le parti fir-

matarie dell'accordo, sulle misure dei contributi e sulle loro eventuali sospensioni;

- ▶ decidere in unica istanza sui ricorsi in materia di contributi e prestazioni;
- ▶ formulare, più in generale, proposte alle parti stipulanti in materia di contributi, interventi e trattamenti.

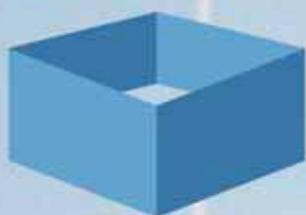
Come si può quindi ben valutare, il valore delle tutele che il Fondo Bilaterale prevede per i Ferrovieri interessati da processi di ristrutturazione delle loro realtà produttive è molto alto in quanto, con le prestazioni ordinarie, siano di part time che di riconversione professionale, viene salvaguardato il loro rapporto di lavoro, mentre qualora dovessero essere destinatari della prestazione straordinaria dell'accompagnamento in pensione viene loro garantito un assegno straordinario, fino al momento della loro naturale finestra pensionistica d'uscita, quando potranno, a domanda da proporre il mese prima, usufruire dell'assegno pensionistico.

Il ruolo decisivo inoltre assegnato alle strutture territoriali del Sindacato ed alle R.S.U. per la determinazione degli esuberanti e per la gestione delle prestazioni del Fondo, siano esse conservative che risolutive del rapporto di lavoro, costituisce una condizione di ulteriore garanzia di democrazia assicurata ai lavoratori, che potranno così partecipare direttamente, supportando i loro rappresentanti, alla valutazione dei progetti di ristrutturazione aziendale, per far sì che essi siano volti allo sviluppo dell'occupazione.

Anno II - n. 3-4/2009
Mensile del Sindacato Autonomo FAST-FerroVie
Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-FerroVie
Redazione, Direzione e Amministrazione:
Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma
Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666
Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556
Email: sn@fastferrovie.it
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n. 353 del 14 settembre 2006
Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1, comma 1 - DCB ROMA
Direttore Responsabile:
Pietro Serbassi
Coordinamento Editoriale:
Antonio Scalise, Luca Vitali
Segretario di Redazione:
Massimiliano Pantanella
Comitato di Redazione:
Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi, Vincenzo Notarnicola
Imp. e grafica:
Paolo Piovesan, Giuliano Leone
Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello
Hanno collaborato a questo numero:
A. Apadula, F. Carenini, S. Genovese, M. Ilacqua, G. Martinelli, G. Minutoli, D. Mirabelli, V. Rogolino, A. Serrini, A. Viola, A. Vitiello.
Copia euro 2,00 - Abbonamento euro 18,00
Abbonamento sostenitore euro 250,00
Tutti i versamenti devono essere effettuati sul C/C Bancario, n. 13 intestato a:
FAST-Ferrovie
presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini
Si prega indicare chiaramente il proprio nome e indirizzo, nonché la causale del versamento
Stampa: Empograph
00010 Villa Adriana (Roma)
Chiuso in tipografia il 5/05/2009

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)



Fondo FUTURO

HDI conferma nel 2008
il trend positivo
di Fondo Futuro
del 4,51%

4,51%

L'opportunità esclusiva
per i clienti
HDI Assicurazioni
che investono
i propri risparmi

www.inlinea-hdi.it

tutte le informazioni più utili
24 ore su 24 con un semplice click.

N° Verde **800 082082**

I nostri consulenti saranno sempre a
disposizione per qualsiasi informazione.

Prima della adesione leggere il prospetto informativo



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.