

LAVORO

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie

Vendita e Assistenza

Speciale Sardegna

Riordino T.F.R.

Le Ripartizioni e la Marmellata



n° 7-8
Luglio-Agosto 2007



Cap.Ital.Fin.

FINANZIARIA S.p.A.

U.I.C. 35105 - ABI 3284419

Il Prestito Bancario Riservato agli iscritti FastFerrovie

erogato da primari istituti di credito
con trattenuta in busta paga

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

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



Perchè sceglierci?

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

Info:

FAST tel 064454923 fax 0649385806 Mail infoprestiti@sindacatofast.it

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

Prestito personale mediante cessione del quinto dello stipendio.

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

LA VOCE delle Attività Ferroviarie

SOMMARIO

Anno II - n. 7-8/2007

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

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

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

Direttore Responsabile:
Pietro Serbassi

Coordinamento Editoriale:
Vincenzo Notarnicola

Segretario di Redazione:
Massimiliano Pantanella

Comitato di Redazione:
Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi, Antonio Scalise, Sergio Vecchione

Imp. e grafica:

Paolo Piovesan, Giuliano Leone

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

Hanno collaborato a questo numero:

A. Apadula, C. Baltieri, A. Casini, G. Costantino, B. Marro, Paracelso, R. Santi, T. Tofone, A. Viola, L. Vitali, 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 20/7/2007

Editoriale

**Liberalizzazioni: L'Europa frena,
L'Italia accelera**
di Pietro Serbassi pag. 4

Quanto è carica la pistola dell'A.D.
di Paracelso pag. 7

**IN-IDONEI Quale differenza può fare
una semplice preposizione**
di Stefano Della Vedova pag. 9

**Le ripartizioni dei servizi...
e i barattoli di marmellata**
di Vincenzo Notarnicola pag. 10

Quadri & Sindacato Riflessioni sullo sciopero
di Mirco Casini pag. 13

L'importanza della specializzazione
di Aniello Carpenito pag. 14

Il punto su Appalti & Servizi
di Antonio Vitiello pag. 16

**Il primo passo per combattere le aggressioni
è riconoscerle come problema**
di Tiziana Tofone pag. 18

Salto ad ostacoli per la "Protezione Aziendale"
di Carlo Nevi pag. 20

Lo Stato Libero di FS
di Antonio Scalise pag. 21

**Sbb Cargo: una realtà nel mondo
del trasporto merci in Italia**
di Guido Costantino pag. 22

La bacheca delle RLS pag. 24

Dall'ingegneria e dalla tecnica alla pratica
di Chiara Bandieri pag. 26

Osservazioni e proposte di modifica
di Roberto Santi pag. 27

**Cambiamenti del nucleo familiare e
realizzazione professionale delle donne**
di Brigida Marro pag. 29

Problemi logistici in Lombardia
di Antonio Scalise pag. 32

Alla scoperta della Toscana
di Chiara Bandieri pag. 33

Diritto al pasto
di Alessandro Viola pag. 35

Sardegna, grande progettualità, pochi risultati
di Alessandro Viola pag. 36

Friuli e Liberalizzazioni pag. 38

Una doverosa precisazione pag. 41

SPECIALE PREVIDENZA

di Agostino Apadula
Vertenza Amianto pag. 42

di Luca Vitali

**Il modello fondi pensione è oggettivamente
più efficiente del TFR?** pag. 44

COME ERAVAMO

di Giorgio Baltieri
Ci vuole un fisico bestiale pag. 46

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 Fabbriato 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)

Liberalizzazioni: l'Europa frena l'Italia accelera

L'editoriale di Pietro Serbassi

Con l'accordo del 15 maggio 2007 ritenevamo di aver fatto un grande passo in avanti nella vertenza di sviluppo del trasporto ferroviario in Italia, avendo finalmente avuto, direttamente dal Presidente del Consiglio dei Ministri, On. Prof. Romano Prodi, un impegno formale in merito alla volontà del Governo, di impegnare nelle ferrovie le risorse necessarie e di voler procedere nel piano di liberalizzazioni a fronte di un coerente sistema di regole.

Infatti, nell'accordo sottoscritto poche ore dopo con l'On. Enrico Letta, avevamo condiviso gli obiettivi da perseguire in seno alla "Cabina di Regia" in merito:

- 1) alla **regolazione della concorrenza e dell'accesso al mercato, nonché alla definizione del servizio universale;**
- 2) alla **costruzione di un contratto unico di riferimento per l'intero settore;**
- 3) al **piano d'impresa relativamente alle parti legate sia allo sviluppo dei servizi e della produzione, sia agli investimenti, sia all'articolazione societaria nell'unicità di Gruppo.**

Iniziare, però, il confronto dando vita al tavolo sul Piano d'Impresa, partendo, quindi, alla rovescia rispetto al programma fatto e fuori da ogni logica, ha reso, da subito, estremamente ostico il percorso intrapreso, con l'ulteriore aggravante costituita dall'avvio dell'iter legislativo dagli emendamenti del Governo sul cosiddetto decreto "Bersani".

Tutto ciò, chiaramente, non può garantire quel confronto trasparente e univoco, in grado di essere foriero di soluzioni positive e condivise.

Un ulteriore importante elemento di difficoltà nel confronto tra le

parti, è costituito dallo stato di avanzamento, nel suo iter legislativo, del disegno di legge relativo alla liberalizzazione del Trasporto Pubblico Locale, il così detto "Lanzillotta".

In estrema sintesi questi sono i motivi che ci hanno portato alla seconda azione di sciopero, di tutti i ferrovieri, il giorno 22 giugno 2007, con la relativa manifestazione a Piazza della Croce Rossa.

Nonostante i detrattori ne abbiano dette di tutti i colori, è indubbia la riuscita della manifestazione e la grande adesione allo sciopero, malgrado un preoccupante silenzio dei mass media nell'annunciare la protesta. Deprecabile è lo strascico di polemiche di vario genere, che ha farcito i disparati commenti consequenziali all'azione di lotta. Ci sono state quelle di chi continua a voler dimostrare, a torto, che c'è un forte scollamento fra il Sindacato e la propria base associata e quelle di chi, non trovando di meglio, si è stracciato le vesti per i treni supplementari fatti, al fine di portare i Ferrovieri alla manifestazione, ed effettuati a seguito dei treni da garantire, arrivando a invocare perfino l'intervento della Corte dei Conti, malgrado l'iniziativa fosse mirata a non intasare i pochi convogli che vengono garantiti nel periodo di sciopero.

È davvero singolare vedere la lettura negativa data per un'attenzione che come Sindacato abbiamo voluto dare al "Cliente", comprendendo il disagio nel periodo di sciopero e non volendolo aumentare per l'afflusso di Ferrovieri sui treni garantiti che avrebbero comunque potuto prendere.

Detto ciò, torniamo al problema delle liberalizzazioni che in Italia trovano paternità indiscussa nel Ministro Bersani.



In una società dove la liberalizzazione dei sistemi economici è diventata più un sistema di culto che la ricerca di benefici per il cittadino, certamente non è positivo essere definito il padre di quello che in realtà è il disastro delle grandi imprese di stato italiane.

Ora, non vorremmo essere additati come conservatori di un "ancient régime", in quanto è evidente la necessità che c'era di dover cambiare lo sclerotico sistema monopolistico che regnava in importanti settori economici. **Il problema è come questi cambiamenti vanno fatti e in quanto tempo, ma soprattutto con quali regole.**

Purtroppo, l'approccio che ha avuto il Ministro Bersani in questa rivoluzione economica non è stato caratterizzato da una omogeneità di comportamenti e da un adeguamento delle regole, ottenuto magari attraverso il confronto con tutte le forze sociali, ma ricercando esclusivamente il benessere di quei "capitani Coraggiosi" del capitalismo Italiano, che così poco hanno dimostrato di aver a cuore gli interessi dei cittadini.

Comunque, possiamo dire che almeno il Ministro Bersani, ogni volta che è al Governo, ci prova. Con i suoi modi, ma ci prova. Invece, in merito alle liberalizza-

zioni, la precedente legislatura è passata senza infamia e senza lode. Cinque anni di governo nei quali, una tematica così importante per il Paese, non è stata mai affrontata con la dovuta determinazione. Ciò è dimostrato dal fatto che, il precedente Governo, è intervenuto solo a seguito delle pressioni esercitate della Commissione UE, come nel caso del DLgs 188/2003 che, è risaputo, fu emanato l'ultimo giorno utile per evitare di incorrere in sanzioni. Quindi con tutti i difetti delle cose fatte in fretta e all'ultimo momento, tanto che ora è necessario apportarvi delle sostanziali modifiche.

Certamente, oggi diventa necessario rivedere i processi di liberalizzazione, specialmente dopo che la Commissione UE ha dato un primo colpo di freno alle spinte di qualche tempo addietro. Anche il neo Presidente Francese, Nicolas Sarkozy, in coerenza con una politica nazionale da sempre caratterizzata da un forte protezionismo riguardo le proprie Imprese, ha di fatto invertito la rotta in tema di privatizzazioni rispetto alle direttive europee.

Pertanto alla luce di questi fatti che acclarano uno scarso risultato delle liberalizzazioni e una rivisitazione più o meno evidente dei processi di riforma, diventa spontaneo chiedersi:

- Perché solo l'Italia sembra che rischi richiami dalla commissione UE?
- Perché è ritenuto un bieco conservatore chi chiede la Clausola sociale o la definizione di servizio universale per tutto ciò che garantisce la mobilità del Paese?
- Perché la Corte di Giustizia UE dovrebbe "interferire" solo in Italia sulle leggi a tutela del mondo del lavoro?

Sono domande che riteniamo trovino risposta soprattutto nelle scelte di politica economica che deve fare il Parlamento Italiano e bisogna che venga chiarito una volta per tutte che non è l'Unione Europea a chiederci particolari legislazioni. I politici nostrani

devono avere il coraggio di dire chiaramente quali sono le loro determinazioni politiche ed assumersene la responsabilità di fronte ai cittadini senza mascherarsi dietro vincoli UE inesistenti.

Alla luce degli elementi suesposti, è diventata ineluttabile una ulteriore azione di sciopero per il 22 luglio 2007, la quale, comunque, non deve intendersi come azione limitata alla vertenza verso il Governo, ma includere i tanti problemi aperti con il Gruppo FS. Proprio con il Gruppo FS diventa necessario aprire un confronto che, ancora prima del Piano d'Impresa, dovrà prevedere una serie di **assunzioni**, necessarie per mantenere quel poco di "know how" aziendale rimasto dopo gli "scellerati" esodi delle precedenti gestioni, ai quali si assommano quelli che, in forma strisciante, stanno avvenendo in questo periodo. Un programma di assunzioni diventa pertanto necessario per garantire la possibilità che il Gruppo FS possa avviarsi in un piano industriale che ne garantisca lo sviluppo.

Nel periodo che ci separa dalla prossima azione di sciopero riteniamo determinante che gli incontri previsti in seno alla **cabina di regia**, prendano una cadenza più stretta in modo che il **Sindacato** possa sincerarsi che, per il Governo, il problema dei trasporti su rotaia non è l'ultima delle priorità.

Anche se il tempo che ci separa dalla prossima azione di lotta è molto limitato, un

approccio di positiva costruttività diventa basilare per condividere gli obiettivi dei due temi che il Sindacato ritiene essenziali per sbloccare i negoziati.

È evidente che necessita una definizione chiara di quel **servizio universale** e di come questi debba essere sostenuto. Non è sufficiente fare una separazione netta tra il servizio che riesce ad avere la necessaria copertura economica e quello che, strutturalmente, pur non riuscendo a coprire i propri costi, è indispensabile per la mobilità del Paese.

L'altro punto irrinunciabile è rappresentato dalla tanto agognata **Clausola Sociale**. A tal fine, è bene ricordare come, partendo da un impegno del Governo, preso nel lontano 23 novembre 1999, proprio in merito alla clausola sociale, il 16 aprile 2003 siamo giunti alla stipula dell'attuale CCNL delle Attività Ferroviarie, nella stesura del quale il Sindacato ha fatto tutta la sua parte e ha mantenuto i suoi impegni.

Oggi è giunto l'improcrastinabile momento in cui dobbiamo chiedere che tutte le Imprese

PER CONTARE DI PIU' 

... PER TUTELARTI

... E CRESCERE INSIEME

ISCRIVITI ALLA FAST-FERROVIE

The advertisement features a blue background with a white sunburst pattern. At the top, it says 'PER CONTARE DI PIU'' followed by the FAST Ferrovie logo. Below that, it says '... PER TUTELARTI' and '... E CRESCERE INSIEME'. The central image shows a train with several locomotives and passenger cars, with a group of railway workers in uniform walking in front of it. At the bottom, it says 'ISCRIVITI ALLA FAST-FERROVIE'.

Ferrovie operanti sull'infrastruttura nazionale, applichino lo stesso CCNL, garantendo così che la concorrenza possa svilupparsi sulla base delle reali capacità imprenditoriali dei management aziendali.

Siamo coscienti che, oggi più che mai, il Sindacato rischia per l'ennesima volta di essere accusato, da "politici illuminati" e da guru dell'economia, di essere il solito conservatore che tutela privilegi a scapito dei cittadini.

Ci resta difficile individuare, però, a quali cittadini ci si riferisce, visto che fino ad oggi, questo modo di fare, ha solo alimentato il perverso meccanismo di privatizzazione dei profitti a fronte della socializzazione delle perdite.

In ultima analisi, per continuare a tenere alta la guardia sull'argomento dei cosiddetti efficientamenti, sempre tesi al raggiungimento dell'equipaggio ad **agente solo**, riteniamo determinate condividere con tutti i soggetti interessati - Imprese Ferroviarie, Gestore dell'Infrastruttura, Organi Istituzionali e di controllo - l'attivazione di quegli approfondimenti necessari a garantire la sicurezza sul lavoro e soprattutto al servizio ferroviario.

Quindi con forza pretendiamo di avere riscontri oggettivi in merito al:

- 1) Sistema di Comunicazione, che deve essere garantito su tutta l'infrastruttura nazionale;
- 2) Sistema di Protezione e controllo della marcia del treno, sicuro e affidabile;
- 3) Impegni concreti e risolutivi sulla tutela del macchinista in caso di malore.

Elementi, questi, che all'apparenza potrebbero sembrare talmente elementari e basilari da non dover neanche essere messi in discussione ed invece, noi della FAST Ferrovie, abbiamo ragione ad avere alcune perplessità in merito che chiediamo ci vengano dissipate al più presto.

Malgrado quanto fin qui esposto, non pare che chi gestisce la cosa pubblica si ritenga ancora soddisfatto.

Proprio in questi giorni, infatti, sta completando il suo iter legislativo il disegno di legge "Bersani" che, oltre ai taxi e ai gestori dei distributori di combustibile da trasporto, interviene anche sul trasporto ferroviario, e non certo per semplificare le cose.

La criticità che come Sindacato ci è stata possibile evidenziare, al relatore incaricato dal Governo, prima che il disegno affrontasse la discussione e la votazione presso la Camera dei Deputati, è relativa alle ricadute consequenziali alla netta separazione che verrebbe

re il riequilibrio modale fra ferro e gomma, che in molti rivendicano senza approfondire grandi sforzi per realizzarlo. E' essenziale recuperare quote di mercato dal trasporto su gomma a favore di quello su ferrovia, soprattutto nei riguardi del trasporto merci.

Nei comunicati unitari fatti dal sindacato, è lapalissiana l'esigenza di condividere, con i Consumatori e con le Regioni, le stesse perplessità, perché i facili slogan potrebbero isolare ancora una volta il Sindacato, il quale non può permettere che si perpe-



fatta fra le linee dove si effettuano servizi redditizi da affidare al "libero mercato" e linee che non permettono di effettuare servizi che raggiungano l'equilibrio economico.

Per questa seconda tipologia dovrebbero essere individuate risorse pubbliche che stabiliscano quali linee - relazioni potranno rimanere in esercizio e quali dovranno essere man a mano dismesse.

È evidente che, se questo disegno dovesse realizzarsi, si avrebbe una forte riduzione della rete e della potenzialità del trasporto ferroviario in intere zone del Paese, presumibilmente, ampie zone del meridione, avrebbero un trasporto ferroviario ancor più penalizzato.

Tutto ciò, si contrappone a quello che secondo noi dovrebbe esse-

trino ulteriori danni a carico del cittadino/utente.

È altrettanto evidente che, avere servizi di alta qualità in concorrenza sulle migliori relazioni ferroviarie del nostro Paese, non solo è auspicabile ma è necessario se questa concorrenzialità favorisce e partecipa anche alla necessaria socialità e universalità del servizio.

Altro problema del quale il disegno di legge Bersani non tiene conto è quello della concorrenza sul mercato del lavoro, il cosiddetto dumping sociale, nonostante le indicazioni della Direttiva CE/49/2004 - meglio conosciuta come Direttiva Sicurezza - la quale mette in chiara relazione la sicurezza dell'esercizio ferroviario con le condizioni di lavoro e l'orario di lavoro stesso.

Quanto è carica la pistola dell' A. D.

di Paracelso

Le affermazioni di Mauro Moretti nel convegno sulle ferrovie tenutosi qualche tempo fa a Foligno, sono paradigmatiche dell'approccio, del metodo e dei contenuti della linea gestionale che il *Nostro* intende portare avanti.

Per l'Amministratore Delegato delle Ferrovie, infatti, i problemi delle ferrovie italiane sembrano sostanzialmente riconducibili a due criticità: il basso livello del prezzo dei biglietti e l'elevato costo del lavoro unito ad una scarsa produttività dello stesso.

Il tutto condito da un concetto, che ha ripetuto in altre occasioni, la cui gravità è sfuggita ai più e che più o meno suona così: la mediazione sociale è fuori dal perimetro della politica dell'impresa.

Ma andiamo con ordine.

Quanto al costo dei biglietti, vale preliminarmente la regola aurea che le comparazioni statistiche, se non chiare e condivise nella loro costruzione intrinseca, sono quanto di più inutile ed inesatto possa esistere. Valga per tutti il celeberrimo esempio del pollo, mangiato da uno ma diviso per due.

Dopodiché, anche a chi si intenda vagamente di economia e per quanto possa risultare sorprendente, non tutti gli euro sono uguali: ciò che differenzia il nostro da quello tedesco, per esempio, non è solo l'uomo vitruviano al posto dell'aquila, ma il differente e iniziale rapporto di cambio con le ex monete nazionali, lira e marco.

Il riflesso di tutto ciò con il costo della vita ed il rapporto con il potere d'acquisto, sembrano difficilmente contestabili.

Quanto al costo ed alla produttività del lavoro, il mistero è davvero grande.

Al di là di mille numeri e infiniti tecnicismi, nei quali si finisce col



perdersi senza giungere a capo di nulla, il dato incontrovertibile è che nell'arco di un decennio, il numero degli addetti si è praticamente dimezzato, l'impatto delle tecnologie (che inducono produttività ben oltre l'aritmetica diminuzione del numero degli addetti) è stato elevato e la produzione, tranne che nelle merci dove però è sempre stata trascurabile, è sostanzialmente (e purtroppo!) rimasta invariata negli anni.

Ora, se si vuol sostenere che su entrambi i "tasti", tariffe e lavoro, possono esservi margini di miglioramento, non c'è questione, visto che si tratta di una ovvietà.

Quel che è inaccettabile è che se ne facciano sostanzialmente gli assi portanti di una politica, o pseudopolitica, d'impresa.

A prescindere infatti dal giudizio che se ne può dare, si tratta di due terreni sui quali la pistola di Moretti è in prospettiva scarica: non impressionino a questo proposito i toni perentori e la boria, can che abbaia non morde.

Il Governo, in particolare questo che non può prescindere oltre certi limiti dal consenso sociale, ha sicuramente altre priorità e, con un occhio al debito pubblico che già

l'aumento dei tassi (destinato a durare) fa lievitare, deve stare accortissimo ad ogni tensione inflazionistica e i biglietti dei treni sono un dato sensibile.

I fatti, e i misfatti di Tiburtina, insegnano poi che aumentare i biglietti innesca anche tensioni sociali poco controllabili.

Quanto al lavoro, è ovvio che non si può ricorrere alla macelleria sociale, strada per fortuna interdotta: così come non ci si possono attendere facilitazioni ad hoc, tipo scivolamenti e prepensionamenti, sempre per le ragioni di cui sopra.

La stessa Cassa Integrazione, oltre a produrre contraccolpi sociali, costerebbe troppo al pubblico erario.

Anche qui le continue e francamente fastidiose minacce di "dare lavoro all'esterno", sono poco probabili oltre che noiose ed alla fine, quand'anche attuate, si ridurrebbero in un boomerang, visto che i ferrovieri, con buona pace, bisogna tenerceli.

E veniamo alla mediazione sociale.

Lavori stabili e lavori precari, multiculturalità e multisocialità della forza lavoro, precipuamente per l'irruzione della forza lavoro extracomunitaria (che prima o poi arriverà anche in FS), lavoratori giovani che "premono" per entrare e lavoratori anziani la cui permanenza nel ciclo produttivo verrà prolungata, come che finisca la vicenda pensionistica, rilevanza sociale del servizio ferroviario, e via dicendo, non consiglia ma impongono ad un manager di servizio collettivo la capacità e l'intelligenza della mediazione sociale.

Pensare di farne a meno, o addirittura prescindere, è sintomo da un lato di una grande debolezza personale e dall'altro di un vuoto preoccupante di strategia di sviluppo, quello vero, quello che serve al Paese.

IN - IDONEI, quale differenza può fare una semplice preposizione

di Stefano Della Vedova

L'art. 4 della Costituzione italiana recita: "La Repubblica riconosce a tutti i cittadini il diritto al lavoro e promuove le condizioni che rendano effettivo questo diritto".

Non dunque un semplice riconoscimento di diritto, ma la Carta costituzionale ne pretende l'effettività, indicando la strada per raggiungerla, quella di promuovere le condizioni che consentano di raggiungere questo fine.

Non si tratta, quindi, di una mera enunciazione programmatica proprio per l'importanza che riveste il "lavoro", non solo inteso come forma di sostentamento, ma anche come una ricchezza che ognuno di noi mette a disposizione dell'intera società, come precisa il 2° comma affermando che: "Ogni cittadino ha il dovere di svolgere, secondo le proprie possibilità e la propria scelta, un'attività o una funzione che concorra al progresso materiale o spirituale della società."

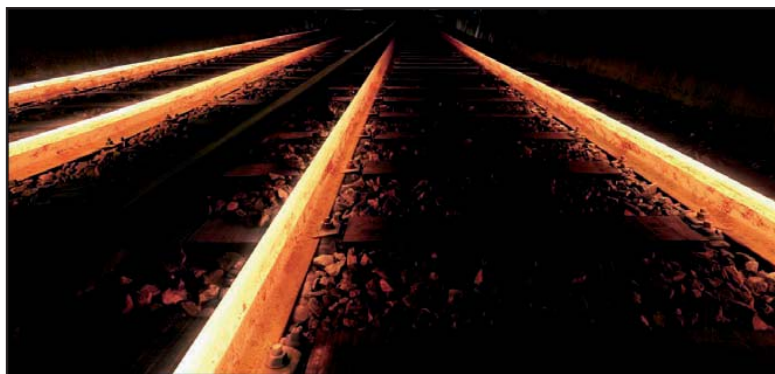
Chiarita la rilevanza di un tale diritto, tanto da essere nei "Principi fondamentali" della Costituzione, accanto al principio di eguaglianza, è essenziale porre l'attenzione sul 1° comma che parla di "TUTTI I CITTADINI", senza alcuna distinzione.

Ma accade sempre così nella realtà?

Esiste una categoria di persone, più numerosa di quanto si possa pensare, che soffre una grande discriminazione nell'indifferenza di tanti e nel silenzio di governo e stampa.

Quando si sente parlare di inidonei al lavoro, la nostra mente richiama subito i casi tanto propagandati dei "falsi invalidi".

E' questa l'immagine che i mezzi



d'informazione hanno dato ad una categoria che così viene discriminata due volte. Non sono tutti "falsi invalidi".

Dentro questa categoria trovano il loro posto anche tante persone che sono inidonee al lavoro proprio perché durante il servizio e talvolta a causa di questo sono oggi affette da disturbi di varia natura che li rendono incapaci di continuare a svolgere le mansioni cui erano addetti.

Questo non significa che non possono o non vogliono lavorare, tutt'altro.

Il lavoro impegna non solo il corpo ma anche la mente, riuscendo così ad essere un'ottima cura per chi ha delle difficoltà. La gratificazione che si può trovare in un lavoro allevia le sofferenze e ricompensa dei sacrifici, per questo per certe persone è ancora più importante che per altre.

Vi sono particolari tipi di lavori, come per esempio il macchinista, ma non solo, in cui è molto facile essere riconosciuti inidonei essendo richieste qualità fisiche ristrette entro stringenti parametri che spesso, anche i semplici sconfinamenti dovuti all'età o a certe predisposizioni, posso mettere in crisi.

Non è quindi una cosa tanto lon-

tana; nessuno di noi è a conoscenza di quello che il futuro gli riserva.

Sentirci tutti interessati delle sorti di chi versa in certe condizioni è importante per affrontare e tentare di risolvere il problema del collocamento degli inidonei.

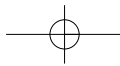
Lo Stato molte volte non offre pensioni dignitose tali da permettere a chi non può più svolgere il suo lavoro di vivere serenamente la propria malattia.

Inoltre spesso sono persone di non giovane età ad essere affette da qualche causa di inidoneità, per cui le aziende non intendono spendere denaro per riprofessionalizzarli, non reputandoli un "buon investimento".

Basterebbe conoscere alcune di queste persone per rendersi conto delle potenzialità che hanno e proprio sfruttando queste loro qualità le aziende trasformerebbero quello che loro credono un peso in una grande risorsa.

Bisogna tener conto che non utilizzare queste persone significa rinunciare ad un bagaglio di esperienza e di professionalità che costerà molto all'azienda riottenere per altre vie.

Gli inidonei non amano sentirsi tali, sono consapevoli dei loro limiti, ma anche delle loro capaci-



tà ed hanno voglia di dimostrare che l'inidoneità a certe attività lavorative non è un'inidoneità assoluta verso qualsiasi mansione.

E' compito dell'Azienda ricollocarli dove meglio possono offrire quell'apporto utile al fine del buon andamento della produzione.

Tener conto delle capacità degli inidonei, collocarli all'interno dell'azienda dove meglio risultano produttivi, non significa privilegiarli; è quello che le Aziende dovrebbero fare con ogni lavoratore.

Ma non dovremo scandalizzarci riconoscendo che alcuni posti meglio o in egual modo sarebbero occupati da persone inidonee anziché lavoratori con piena capacità.

Non si tratta di privilegiare, ma è logico che gli inidonei non hanno quella flessibilità di allocazione che è propria degli altri lavoratori.

Questi temi fanno riferimento alle Pari Opportunità, che nella loro versione più ristretta vengono spesso limitate al rapporto uomo-donna, in realtà l'ambito delle Pari Opportunità è molto più vasto e complesso rispetto a quello che impropriamente gli si riferisce.

Attiene ad una dimensione parallela alle altre che consente di vedere la realtà anche sotto altre prospettive, anche attraverso altre sfumature.

Pari Opportunità è senz'altro ciò che più è adatto per affrontare le discussioni sugli inidonei, superando la logica assistenzialistica che li vede come oggetti da tutelare.

Gli inidonei sono lavoratori a tutti gli effetti, non è una semplice "IN" che può cancellare la ricchezza di una persona, le sue conoscenze, le sue esperienze, la sua professionalità.

L'art. 4 della Costituzione è preceduto dall'art. 3 che sancisce il principio dell'eguaglianza sostanziale, quella cioè che va al di là del dato formale, un'uguaglianza

che prevede uguale trattamento a parità di condizioni.

In virtù di questo principio non possiamo trattare tutti i lavoratori allo stesso modo, ma proprio per non creare discriminazioni sostanziali si dovranno adoperare diverse misure per riequilibrare quelle disuguaglianze di fatto.

Chi è veramente inidoneo è comunque stanco di leggi, articoli e sentenze che non fanno che dargli ragione, magari anche quando non gli serve più; sono stanchi di avere sempre ragione sulla carta e mai nei fatti.

La cruda realtà non traspare dalle solenni sentenze, né da qualche riconoscimento caritatevole.

Chi lavora all'esercizio ha un salario dove le "competenze" consentono di poter vivere con una certa dignità.

Ma niente ti è regalato, anzi è quasi un lavoro a cottimo, dove guadagni solo per quanto produci.

Le competenze vengono corrisposte per alleviare certi disagi, come il lavoro notturno, le vetture eccedenti, la scorta, la condotta, ecc ...

Essere riconosciuti inidonei, per chi percepisce questo tipo di stipendi, significa dover affrontare

anche difficoltà economiche.

Come poter descrivere l'umiliazione di chi non è più in grado di mantenere economicamente la sua famiglia, di chi contando sul suo lavoro ha preso impegni che non è più in grado di rispettare.

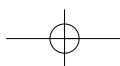
Gli inidonei sopportano una condizione fisica difficile, una situazione economica critica e l'introduzione in ambienti di lavoro a loro completamente estranei.

E tutto questo non per scelta e spesso illusi da una temporaneità che è solo un'ingannevole scusa che aggrava l'instabilità di uno stato già complicato.

E' forse l'ora di smettere di parlare, di compatire o far finta di capire. Servono risultati concreti.

Non possiamo lasciare che queste persone, che queste famiglie non abbiano tutela dopo aver reso un servizio per tanto tempo ad un'azienda che ora vuole solo metterli da parte, dimenticandosi dei sacrifici che hanno fatto per lei.

Sono situazioni di cui tutti dobbiamo farci carico, che devono pesare sulle coscienze di ognuno di noi quando rivendichiamo questioni che davanti a certe circostanze non meritano neppure di essere prese in considerazione.



Le ripartizioni dei servizi ... e i barattoli di marmellata

di Vincenzo Notarnicola



Nello scorso mese di giugno, così come in buona parte di luglio, siamo stati impegnati nella contrattazione della ripartizione dei servizi di condotta e scorta delle Divisioni Passeggeri N/I e Regionale.

Per quanto concerne la Divisione Cargo, ormai, le relazioni industriali, dopo una pia illusione che la nuova dirigenza potesse dar loro una parvenza di normalizzazione, sono di nuovo scomparse; quindi, parlare di ripartizione o turni, oggi come oggi, appare quasi ridicolo, seppure in un quadro divisionale, mai come adesso, così drammatico. Comunque, la FAST ferrovie, insieme a tutte le altre organizzazioni sindacali, si è approcciata a questo confronto con la controparte, ben conscia che, dopo l'infruttuoso incontro avuto in occasione del cambio turno invernale, bisognava essere molto attenti a cercare di cogliere l'opportunità di tornare a riallacciare delle relazioni territoriali che permettessero, ai rappresentanti dei lavoratori, di poter trattare la turnazione del personale.

Continuare a lasciare mano libera all'Azienda, nella graficazione dei turni, avrebbe significato lasciarle la possibilità di continuare ad effettuare recuperi più o meno legittimi di perso-

nale relegando, nel contempo, le organizzazioni sindacali e le RSU, ad un mero ruolo di verifica.

Ragion per cui, tutte quelle problematiche inerenti al settore, scaturite da anni di mancate relazioni industriali, che si trascinarono e accrescevano nella loro stagnazione e che, nella negoziazione del cambio turno di dicembre, erano state poste come pregiudiziali alla trattativa, sono state cernite e, tutte quelle che non erano strettamente collegate alla ripartizione dei servizi o ai turni, sono state tolte dal tavolo per essere presentate a Trenitalia come problematiche urgenti e improcrastinabili da affrontare e risolvere in un tavolo ad esse espressamente dedicato. Un atteggiamento, quindi, di grande disponibilità da parte sindacale, al quale, però, ha fatto sì riscontro un atteggiamento di eguale sensibilità da parte di Trenitalia ma, da parte delle due Divisioni, ha invece fatto registrare una significativa chiusura, molto più accentuata da parte della DPR.

Infatti, se con la Divisione Passeggeri N/I, dopo un travagliato e lungo confronto, si è riusciti ad addivenire a due verbali d'accordo che hanno chiuso la ripartizione e sdoganato le trattative turni del macchinista e del bordo sul ter-

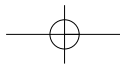
ritorio, con la Divisione Passeggeri Regionale siamo stati costretti a registrare distanze tali da inficiare la possibilità di addivenire ad una qualsivoglia intesa.

L'importante fattore comune alle due trattative è stata sicuramente la risoluzione delle problematiche connesse agli aspetti logistici legati allo sviluppo dei turni del P.d.M. e del P.d.B., da troppo tempo trascurate e giunte ormai ad un livello di degrado non più sopportabile.

Mense, dormitori e sale di sosta, invece di significare luoghi dove il personale aveva diritto di consumare pasti e riposi dignitosi, soddisfacenti alle normali esigenze dell'individuo prima ancora che del lavoratore, sono ormai diventate, almeno nella grande maggioranza dei casi, strutture ed esercizi votati solo al massimo contenimento dei costi, raggiungendo, di conseguenza, standards qualitativi così scadenti da essere, in alcuni casi, indegni di un paese civile.

Anche i tempi nei quali la turnazione prevede la fruizione dei pasti o del riposo, sono, in tanti, troppi casi, così risicati da comprometterne il godimento. Su queste tematiche si è aperto un tavolo di confronto con Trenitalia, la quale ha approcciato alla discussione mostrando la giusta attenzione e disponibilità verso delle materie così delicate ed importanti, facendo presente, comunque, l'enorme e ben nota difficoltà di bilancio nella quale versa attualmente.

In ogni caso, la trattativa ha portato a rilevanti convergenze ed a soluzioni immediate delle più pressanti criticità, disegnando, nel contempo, percorsi di verifica e appianamento delle restanti difficoltà. In questo contesto si inseriscono le convenzioni fatte a Milano e Lecce per evitare che il P.d.M. e il P.d.B. sia costretto a riposare nei Ferrotel di San Rocco o in quello del capoluogo pugliese, le iniziative volte verso i Ferrotel di Roma Tiburtina, Pisa ecc., la mappatura delle criticità, per tipologia ed entità, e le risoluzioni trovate, verso tutti i servizi di refezione, il programma di riassetto delle varie sale di sosta e, elemento veramente significativo, la sottoscrizione, da parte



di Trenitalia, del riconoscimento del diritto alla **CONCRETA** fruizione del pasto da parte del personale.

Tutti elementi molto importanti, che non rappresentano la chiusura di una vertenza ma le basi di un proficuo percorso rivendicativo, da troppo tempo negatoci, sul quale procedere con determinazione e attenzione, avendo cura di non rompere il sottile filo creato con la controparte.

Una volta sgombrato il tavolo dalle problematiche connesse alla logistica, i confronti sulla ripartizione con la Divisione Passeggeri N/I, hanno ricevuto un impulso determinante; anche perché, da parte dell'Impresa, non ci venivano presentate flessibilità alcuna ma, quasi tutte le modifiche agli allacciamenti proposte in maniera unitaria dalle OO. SS., trovavano accoglimento, nel contempo, i chiarimenti richiesti hanno trovato opportune risposte nei verbali d'accordo e si è convenuto d'investire la trattativa territoriale competente, dei restanti problemi evidenziati al tavolo.

Tutta un'altra musica, invece, il confronto con la Divisione Passeggeri Regionale.

L'impressione che si è concretizzata man mano che è proseguita la trattativa con la dirigenza di questa Divisione, è stata quella che si può avere sorprendendo un bimbo con il cucchiaino dentro ad un vaso di marmellata che non avrebbe dovuto essergli accessibile, per poi rendersi conto che quelli da lui svuotati erano certamente più d'uno e che la marmellata mangiata non tornerà più indietro.

Le economie di personale fatte dal Trasporto Regionale, in quest'ultimi anni, esasperando e, in alcuni casi, prevaricando i vincoli normativi, sono tali e tanti da non poter permettere un passo indietro che non preveda costi insostenibili per la Divisione e la Società. D'altro canto, per tutto il fronte sindacale, convenire su una ripartizione di servizi graficati sulla base di tali illegittime economie, avrebbe voluto significare lo sdoganamento di iniziative deprecabili ed inaccettabili.

In buona sostanza il disaccordo è maturato su i seguenti punti:

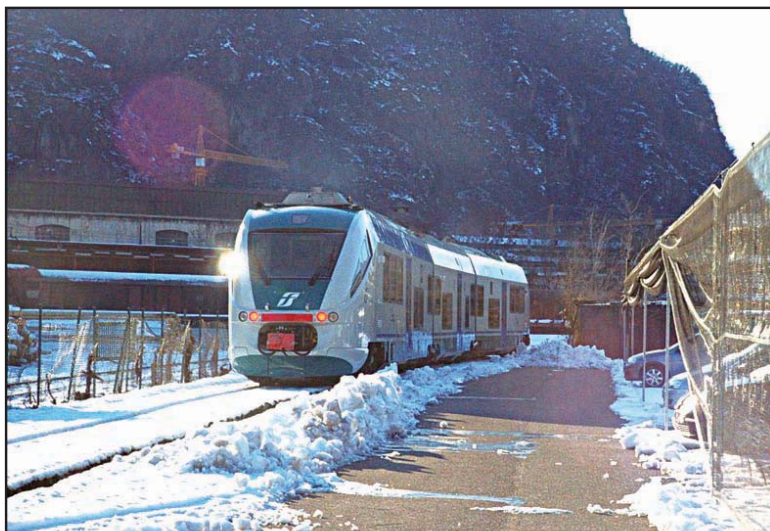
- Alla richiesta sindacale di rendere applicabile anche alla DPR i principi relativi alla "concreta" fruibilità del pasto, contenuti nel verbale d'incontro del 7 giugno u.s. con Trenitalia, riportandoli nel verbale come riferi-

mento per le trattative sui turni nel territorio, la controparte ha opposto un netto rifiuto dichiarandosi disponibile solo a riportare nel verbale, al massimo, un generico riferimento. In buona sostanza, un tale atteggiamento rappresenta la volontà, da parte dell'Impresa, di svuotare i contenuti dell'intesa sulla logistica, circoscrivendola, almeno per quanto riguarda il diritto alla refezione, alla sola divisione Passeggeri N/I, in quanto, rimanendo rigidamente ancorata alla ripartizione, esclude dall'applicazione la DPR, che nella fase negoziale in questione, esamina appena il 30% della propria produzione, e la Cargo, che, attualmente, vive la ripartizione come un passag-

denti, dall'altra costituirebbe una diseconomia insostenibile.

- Per il P.d.M.:

1) Alla richiesta sindacale di venire in possesso della documentazione inerente ai tempi medi, definiti da RFI e utilizzati dalla Divisione per redigere le righe di ripartizione, la controparte ha consegnato un insieme di verbali e tabelle, risalenti anche a parecchi anni prima, incompleti, poco chiari e, in alcuni casi, mancanti dei tempi previsti per il materiale di nuova composizione. Ne consegue, da parte sindacale, una comprensibile perplessità sulla regolarità delle righe presentate dalla DPR e una giustificata, forte, preoccupazione



gio puramente simbolico.

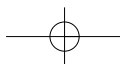
Tutto ciò si traduce facilmente nella presunzione che:

- a) La riduzione della sosta per la refezione ai minimi contrattuali indipendentemente dall'allocatione dell'esercizio in cui consumare il pasto;
- b) La fantasiosa riduzione dei tempi accessori, in quelli previsti per il cambio volante, addirittura con se stessi, in caso di abbandono del mezzo per la refezione;
- c) L'inesistenza di locali convenzionati aperti all'ora o in alcuni giorni della settimana in cui il turno prevede la refezione;

sono elementi che hanno garantito un tale recupero di personale che la rimodulazione degli allacciamenti o delle giornate, se da una parte garantirebbe un normale diritto ai dipen-

per i turni presentati sui territori. Inoltre, risulta impossibilitata quell'azione di verifica che è peculiare al ruolo spettante ai rappresentanti dei lavoratori;

- 2) Alle richieste sindacali di prevedere un incremento di 10' ai tempi accessori di quei treni in cui è programmata, in partenza, la prova freno di tipo A e l'adeguamento dei tempi accessori previsti per il "Minuetto", la controparte ha risposto di essere disponibile a effettuare delle verifiche unilaterali sulla congruità dei tempi attualmente previsti. In ogni caso, la Direzione della Divisione ha quantificato in 84 agenti il costo di tale regolarizzazione, un costo solo di ripartizione dove vengono presi in esame il 30% circa degli allacciamenti di turnazione;
- 3) Nessun riscontro è stato registrato nei riguardi delle richieste sindacali in merito alle tematiche connesse



con:

- a) Il soccorso al macchinista colto da malore in servizio di condotta;
 - b) Il personale in percorso di apprendistato professionalizzante;
 - c) I turni a griglia non concordati.
- 4) La richiesta sindacale di ripristinare a doppio agente 54, delle circa 100 nuove righe proposte ad agente unico, avente un costo di circa 42 righe/agenti, è l'unica sulla quale si è registrata la possibilità concreta di una convergenza;
- 5) Alla disponibilità sindacale di concordare 44 flessibilità sulle 93 proposte, cioè quelle individuate dalle sigle D5 e D6, senza chiudere il discorso sulle restanti 49 ma rimandandole alla trattativa regionale sui turni, la controparte si è dimostrata irremovibile sulla richiesta di vedere concesse, in sede di ripartizione, tutte le flessibilità presentate;
- 6) La proposta sindacale di rimodulazione di pochi allacciamenti comprendenti scambi di riassetto di produzione tra alcune regioni, avente un costo di 16 righe/agenti, secondo l'impresa, e di meno della metà secondo le OO. SS., è stata rigettata in toto dalla controparte, indisponibile a modificare la ripartizione presentata. In pratica non solo centinaia di macchinisti risparmiati con metodi più o meno legittimi e sicuramente non condivisibili, ma anche una ripartizione proposta, per la prima volta, con un ulteriore recupero da parte Aziendale: una sfrontatezza incredibile che sarebbe lecito tradurre in una richiesta al sindacato di alzare bandiera bianca ed arrendersi senza condizioni.

- Per il P.d.B.:

- 1) Alla richiesta sindacale di adeguamento dei tempi accessori consequenziali all'effettuazione della Prova Freno, al ritiro dei modelli e alla chiusura delle vetture, nessuna disponibilità è emersa da parte dell'Azienda.

Diventa legittimo presumere di trovarsi di nuovo in presenza di un recupero di personale fatto grazie ad interpretazioni esasperate delle norme contrattuali che, a scapito della regolarità e la sicurezza dell'esercizio, costringono il P.d.B. ad adoprarsi ben oltre quanto di spettanza per sopperire a carenze che l'Impresa non intende ripianare e

permettere, nel contempo, l'effettuazione del servizio;

- 2) Alla denuncia, da parte sindacale, di un'errata contabilizzazione del lavoro presunto nelle giornate di scorta presenti nei turni, la quale falserebbe, sia il conteggio delle ore di riposo settimanale previste dal CCNL, sia la quantificazione del limite di prestazione settimanale Contrattuale, l'Impresa ha demandato l'approfondimento ad un apposito tavolo tecnico. Viene naturale pensare che in Italia, quando non si vuole risolvere un problema, è la volta buona per istituire una commissione;
- 3) Sul tema sempre più drammatico ed attuale della sicurezza del Personale di Bordo, la controparte se ne è lavata le mani demandando tutto all'incontro programmato all'uopo con Trenitalia, sui contenuti del quale, a dir poco disamanti ed avvilenti, vi rimandiamo all'articolo ad esso dedicato;
- 4) Per quanto concerne poi la strumentale modifica della denominazione dei treni Diretti e Interregionali in Regionali e Regionali Veloci, finalizzata solo ad una riduzione dell'Equipaggio di Scorta, l'Azienda non potendo negare l'inevitabile ha tentato di minimizzare a 13 il numero dei Capotreni così risparmiati (comunque, più o meno, il costo di una delle vecchie ripartizioni sulle quali ci si "scannava" per giorni), mentre il Sindacato ha tenuto a precisare che, calato nei turni attualmente in vigore, tale recupero risulta essere di 95 agenti, una "furbata" che da sola sarebbe sufficiente a far saltare qualunque tavolo di trattativa e non solo;

5) Nessun riscontro è stato registrato nei riguardi delle richieste sindacali in merito alle tematiche connesse con:

- a) Mancata differenziazione tra i servizi di Scorta - Disponibilità - Riserva
 - b) La giungla dei servizi in "service" alla Passeggeri N/I nelle differenti realtà regionali;
 - c) Pressioni indebite effettuate sul personale di scorta per l'applicazione, non normata, delle delibere 18 e 19 di RFI;
- 6) Quando poi, la FAST Ferrovie, ha denunciato un recupero illegittimo di personale eseguito dalla Divisione, sia nella Ripartizione proposta, sia nei turni in vigore, ottenuto graficando servizi promiscui, Doppio Agente - Agente Unico, con quest'ultima componente inferiore a due ore, aventi durata ben superiore al limite normativo complessivo di 7 ore, evidenziando il presumibile dolo nel fatto che, pur essendo uguali i limiti contrattuali per i due settori, nel Macchina questi siano sfiorati episodicamente in turnazione unilaterale e mai in ripartizione, la Direzione di Passeggeri Regionale ha abbandonato il tavolo e sospeso la trattativa. Paura che ci si accorgesse che non c'era più marmellata neanche in cantina?

Quando i Macchinisti e i Capotreni di Passeggeri Regionale saranno veramente stufi di vedere la propria disponibilità e la propria buona volontà adoperata solo per peggiorare le proprie condizioni lavorative?

E pensare che in fondo basterebbe così poco



Quadri & Sindacato Riflessioni sullo Sciopero.

di Mirco Casini

Il recente sciopero nazionale del 22/06/07 ha avuto una buona partecipazione, come da tempo non si vedeva, oltre 3000 ferrovieri hanno partecipato alla manifestazione davanti a Villa Patrizi.

Il che sta a significare l'elevato livello di preoccupazione, rispetto alle sorti della nostra azienda, soprattutto se rapportato a quelli che ne sono gli aspetti consequenziali legati al sistema Paese.

In effetti, prima ancora che come dipendenti, c'è da allarmarsi come cittadini.

Ridimensionare oggi il trasporto ferroviario, ammesso e non concesso che possa giovare ai bilanci, significa danneggiare irreparabilmente il sistema economico nel suo complesso.

Peggio ancora è un andar controtendenza rispetto agli stringenti parametri di Kyoto.

La competitività e lo sviluppo, compatibile e sostenibile, altro non possono che passare attraverso un'incentivazione del traffico su rotaia.

Ammodernare la rete è cosa prioritaria e giusta. Se però, analogamente, il medesimo processo non vede coinvolte anche le imprese di trasporto (Trenitalia), il complessivo risultato non può che risultare vanificato.

La cosa comunque che si è connotata come la vera grande novità di questa agitazione, è l'elevato livello di adesione tra i quadri della produzione, quale palese testimonianza dello stato di insoddisfazione della categoria.

Probabilmente, il fatto determinerà pochi interrogativi tra i nostri dirigenti, tutti presi come sono dalle proprie carriere, abituati quindi ad esser solo delle mere cinghie di trasmissione.

I loro continui cambiamenti di

ruoli, sempre ampiamente ben retribuiti ed una non coerenza nelle politiche aziendali, hanno determinato la perdita di quella che è sempre stata la peculiare caratteristica dei ferrovieri: il senso di appartenenza.

In questi ultimi 15 anni, ne abbiamo visti e sentiti tanti ergersi a salvatori della patria, presentarsi come depositari di verità assolute e ricette salvifiche.

Indugiare nella polemica non serve, i risultati, nella loro pesante oggettività, parlano da soli.

Ebbene, se "la struttura" nel suo insieme è riuscita a reggere lo si



deve, in buona sostanza, al paziente impegno profuso da noi quadri di Trenitalia.

Ovvero al richiamato senso di appartenenza del quale siamo ancora impegnati.

I recenti anni, successivi alla divisionalizzazione, sono stati difficili, troppe le incongruenze e le problematiche alle quali abbiamo dovuto far fronte, alcune delle quali ampiamente ben prevedibili (leggasi VACMA).

Molto spesso ci siamo sentiti lasciati soli, come schiacciati tra l'incudine e il martello.

Ancora più grave è il fatto che l'eccezionalità a cui abbiamo fatto fronte, non sia stata affatto apprezzata.

Certamente non cerchiamo trattamenti di favore, men che meno ci sentiamo cani da guardia o capetti, come certa ideologia massimalista intenderebbe etichettarci.

Ciò che semmai, con vigore, rivendichiamo è il dignitoso riconoscimento del nostro nevralgico ruolo.

Pertanto, la compartecipazione e la condivisione dei progetti interessanti il nostro lavoro è cosa che pretendiamo.

Solo per fare un esempio, situazioni quali lo spostamento di strutture, avulse da qualsiasi criterio di economicità, rispondenti esclusivamente a logiche clientelari di lobby territoriali, non siamo disposti ad accettarle.

Indubbiamente è tra i quadri che si registra il maggior tasso di scoramento e frustrazione, il clima che si respira, fatte le debite distanze, assomiglia molto alla fine anni 70 alla Fiat (rivolta dei colletti bianchi).

Non penso e non auspico, che sia necessario arrivare a forme così eclatanti e laceranti, certo è che neanche più si possono tollerare le situazioni paradossali come quelle che ci troviamo a vivere ormai quotidianamente.

Un'eventuale autorganizzazione rischierebbe l'effimero, oltre ad esser poco capita. È però necessario, inderogabilmente, un nostro ruolo di protagonismo, canalizzato nel sindacato, volto a veder le nostre (tante) ragioni.

Intanto parliamo tra di noi in maniera più ampia, proviamo finalmente ad uscire dall'isolamento e dalle solite logiche individualiste.

Facciamo in modo che, partendo dal prossimo sciopero indetto per il 21/22 di questo mese, la nostra partecipazione si connoti in maniera qualificata.

L'importanza della specializzazione

di Aniello Carpenito

Per troppo tempo, il settore vendita e ancor di più quello dell'assistenza, hanno rappresentato i fanalini di coda di un Gruppo interessato da una profonda riorganizzazione.

Si sono spesso sollevate spinte in senso contrario mostrando la necessità di valorizzare quel cordone ombelicale che alimenta il traffico ferroviario ma ogni tentativo è sempre stato vanificato da mere valutazioni economiche, le quali oltre a non tener conto delle numerose variabili che influiscono sul semplice risultato statistico, perdono di vista le reali potenzialità di un settore in cui il fattore umano e di vitale importanza.

Il progetto "Integrazione funzionale vendita e assistenza" viene presentato alle OO.SS come un "progetto sostenibile" frutto di uno studio attento ai vari aspetti caratteristici di questo campo.

Stiamo infatti parlando di un ramo del gruppo FS in continua evoluzione e, forse, quello che corre più velocemente verso un futuro che ogni giorno diventa sempre più attuale.

Si va verso un "biglietto smaterializzato", dove essenziale e determinante diventa l'aspetto della comunicazione attraverso i più diversificati canali.

Tutto questo non può che valutarsi positivamente, quindi meritevole di grande interesse, tanto che diventa indispensabile approntare idonee soluzioni, atte a cavalcare questa opportunità che ci viene offerta e che non possiamo lasciarci sfuggire.

Il grosso problema è che siamo impreparati ad accoglierla e l'elaborazione di questo progetto non pare soddisfare questa esigenza, riconosciuta da tutti, anche da parte aziendale, ma forse non compresa in tutta la sua importanza. La presentazione del progetto attiene, infatti, non a ricercare soluzioni volte a sopperire

all'arretratezza tecnologica o al miglioramento dell'offerta in termini di qualità del prodotto, ma come anticipa il titolo dello stesso progetto, tutto è concentrato sull'integrazione funzionale tra il settore della vendita e quello dell'assistenza.

Un'integrazione che sembra non avere altro scopo se non quello di consentire una mobilità di personale tra i due reparti, probabilmente ritenuti omogenei almeno per ciò che riguarda la formazione professionale necessaria.

Il progetto, però, dimentica che già esiste carenza di personale e sopperire a questo, spostando all'occorrenza un soggetto da un'attività all'altra, significa sospendere ciò che si sta facendo per correre a fare qualcos'altro con ulteriore aggravio sia delle criticità esistenti, sia dell'impegno già spesso insostenibile.

Si progetta un'integrazione "funzionale", ma funzionale a che cosa?

Se non ad una riduzione di personale, non certo alla qualità del servizio offerto sia dalle biglietterie che dall'assistenza, le quali avranno ancora meno tempo da dedicare al cliente e meno specializzazione nel loro lavoro, diventando dei "tuttofare" privi di una reale professionalità e competenza.

E' ovvio che chi lavori allo sportello di una biglietteria deve essere in grado di fornire informazioni precise e corrette, ma dobbiamo anche essere concreti, rendendoci conto che il tempo a disposizione per questo tipo di attività non può essere offerto dalle biglietterie, altrimenti verrebbe meno la logica alla base, insieme a quella della riduzione del costo lavoro, delle emittitrici automatiche, secondo la quale, per l'acquisto del biglietto, si richiede celebrità e abbattimento delle lunghe attese.

L'informazione completa deve certamente potersi avere, ma non costringendo altre persone ad estenuanti code, né ciò rende soddisfazione anche a chi, pur avendo necessità di delucidazioni sul proprio viaggio, si sente incalzato dalla fila alle sue spalle.

Anche guardando la situazione con gli occhi di un'Azienda seria che vuole incrementare il suo fatturato, magari presentando i vari prodotti di cui dispone ricercando, nel contempo, quello più adatto alle esigenze del cliente che domanda un certo servizio, inevitabilmente ci si rende conto della necessità di un dato tempo per svolgere tale operazione.

Inoltre, non diventa meno impor-



tante, l'ambiente in cui questo servizio è opportuno che abbia luogo, per fare accomodare il cliente, per poter mostrare dépliant e quant'altro, non solo per accontentare la richiesta presente, ma anche per far conoscere le offerte per futuri viaggi programmati o per alletterarlo con validi suggerimenti per stimolargli la voglia di altri spostamenti.

Come possiamo allora prendere in considerazione un progetto che parte da premesse totalmente contrarie?

Che non parla di specializzazione della professionalità del personale, ma di una "flessibilità funzionale"?

Possiamo essere d'accordo sul fatto che vendita e assistenza siano settori vicini tra loro e richiedano entrambe certe caratteristiche non solo di professionalità, ma anche personali ma i tempi ed i luoghi in cui queste diverse attività possano svolgersi proficuamente non consentono integrazione, anzi richiedono una diversificazione proprio in considerazione delle loro diverse finalità: una volta alla vendita, l'altra volta a pubblicizzare un prodotto facendolo conoscere e proponendo le soluzioni più opportune.

Ciò non significa che cordialità e gentilezza anche nel dare una semplice informazione debbano venir meno qualora si richieda l'acquisto di un biglietto ma questo non può intendersi come "assistenza", dove invece la cura del cliente, prima della vendita del biglietto, è l'aspetto prevalente.

Atro punto rilevante del progetto è "l'omogeneizzazione dell'orario di apertura al pubblico degli sportelli della biglietteria, rimodulato allo standard 6.00-21.00, attraverso un'attenta ridefinizione dei turni".

Proposta in netta contrapposizione a ciò che viene richiesto in altri settori (es. manutenzione), dove proprio guardando alla circolazione dei treni si è sentita l'esigenza di estendere l'orario di presenziamento.

Perché le biglietterie della Divisione Passeggeri, dunque, non piccole biglietterie interessate dalla fermata dei treni regionali che non

viaggiano in certe ore notturne, dovrebbero chiudere alle 21.00 in città come Bologna dove la circolazione ferroviaria si estende a tutte le ore del giorno e della notte?

E' condivisibile, magari prevedere la riduzione o la chiusura degli sportelli al pubblico in orari dove il flusso dei viaggiatori è talmente contenuto che anche una semplice analisi dei costi suggerirebbe tale decisione, ma prevedere una chiusura omogenea che non tenga conto delle diverse realtà è francamente una scelta poco ponderata e razionale, che sembra essere frutto di decisioni sostenute da persone estranee al mondo della vendita e dell'assistenza, in grado di fare solo valutazioni di tipo strettamente economico sulla base di meri dati statistici ma incapaci di cogliere quelle sfumature che nella realtà diventano determinanti.

Non può sottrarsi a critica anche l'obiettivo della "diversificazione dell'attività di vendita diretta (vendita di prodotti e servizi non ferroviari)".

E' anche questo uno strumento che comporta la perdita di specialità del prodotto offerto dalle biglietterie che diventano così simili ad altri esercizi commerciali, con l'ovvia conseguenza di una loro possibile futura sostituzione.

In un crudele sistema economico in cui la concorrenza è l'arma vincente è possibile salvarsi specializzando nell'offerta di un determinato prodotto, rendendolo unico e inattaccabile dalla concorrenza.

Più si è esclusivi, più ci si ritaglia quella fetta di mercato che tanto faticosamente viene conquistata e mantenuta.



Ecco l'importanza nel diversificarsi.

L'apertura verso altri prodotti e servizi diversi da quelli ferroviari può rappresentare un'opportunità solo se si legano in qualche modo con il prodotto-treno e in funzione di questo.

E' dunque solo al fine d'incrementare la vendita di biglietti ferroviari che possiamo estendere l'invito all'acquisto di altri beni o servizi, altrimenti cosa distinguerà una biglietteria da altri esercizi commerciali?

Quale sarà il prodotto verso il quale si dovrà concentrare l'attività delle biglietterie?

Magari verso quello più redditizio che forse un domani non sarà più quello del biglietto ferroviario?

Una strada di questo tipo porta ad allontanare il settore della vendita e dell'assistenza da quello che è il loro habitat naturale, dirigendole verso altre mete diverse da quelle comuni agli altri settori ferroviari.

Nelle linee strategiche del progetto è previsto lo "sviluppo di lavoro innovativo, attraverso immissione di tecnologia".

(continua a pag. 17)

Il punto su Appalti & Servizi

di Antonio Vitiello

Con il verbale di accordo siglato il 14 giugno '07 presso il Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale, con la mediazione della Sottosegreteria di Stato, si è messo un punto fermo allo stato di crisi del settore degli appalti ferroviari.

Nonostante da svariati anni si sia fatto un uso ed abuso degli ammortizzatori sociali, non si era mai giunti ad un risultato quale quello ottenuto nell'accordo del 14 giugno c.a. ed, infatti, nonostante vi siano ancora oggettive difficoltà da risolvere in relazione alle problematiche produttive ed occupazionali con riduzioni di attività, rispetto ai volumi dell'anno 2006, e tuttora perduranti dall'inizio dell'anno 2007, si è convenuto " il superamento definitivo ed irrevocabile dello stato di crisi del settore, nonché l'utilizzo degli ammortizzatori sociali di cui sopra, alla data del 31 dicembre 2007, stabilendo sin da ora che questo non dovrà determinare nessun intervento traumatico sull'occupazione".

Altro elemento importante di tale trattativa è stato il, chiamiamolo, commissariamento del settore al fine di uniformare le attività sul territorio, stabilendo che "gli accordi a livello territoriale, regionale o provinciale, difforni dal presente accordo o comunque che prevedono l'attivazione di ammortizzatori sociali o contratti di solidarietà aggiuntivi si intendono nulli dall'origine".

Nella trattativa si è altresì disciplinato il subappalto che in alcune realtà aveva avuto fenomeni preoccupanti, sfiorando pesantemente quanto previsto dal contratto di affidamento.

Inoltre si è riusciti ad ottenere, seppur con grande sforzo, che tutti i lavoratori che hanno subito, nel corso dell'anno 2007, provvedimenti di licenziamento saranno reintegrati entro il 30. 06.2007.

Purtroppo perdurando lo stato di crisi del settore e stante l'indisponibilità della committenza F.S. ad un discorso organico sulle problematiche produttive ed occupazionali nel settore degli appalti, addirittura senza minimamente accennare a dette problematiche nel piano d'im-

luminoso cammino sindacale, per il raggiungimento di quella stabilità occupazionale di cui il settore ha tanto bisogno.

Dopo la sigla dell'accordo raggiunto presso la sede del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, alla presenza della Sottosegretaria



presa presentato alle OO.SS. tutte, si è dovuta confermare la necessità del ricorso agli ammortizzatori sociali in deroga dal 1° gennaio 2007 al 31 dicembre 2007 con una riduzione prevista per legge del 10% di quanto attivato nell'anno 2006 in favore di quelle aziende che non sono in possesso dei requisiti di cui alla legge 223/91 e dei lavoratori delle cooperative ex legge 602/70 operanti nel comparto.

Un ultimo ma non meno importante elemento, è che tale accordo si applica a tutte le aziende nel settore che adottano il CCNL delle attività ferroviarie e riconoscono la validità del presente accordo.

Per essere il primo accordo di settore a cui ha partecipato la Nostra organizzazione sindacale FAST Ferrovie Confasal - Appalti e Servizi, a valutare i risultati si prospetta un

On.le Rosa Rinaldi, della dott.ssa Erminia Viggiani, Dirigente della VII Divisione, sono iniziati gli esami congiunti tra associazioni datoriali e/o gruppi aziendali omogenei, così come previsto dal DPR 218/00, art.2.

Al momento in cui l'articolo viene scritto le commissioni composte da associazioni datoriali di categoria e OO.SS. hanno sancito la conferma della proroga degli ammortizzatori sociali concessi per l'anno 2006 alla società Pietro Mazzoni Ambiente, (che opera in gran parte delle regioni del Nord), e alla società Ser.Fe.R. s.r.l. (che opera nel centro- sud), in deroga quindi alla normativa vigente e secondo quanto previsto dalla legge 296/06 art.1 comma 1190 (Legge finanziaria 2007) e successive modifiche ed integrazioni.

E' risultato invece necessario un

secondo incontro fissato per il 17 luglio '07 per la verifica congiunta delle cooperative afferenti all'associazione datoriale A.N.C.P. (Associazione Nazionale Cooperative Portabagagli).

Mancano all'appello per questioni meramente burocratiche, le società del gruppo Di Stasio.

Durante gli incontri tenuti con la partecipazione della scrivente segreteria, si è ribadita con forza la necessità dell'apertura di un tavolo d'osservatorio presso il Ministero dei Trasporti di cui si ravvisa la necessità e l'urgenza in quanto:

La committenza F.S. sta battendo cassa, risparmiando sulle attività di pulimento e connesse;

Nessun accenno vi è nel piano d'impresa del gruppo F.S. relativamente al settore degli appalti;

Le aziende del settore (Mazzoni, Di Stasio, Cesari, cooperative ANCP) non sembrano pronte a fare a meno degli ammortizzatori che per anni hanno drogato il settore.

Purtroppo gli indiscutibili vantaggi apportati all'indotto ferroviario degli appalti dalla confluenza nel C.C.N.L. delle attività ferroviarie ha relegato ad un ruolo secondario le problematiche del settore nell'ambito della discussione sindacale.



Sono poche le realtà sindacali che avendo a cuore le problematiche del settore appalti, e non solo come serbatoio di deleghe, hanno inserito nelle loro segreterie personalità provenienti dal mondo degli appalti, con la conseguenza che è ancora poca l'attenzione del mondo sindacale al mondo degli appalti.

Come si fa ad essere da un lato mentori e dall'altro accusatori/difensori?

C'è senza dubbio un conflitto d'interessi e continuando su questa strada si porterà il mondo degli appalti sull'orlo di un baratro.

Si rischia al 31/12 c.a. di trovarsi con un'occupazione lavorativa ad orario ridotto, con un'eccedenza di personale e con la committenza e le società appaltatrici incapaci di gestire le turbolenze che inevitabilmente si riverseranno sui lavoratori.

Chi se ne assumerà le responsabilità?

E' forse il momento di uscire uniti a voce alta per far in modo che la categoria dei lavoratori degli appalti non venga schiacciata tra due colossi (imprenditori e committenza) che litigano per i propri interessi.

(continua da pag. 15)

Questo punto fa riferimento al crescente utilizzo di canali di vendita quali i Call Center, i Self Service e Internet.

Diventa impraticabile la scelta di non incrementare questo tipo di distribuzione del prodotto, ma ciò non contrasta con il contemporaneo sviluppo della vendita all'interno dell'ambito stazione, dove deve essere possibile trovare qualcosa di diverso, di aggiuntivo, che solo l'elemento umano con la sua presenza può dare. In merito ai Call Center, le OO.SS, hanno criticato la posizione rivestita dagli operatori telefonici che pur svolgendo un servizio per l'Azienda

sono ad essa esterni.

La questione sembra essere stata riconosciuta dalla controparte che ha manifestato il proposito di regolarizzare questa situazione.

Il progetto vede anche un'estensione del campo e delle competenze del Responsabile delle biglietterie a tutto l'ambito stazione e la sua diretta dipendenza dal Dirigente evitando inutili intermediazioni facilitando così una comunicazione più veloce e diretta.

Viene anche ribadito l'obbligatorietà della rigida osservanza di procedure che i lavoratori dovranno scrupolosamente seguire in consi-

derazione del fatto che nel settore della vendita, circolando denaro, è necessario prevedere comportamenti uniformi e responsabili che consentano di individuare le ragioni di eventuali mancanze senza scivolare in situazioni poco piacevoli, a tutto questo dovrebbe servire il rispetto di tali procedure.

E' comunque positivo che si cominci a guardare con maggior attenzione al mondo vendita ed assistenza e che si sollevino critiche costruttive affinché siano di stimolo per una riorganizzazione dove efficienza e produttività si sposino con competenza e cordialità.

Il primo passo per combattere le aggressioni è riconoscerle come problema

di Tiziana Tofone

E' paradossale che davanti ad incresciosi fatti di cronaca divenuti quasi una quotidianità e assumendo dimensioni inaccettabili, siano state le OO.SS a richiedere un incontro con un'Azienda sempre più assente e lontana dal lavoro dei propri dipendenti.

Quanto meno potevamo attenderci una convocazione per lavorare con spirito di collaborazione per la ricerca di possibili soluzioni da adottarsi, non certo per risolvere questioni così complesse e socialmente diffuse, ma tentare almeno di contenere il più possibile certi atteggiamenti intollerabili sotto ogni punto di vista.

Invece no, l'Azienda si è sempre nascosta dietro la "piaga sociale".

Questa indifferenza aziendale non si è limitata alla non ricerca di soluzioni preventive volte ad evitare o quanto meno ad arginare il rischio di aggressioni, ma si è spinta anche oltre, abbandonando il lavoratore a sé stesso, non offrendogli alcuna tutela legale e pretendendo di giustificare tale presa di posizione in base a dei meri vizi di forma, mostrando così la mancanza di una reale volontà nel farsi carico, come Azienda, delle difficoltà che un suo dipendente deve sostenere solo per aver svolto il proprio lavoro.

Quale messaggio può trarre il lavoratore da questo comportamento aziendale?

Come può continuare a svolgere serenamente il proprio dovere?



Il danno più grosso che si può contestare ad un'Azienda è quello di rompere il rapporto che la lega con chi ogni giorno lavora per lei.

Quella perdita di stima e fiducia inficia ogni possibile spirito di collaborazione.

Non ci sentiamo più sulla stessa barca, dalla stessa parte, ma l'uno contro l'altro e questo non può che portare alla distruzione di entrambi visto il rapporto che ci lega per il quale esiste uno scambio tra salario e prestazione.

Stiamo parlando di un problema diffuso più di quanto si possa immaginare che tocca diversi ambiti ferroviari, dal bordo, alle stazioni fino ai parchi dove vengono stazionati i materiali.

Il pericolo di aggressione non risparmia né chi lavora in questi luoghi, né i clienti che utilizzano il treno per viaggiare.

Le zone intorno alle stazioni sono generalmente poco sicure soprattutto durante certe ore di notte e il degrado si è ulteriormente aggravato dall'impresenziamento di molte stazioni.

Anche a bordo treno la situazione è peggiorata con l'incrementarsi dei servizi ad agente unico, i quali costringono il capotreno a stare in cabina di guida impedendogli di svolgere la regolare controlleria.

Inoltre, abbiamo dovuto assistere, impotenti, alla riduzione delle scorte da CST dovuta al mutamento, del tutto ingiustificato, della classificazione dei treni da diretti o interregionali a regionali, con la conseguente riduzione degli agenti di scorta necessari per lo svolgimento del servizio, addossando così, su una sola persona, il CTR, il controllo di ben 6 vetture oltre a tutte le altre incombenze legate al movimento.

Ma la grave carenza di personale costringe i distributori a distogliere



dal servizio gli agenti che "hanno

una colonna da CST" per comandarli altri servizi da CTR.

Dunque chi lavora è sempre più solo e sempre meno tutelato.

L'incontro romano, svoltosi il 3 luglio scorso con il Responsabile del Personale di Trenitalia, Dott. Braccialarghe ed il Responsabile di Protezione Aziendale del gruppo, Dott. Fiumana, ha deluso molto le nostre aspettative, perché ha dimostrato chiaramente che quest'Azienda non vede, non vuole vedere ciò che sta accadendo.

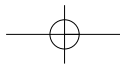
Si copre gli occhi e, alzando le spalle, parla di problemi sociali aggravati dall'indulto.

Si è, infatti, cominciato a comprendere subito che chiunque si aspettasse la presentazione di un progetto volto a tutelare i lavoratori, poteva alzarsi e tornare a casa.

Questa idea si è fatta sempre più forte, man mano che l'Impresa è andata avanti a snocciolare dati astratti basati su rilevamenti statistici seguendo i quali diventa semplice capire come è possibile che, guardando i risultati delle elezioni in Italia, non ci sia mai un partito che le abbia perse.

Per dovere di cronaca ne riportiamo qualcuno:

- Il numero delle aggressioni denunciate:



- | | |
|-----------------------|----|
| a) Nell'anno 2004 | 44 |
| b) Nell'anno 2005 | 39 |
| c) Nell'anno 2006 | 32 |
| d) Fino a giugno 2007 | 14 |
- I giorni d'infortunio:
- | | |
|--|--|
| a) 1748 giorni nel 2005 con un costo medio d'infortunio pari a 274000,00 € | |
| b) 2475 giorni nel 2006 con un costo medio d'infortunio pari a 352700,00 € | |
| c) 943 giorni fino a giugno 2007 con un costo medio d'infortunio pari a 80000,00 € | |
- Le aggressioni denunciate nel trasporto regionale:
- | | |
|-----------------------|----|
| a) Nel 2004 | 53 |
| b) Nel 2005 | 36 |
| c) Nel 2006 | 47 |
| d) Fino a giugno 2007 | 36 |
- Le aggressioni subite distinte per genere:
- | | | |
|--------------------|-----------|----------|
| a) Nel 2004 | 75 uomini | 19 donne |
| b) Nel 2005 | 60 uomini | 15 donne |
| c) Nel 2006 | 56 uomini | 23 donne |
| d) Fino a giug. 07 | 39 uomini | 11 donne |

Se poi guardiamo l'analisi del confronto con gli altri paesi europei propinatoci risulta che l'Italia non è tra i paesi più a rischio aggressione.

Tutto questo per confermare che per l'Azienda si tratta di eventi non rilevanti né in incremento.

L'aggravio della situazione sociale intorno alle stazioni con il crescente rischio per chi vi lavora sembra essere avvertito soltanto da chi vive la realtà ferroviaria, una realtà ben diversa da quella che traspare dai numeri scelti per presentarla e riassumerla, statistiche descritte intorno ad un tavolo, in un bel palazzo il cui accesso è protetto da una sbarra e l'ingresso vincolato al rilascio di un documento.

Come possiamo pretendere che l'Azienda comprenda chi vive in un

mondo completamente diverso?

Come può essere in grado di approntare opportune soluzioni?

Dall'incontro è risultato palese che l'incapacità dell'Azienda nel far fronte a questo problema, non è tanto nel non essere capace a trovare la giusta strada per arginarlo, ma nella sua mancanza di volontà a riconoscerlo come problema o forse nella coscienza della consistenza delle diseconomie necessarie a risolverlo.

Per cui è più impegnata a calmare gli animi che a cercare soluzioni.

E' a questo scopo che ha proceduto a recintare alcuni parchi dei materiali, sta per riempire le stazioni di telecamere ed ha iniziato una selezione, a seguito di una manifestazione d'interesse, per la creazione di 11 presidi di RFI che garantiranno, a suo dire e senza ancora definire come, la sicurezza in ambito stazione; inoltre, è ancora in fase di progetto la creazione di 7 presidi di Trenitalia che, invece, opereranno a bordo treno, anche questi con compiti ed autorità tutti da definire.

Né, tantomeno, sono stati definiti i rapporti che gli agenti dei presidi avranno nei confronti del personale addetto alla scorta del treno.

La FAST Ferrovie ha pertanto esternato la propria preoccupazione in merito alla figura del Capotreno e di quale potrà essere il suo ruolo se il personale del presidio viaggerà in treno facendo controlleria e garantendo la sicurezza.

E' forse il caso di chiedersi se, davanti al problema delle aggressioni, l'Azienda non abbia colto l'occasione per dar vita ad una nuova scorta commerciale fin'ora sempre stata ostacolata dalla professionalità del

CTR concernente anche il movimento.

Così come viene da chiedersi come mai l'Azienda si ostini a non prendere in considerazione la soluzione più economica, quella la cui efficacia è stata in passato testata: PIU' PERSONALE.

Nelle stazioni è necessario che si vigili lungo i binari, nelle sale di attesa e nei materiali in sosta.

A bordo treno è essenziale rivalutare la figura del CST perché, aumentando il personale di scorta, si garantisce una maggior sicurezza sia per i viaggiatori, sia per il Capotreno, che non è più da solo.

Questa soluzione ha un ulteriore vantaggio, quello di consentire un incremento degli incassi mediante una controlleria più attenta e puntuale.

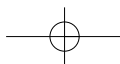
Non distogliere il personale dal



proprio turno da CST oltre ad essere importante, è una forma di rispetto verso il collega che altrimenti si trova costretto a scortare da solo l'intero convoglio.

C'è dunque da parte aziendale la volontà di minimizzare il problema delle aggressioni, cercando di calmare le acque con qualche intervento che non potrà avere successo perché nasce in un terreno arido dove non c'è interesse a curarlo né a farlo crescere.

Termina l'incontro sulla sicurezza ed è come se calasse il sipario davanti ad un'Azienda che crede che le OO.SS. l'abbiano invitata a teatro mentre invece le hanno solo aperto una finestra sulla realtà.



Salto ad ostacoli per la "Protezione Aziendale"

di Carlo Nevi

Chi ostacola e soprattutto perché, non vuole la crescita e lo sviluppo della Protezione Aziendale?

Una domanda questa cui io personalmente non sono in grado di rispondere, posso però affermare con certezza che qualsiasi iniziativa di ricerca per il reperimento di personale intraprenda questa struttura non viene mai supportata dalla giusta collaborazione delle altre strutture del Gruppo FS.



Eppure si tratta di una struttura su cui, sin dal momento della sua istituzione, il Gruppo FS ed in particolare RFI S.p.A., che fu la prima ha dotarsi di una Protezione Aziendale, puntava e punta molto stando a quanto a suo tempo dettoci ed illustratoci dai Responsabili Aziendali e da quanto si può evincere navigando sul sito del Gruppo FS e su quelli di RFI e Trenitalia cliccando sul link Protezione Aziendale.

Ma cos'è la Protezione Aziendale?

Ebbene si tratta di una struttura che annovera tra i vari compiti, tutti da svolgere coerentemente con le strategie di vertice, quelli di analisi del rischio e della gestione dell'emergenza (progettando anche misure preventive e protettive), della gestione esclusiva per il Gruppo FS dei rapporti con l'autorità Giudiziaria, le forze di Polizia, le Prefetture e gli Organismi esterni quali Vigili del Fuoco, Protezione Civile etc., la collaborazione con gli enti militari per l'identificazione e

la salvaguardia dei punti sensibili della rete.

Infine e non per ultimo, la Protezione Aziendale supporta, in materia di sicurezza ai fini della difesa nazionale, la competente struttura del Gruppo FS per gli aspetti tecnico - operativi inerenti l'infrastruttura.

Come si può capire si tratta di compiti di particolare delicatezza e responsabilità finalizzati alla salva-

guardia della struttura ferroviaria, dei lavoratori e soprattutto della clientela che ogni giorno viaggia con i nostri treni e si riversa nelle nostre stazioni e che assume particolare rilevanza in questo clima di "terrore" che ha investito l'occidente all'indomani dell'11 settembre e l'Europa dopo gli attentati in Inghilterra e in Spagna e le reiterate minacce all'Italia.

La conferma della validità della struttura e dell'interesse Aziendale sulla sua completa definizione sono state tutte confermate dall'A.D. Ing. Mauro Moretti, già all'indomani del suo insediamento alla guida del Gruppo Fs dichiarando espressamente che era ed è suo intendimento potenziare (anche a livello di risorse umane) e sviluppare le attività di Protezione Aziendale nel Gruppo FS, dichiarazioni queste, poi confermate successivamente dagli AD di RFI e Trenitalia.

Sia ben chiaro il personale assegnato e da assegnare alla Protezione Aziendale è e rimane ferroviere con compiti/funzioni diverse ma ferroviere, e a scampo di equivoci è bene chiarire - vista la confusione che regna - che non si tratta né di Robocop, né di Poliziotti o meglio

sceriffi, (per i compiti di Polizia ci sono la Polfer, i Carabinieri etc.) e neanche come qualche malalingua si diverte (aggiungo io stupidamente) a far circolare di "spie" aziendali.

Anzi va detto che questi colleghi sono ancora in attesa che venga definita contrattualmente la loro posizione in quanto, pur avendo cambiato la loro utilizzazione professionale e le proprie mansioni ed aver svolto dei corsi di riqualificazione, sono rimasti inquadrati nel profilo di provenienza, pertanto in questa fase di rinnovo contrattuale vanno necessariamente definiti, in relazione alle effettive mansioni svolte, nuovi profili professionali e i relativi inquadramenti.

Abbiamo detto della validità della struttura, dell'importanza in abito sicurezza che la stessa svolge di quanto sia interessato alla sua crescita l'AD etc. eppure qualcosa non va.

La Protezione Aziendale, continua ad emettere interpellanze per il reperimento di personale da destinare nelle varie Sedi dislocate principalmente nelle grandi stazioni, interpellanze che riscuotono grande interesse tra i lavoratori e che, se pubblicizzate e diffuse come si conviene, darebbero sicuramente risultati maggiori.

Invece, molte strutture continuano a sostenere di non essere a conoscenza di tali interpellanze o, per meglio dire, non la divulgano all'interno della propria struttura e quindi negli impianti, negandone all'occorrenza anche l'esistenza.

Talune altre, invece, pongono non poche difficoltà ai pochi fortunati che, venuti a conoscenza dell'emissione dell'interpellanza (per lo più da fonte sindacale) si presentano alle varie segreterie d'impianto con la domanda compilata e pronta per l'inoltro ed ai quali sovente, le segreterie, venendo meno ai compiti d'istituto previsti, dicono "ma che è?" e poi "No ! non possia-

Lo Stato Libero di F.S.

di Antonio Scalise

mo accettarla” e solo davanti alle reiterate proteste dell’interessato o tramite intercessione (sigh!!) di qualcuno, la domanda viene accettata con l’immancabile fatidica dichiarazione “*tanto non ti sarà concesso il nulla osta*”, come se fosse poi la segreteria tecnica/amministrativa e non il Dirigente preposto a rilasciare l’eventuale beneplacito, riuscendo comunque a vanificare in un sol colpo le aspettative dei lavoratori, cui non resta neanche più l’attesa speranza di avere magari il fatidico e desiderato “**OK! nulla osta**” che potrebbe cambiare o riorganizzare la sua vita lavorativa in questa azienda.

Forse queste strutture i e relativi Responsabili non conoscono gli intendimenti dell’AD, o forse si tratta di mancanza di comunicazione interna?

Lungi da me pensare che non sono in sintonia con i dettami dei massimi vertici aziendali, resta il fatto però che questo atteggiamento oltre a danneggiare la Società FS S.p.A. e la Protezione Aziendale sia essa di RFI che di Trenitalia, mette in grave difficoltà ed agitazione i lavoratori, cui giungono sempre più forti ed insistenti i messaggi che “*i tamburi di guerra*” della Società e del Governo diffondono sul futuro loro e della nostra Azienda, (liberalizzazioni senza regole, ridimensionamento di FS, 10.000 esuberanti, agente solo, e chi più ne ha più ne metta) e vedono quindi chiudersi davanti a loro anche quei pochi spiragli di una eventuale e possibile riallocazione/riqualificazione professionale.

Alla luce di quanto suesposto non ci resta che tornare al punto di partenza e la domanda che sorge spontanea è : chi ostacola e perché non vuole lo sviluppo della Protezione Aziendale?

Ai posteri l’ardua sentenza!

Comunque in attesa di conoscere la sentenza dei “posteri” sarebbe opportuno conoscere cosa ne pensa di tutto ciò l’Ing. Moretti, AD del Gruppo FS.

I ferrovieri, normalmente, sono gente sveglia, abituata a guardarsi dai pericoli, sia quelli che possono capitare durante lo svolgimento del servizio che quelli cosiddetti *in itinere*.

Chi va in giro di notte, o frequenta le zone periferiche delle città dove solitamente sono situati gli impianti ferroviari, (soprattutto gli scali merci), impara a conoscere le strade da percorrere e quelle da evitare.

Sa che è preferibile accompagnarli a qualche collega, anche se sconosciuto perché -manco a dirlo- l’unione fa la forza.

Sa anche che è consigliabile non portare in tasca troppi soldi, ma neanche troppo pochi, poiché il malintenzionato di turno potrebbe reagire male, accorgendosi di poterli rapinare solo pochi spiccioli.

Sa tutte queste cose, e le mette in atto quotidianamente per salvaguardare la propria incolumità e quei quattro soldi frutto del duro lavoro, ma nonostante tutto può capitare che qualcuno, forse più abile, sicuramente più prepotente, riesca a rubargli il portafoglio.

Inizia allora la trafila burocratica per richiedere i duplicati dei documenti, e il ferroviere scopre di lavorare, come diciamo nel titolo, in uno *stato* “libero” da regole (e il riferimento allo *Stato libero di Bananas*, di *Alleniana* memoria, è puramente... voluto).

Perché se la Prefettura gli rifà la patente (gratis), il Comune la carta di identità (gratis), quando va negli uffici delle ferrovie per riavere il duplicato del titolo di viaggio “rubato” non gli basta presentare la denuncia, ma è necessario anche un versa-

mento di **30 Euro**, una cifra che per un ferroviere in servizio o in pensione è più o meno l’equivalente dei soldi che portava con sé prima del furto.

Ignoriamo quali siano le spese che F.S. deve affrontare per duplicare quel documento, ma devono essere tremende, se provocano un tale *salasso* per le tasche del dipendente, che si ritrova quindi a subire, oltre al danno, la beffa.

Quindi, cari ferrovieri, quando andate in giro per buscarvi del pane, abbiate una cura maniacale del vostro titolo di viaggio, non custoditelo accanto a quelle cose di scarso valore come la patente di guida o il documento di identità o -al limite- le foto dei vostri bambini, ma trovategli un posto inaccessibile per il *marituolo*.

Oppure -e questo è il nostro consiglio- mettete in un angolino del vostro portafogli 30 Euro, che offrirete al manigoldo che vi starà derubando in cambio del documento di viaggio.

Voi direte: “ma perdo sempre 30 Euro!”

Certo, ma almeno vi saranno state sottratte da uno che fa il **ladro** di mestiere...



SBB Cargo: una realtà nel mondo del trasporto merci in Italia

di Guido Costantino

La **FFS Cargo** è l'affiliata delle Ferrovie Federali Svizzere (FFS) competente per il traffico ferroviario merci in Svizzera.

Conta circa 4400 dipendenti e nel 2006 ha trasportato merci complessivamente per 56 milioni di tonnellate nette.

Nel traffico internazionale nord-sud, per sfruttare le opportunità offerte dal libero accesso alla rete, in concorrenza col gruppo DB in Germania e con Trenitalia Cargo in Italia, fonda due imprese affiliate: **SBB Cargo Deutschland** e, nel 2003, **SBB Cargo Italia**.



Per iniziare il proprio servizio in Italia, FFS Cargo acquisisce inizialmente una piccola società italiana privata appena nata, **RAILITALY**.

Tale acquisizione viene effettuata anche per ottenere in maniera più rapida i necessari certificati di sicurezza. La società che nasce viene denominata **Swisse Rail Cargo Italy** (SRCI) ed inizia il servizio con alcuni treni sulla linea Chiasso - Milano.

Tali treni sono diretti principalmente ad Oggiono (ferro), Lecco e Desio.

La sede dell'Azienda viene stabilita a **Gallarate**, in provincia di

Varese e la nuova sala operativa coordina il traffico dall'Italia.

SRCI inizia a selezionare nuovo personale in previsione di un suo potenziamento, così assume qualche macchinista già formato e istruttori, che si occupino della formazione del personale, sia di terra che di macchina.

Tale formazione è molto accurata: quattro mesi per il personale di terra e addirittura due anni per quello di macchina.

Questo è un dato molto importante, poiché denota da un lato la

volontà dell'Azienda di avere dei lavoratori altamente professionalizzati, e dall'altro l'intenzione di occuparsi direttamente del percorso formativo del proprio personale.

Nel 2004 SRCI cambia denominazione, diventando **SBB Cargo Italia** (SBBCI), ricongiungendosi quindi, anche idealmente, alle proprie origini elvetiche.

Sempre nel 2004 l'Azienda riesce ad ottenere la sua prima commessa importante con la Hupac di Gallarate (Azienda di servizi per carico intermodale già in buoni rapporti con FFS Cargo) per l'effettuazione di circa sessanta treni settimanali sulla tratta Gallarate - Luino.

SBB Cargo Italia inizia, in seguito ad accordi bilaterali con l'Italia, ad abilitare macchinisti svizzeri alle linee italiane, ciò sia per sopperire alla flessione del traffico interno svizzero (anche a causa della concorrenza tedesca, nel 2006 il 30% dei trasporti di SBB Cargo si è svolto al di fuori del territorio della Confederazione Elvetica), sia per aumentare il parco macchinisti in Italia in maniera rapida e poter far fronte alla continua crescita di traffico.

La politica Aziendale diviene quella di porre il proprio personale in una situazione di vantaggio rispetto alla concorrenza, in maniera tale da offrire un servizio più completo, a costi più bassi e con un unico interlocutore per i clienti.

A tal fine -novità assoluta nel mondo ferroviario italiano- a tutto il personale, sia di macchina che di terra, è stata imposta la doppia abilitazione (macchinista-formatore treno, macchinista-verificatore o verificatore-formatore treno).

Per quanto riguarda il parco-macchine, SBB Cargo, si dota, per la trazione Svizzera-Italia, delle più moderne locomotive bicorrente, le quali consentono il passaggio dal confine senza cambio locomotiva.

Diciotto locomotori del tipo Re 484 di Bombardier Transportation sono entrate in funzione dall'aprile 2005, e dodici del tipo Re 474 sono state ordinate presso la Siemens.

A queste si aggiungono tre locomotive diesel del tipo Am 840 di Vossloh Locomotives per le tratte non elettrificate.

Per i trasporti tra la Germania e l'Italia, SBB Cargo inoltre possiede trentadue opzioni per l'acquisto di locomotive utilizzabili oltre confine.

Il traffico intanto è sempre in aumento e si può dire, a buon diritto, che SBB Cargo Italia sia diven-

tata, in questi pochi anni, una della realtà più importanti nel novero delle aziende di trasporto delle merci sul territorio italiano, diventando l'interlocutore privilegiato di un gran numero di imprese tra Chiasso e Milano e tra Torino e Padova.

Da aprile 2007 ha insediato a Torino una propria squadra di manovra con una locomotiva adibita a tale scopo, col risultato di poter consegnare direttamente i carri ai binari di raccordo in piena autonomia.

Recentemente è riuscita ad ottenere altre importanti commesse su Novara, (da dove effettua treni della cosiddetta "autostrada viaggiante"), e Padova Interporto.

Altro dato importante: nel traffico internazionale sull'asse Nord-Sud, nel 2006 il tasso della puntualità per i clienti con i quali è stato stipulato un accordo sulla garanzia della qualità ha raggiunto l'81% (75% nel 2005). Circa quattro quinti di tutti i convogli sono giunti a destinazione puntualmente o al massimo con un'ora di ritardo.

SBB Cargo Italia ha sedi a Gallarate, Domodossola, Chiasso, Novara, Brescia, Torino e si prevedono inoltre nuove sedi di lavoro in



Liguria, Emilia e Toscana.

Ha superato i 100 dipendenti ed effettua, ad oggi, circa 400 treni settimanali sul territorio italiano.



Per quanto riguarda la gestione del rapporto di lavoro con i propri dipendenti l'Azienda ha cominciato a dimostrare un'importante disponibilità a riportare, lo stesso, nell'alveo di quello previsto, sia dalle leggi emanate in materia nel nostro Paese, sia da corrette relazioni industriali, abbandonando un'impostazione iniziale fortemente legata agli schemi in uso nel paese d'origine dell'Impresa.

Pur non applicando ancora il Contratto Nazionale delle Attività

Ferrovie e rimanendo, quindi, ancorata a quello degli Autoferrotranvieri, SBB Cargo Italia ha stipulato con le Organizzazioni Sindacali FAST Ferrovie, Filt-Cgil e Fit-Cisl un contratto di secondo livello che, pur non dando risposta a tutte le richieste dei lavoratori, ha tuttavia affrontato e parzialmente risolto moltissime criticità derivanti da

un'interpretazione unilaterale del Contratto preso a riferimento.

Il processo ha cercato di cogliere le possibili congruenze tra i due

CCNL di settore e, tra le problematiche più importanti che hanno trovato soluzione, si segnalano quelle relative al riconoscimento, anche economico, delle professionalità del personale.

Riteniamo che molto ci sia ancora da fare sul tema dei vincoli normativi (ad esempio sul servizio notturno), ma la disponibilità al dialogo della dirigenza ci fa sperare che, in futuro, si riuscirà a trovare il giusto punto di equilibrio tra gli interessi Aziendali e le legittime aspettative dei lavoratori.

Ci sono le premesse, insomma, affinché SBB Cargo Italia prosegua nel suo trend di crescita, con l'acquisizione di quote sempre maggiori di mercato (magari, se ci è consentito, non a danno di Trenitalia Cargo ma del trasporto su gomma, unico vero *nemico* delle imprese ferroviarie, che ha raggiunto ormai livelli insostenibili, sul territorio italiano) in un clima di dialogo e collaborazione con i propri dipendenti e con la consapevolezza che un'Azienda florida crea lavoratori soddisfatti e motivati, perché solo lavoratori soddisfatti e motivati creano un'Azienda florida.



Bologna, 29 maggio 2007

Spettabile Polizia Giudiziaria della POLFER
c/o stazione di Bologna C.le e Verona, alla c.a. degli Ispettori ***** e *****
Alla cortese attenzione dell'onorevole Ministro dei Trasporti, Professor Bianchi
Per conoscenza: al Direttore di Zona /Datore di lavoro delegato ed individuato per Trenitalia
(da trasmettere anche, tramite Trenitalia, alla struttura preposta di R.F.I.)

OGGETTO: SICUREZZA DI SISTEMA, ANOMALIE AGLI APPARATI DELLE QUALI SI E' PRESA CONSCENZA; SI CHIEDE APERTURA DI INCHIESTA SULL'ACCADIMENTO DI RUBIERA, CHE HA INTERESSATO IL TRENO 906

Si premette che sul presente Esposto si tralasciano gli elementi identificativi necessari a salvaguardare il personale di Trenitalia ed R.F.I. coinvolto, si elencano pertanto di seguito solo le anomalie delle quali si è venuti a conoscenza:

Bologna C.le: itinerario di partenza convergente all'ES per Milano ed a quello per Venezia.
Rispetto la iniziale segnalazione alla Polfer, si è preso ulteriormente conoscenza che gli Eurostar pronti a partire lato Ovest erano 3: sul 1° binario per Milano, sul 3° binario per Milano, sul 4° binario per Venezia. Il segnale era regolarmente aperto sul 3° e sul 4° binario, entrambi sono partiti, il Milano dopo pochi secondi della Venezia, ma l'itinerario nei pressi della cabina era convergente perché entrambi venivano istradati sulla Milano. L'anomalia pare sia stata causata a seguito di un intervento I.E. su di uno scambio e sull'apparato. Si chiede di essere doverosamente messi a conoscenza (semmai i forma riservata), sugli sviluppi dell'inchiesta interna alle F.S.

Spresiano (TV): pericoloso tamponamento di un treno Interregionale su tratta occupata da un treno Cargo, con sottosistema di bordo e di terra dell'S.C.M.T. efficienti e funzionanti.

Solo l'altissimo livello di attenzione dei due macchinisti della Regionale Veneto ha evitato il tamponamento dell'affollato IR in coda al merci. L'S.C.M.T. in macchina continuava a dare la via libera nonostante la tratta occupata permettendo al treno viaggiatori la velocità di 140 Km/h.

L'S.C.M.T. non ha corretto l'errore umano, smentendo chi afferma che garantisce la protezione della marcia del treno, **ma bensì lo ha copiato e ripetuto**, dimostrando così di non essere un completo sistema di sicurezza. Rammento che la Ripetizione Discontinua, che non è altro che l'S.C.M.T. a boe di oggi, venne abbandonata sulla Bologna-Brennero nei primi anni '80, privilegiando il ben più affidabile Ripetizione Continua Segnali che, tra l'altro, allora nei 9 codici (D.A.F.) aveva il controllo di velocità fino a 40 Km/h.

Ora, nel canale R.S.C. dell'S.C.M.T., non è esistente tale controllo di velocità fino a 40 Km/h.

Sarebbe bene che almeno ora i preposti rivedessero le Istruzioni sulla Ripetizione Segnali Discontinua del 1969 del Ministero dei Trasporti, che **considerava il sistema a boe solo un ausilio alla visione diretta dei segnali.**

Borghetto di Avio: il treno 89 si sarebbe trovato il segnale rosso con il codice verde R.S.C. 270 in macchina (l'anomalia avrebbe inteso il segnale precedente e concatenato a quello superato rosso nel disastro tra i due treni Cargo Trenitalia ed R.T.C.).

Rubiera: il treno 906 avrebbe superato rosso il segnale di partenza in transito a 160 Km/h, continuando ad avere ripetuto a bordo nel monitor S.C.M.T. il doppio verde (verde medio R.S.C. con relativo codice) che permaneva anche nella successiva tratta, in simultanea però si sarebbe aperto il segnale del binario accanto, quello deviato.

Dalle sommarie informazioni il D.M. non verificava dal banco l'anomalia, perché a suo dire stava intervenendo la I.E. sull'apparato. Si chiede di verificare se la Linea Qualità dell'I.T.P. di Bologna abbia già dato il seguito di competenza alle segnalazioni del P.D.M., oppure se possa anche avere ommesso di farlo e nel qual caso, perché.

pagina 1

UFFICIO P.za Medaglie D'oro n°4 BOLOGNA c/o Associazione Professionale Macchinisti SMA
Tel. 051 240932 Tel.F.S. 921 3232 FAX 051 6303232 GSMR RFI 313 8151116 TIM 337 398969
www.santirfs.it E-MAIL roberto@santirfs.it oppure santi@fastferrovie.it



Faccio notare che l'incongruenza del segnale rosso con il verde del sottosistema di bordo canale R.S.C. dell'S.C.M.T. si era già verificato altre volte, tra l'altro R.F.I. in un caso ha giustificato all'R.L.S. di Milano affermando che erano saltati gli isolamenti dei circuiti di progettazione e d'origine della R.S.C. elevando. Si suppone siano state modificate le condizioni di progettazione e di origine della R.S.C. elevando i valori delle correnti di binario, da qui potrebbe derivare l'anomalia riscontrata più volte oramai. Tra l'altro nelle **tratte occupate da treni all'approssimarsi in marcia a vista**, ad un eventuale cavetto di shuntaggio binari in opera, questi non garantirebbe più come una volta il cortocircuito, essendo di limitata sezione e costruito per le correnti di binario di progettazione della R.S.C. Ad un punto x della tratta, potrebbe essere il 1° assie del locomotore che, per un banale principio di conducibilità elettrica, cortocircuiterà trasmettendo all'S.C.M.T. di bordo un codice, che libera il P.D.M. dalla marcia a vista. Si chiede possibilmente **verifica su tratte occupate da treni e non libere da treni (qui è comunque efficace), auspicando, nel caso, vengano quanto prima aumentate al necessario le sezioni in rame dei cavetti di shuntaggio binari, sostituendo i magneti con morse a vite (ben più affidabili in presenza di rotaie ossidate), come quelle utilizzate da R.F.I.**

Tornando specificatamente sull'anomalia intervenuta a Rubiera, è ben evidente che però può trattarsi anche di altro ed appare incredibile si possa verificare che i codici della Ripetizione Segnali trasmessi a bordo dall'S.C.M.T. siano incongruenti rispetto alla situazione reale dei segnali di linea e di distanziamento dei treni. Ancora più incredibile è che un Sistema di Sicurezza non si metta in "Protezione" attraverso una informazione al sottosistema di bordo più restrittiva dell'informazione viaiva data dal segnale di linea e di blocco.

Su quanto avvenuto al treno 906 nella stazione di Rubiera si chiede l'apertura di un'inchiesta, ritenendo l'accadimento estremamente grave.

Più generalmente si ritiene sia di un'importanza basilare regolamentare con norme certe l'intervento I.E. agli apparati di sicurezza nell'ambito della movimentazione dei treni e solo quando ciò sia motivato da imprescindibili ragioni, garantendo continuità assoluta di controllo ed intervento al dirigente di movimento, quale preposto. Di tali interventi deve, comunque, restare traccia registrata formalmente, che stabilisca orari ed anche treni interessati alle forzature degli apparati di sicurezza ad opera di chi, soprattutto quando risulta possano intervenire anche ditte esterne, anche per cablare in esercizio di circolazione apparati di stazione e non.

Sui casi segnalati, si chiede come 1° azione, verifica alle zone tachigrafiche di terra e di bordo/D.I.S. Sul D.I.S. si informa che R.F.I./Trenitalia chiedevano l'accordo sindacale sul tavolo tecnico del VACMA E464 SAL, mentre tutte le OO.SS. richiedevano specifica trattativa per le tematiche sindacali e legali seguenti al fatto di passare da un supporto cartaceo ad uno informatico. Tale confronto non è ancora intervenuto. Riguardo il VACMA, si informa che entro Giugno 2007 su tutti i rotabili dovrà essere reso escludibile dal servizio, in base a quanto stabilito dal Ministero dei Trasporti/Coordinamento Regioni/ASL.

L'inadeguatezza del relativo piano aziendale di attrezzaggio E-VIG. al canale vigilante dell'S.C.M.T. di sottosistema di bordo sui rotabili, potrebbe determinare per precisa responsabilità aziendali, interruzioni di Linea Pubblico Servizio a partire dal 1 Luglio 2007.

Infine si segnala alle strutture preposte ed agli Organi di Vigilanza che taluni quadri delle Linee Qualità (come a Bologna I.T.P.) pretenderebbero che i macchinisti insensero il VACMA nel periodo notturno anche sui mezzi dotati di escluditore E.VIG., citando linee ferroviarie e non i mezzi di trazione utilizzati. I ben evidenti che chiunque conosca la materia, sa che invece l'inserimento del VACMA era limitato a pochi mezzi obsoleti E645 - E646, transitoriamente dalle 0 alle 5 sui treni merci e su quelli a lunga percorrenza, sia all'ingegnerizzazione su tali macchine del sottosistema di bordo.

Il VACMA, in Italia, è stato riconosciuto fuorilegge. Tra l'altro distrae chi guida il treno, all'ingegnerizzazione su tali macchine delle modifiche già intervenute, il monitor S.C.M.T. disturba gravemente dalla visione esterna dei segnali il P.D.M., perché troppo luminoso di notte.

E' certo, ad avviso dello scrivente, il rischio videoterminali, per lo sbalzo di luminosità al qual lavoratori vengono sottoposti nella continua verifica necessaria tra monitor ed esterno.

Si chiede l'immediato spegnimento sui rotabili dell'inutile ed enorme ora con il contorno bianchi che è il principale elemento di disturbo visivo: tutti sanno che i macchinisti coprono con scheda nera le mascherine rudimentali di carta il monitor S.C.M.T., privilegiando così la visione diretta ed esterna dei segnali di linea a quelli ripetuti dalla R.S.C. (in anticipo anche di quasi 6 Km) nel monitor. E' autotutela, ma è gravi di Viene proprio da pensare, ad un addetto ai lavori, che l'S.C.M.T. sia stato provato solo di giorno.

In attesa dei doverosi riscontri, nel restare come sempre a disposizione dell'Azienda e degli Organi di Controllo e di Vigilanza, si porgono cordiali saluti.

Il rappresentante dei lavoratori per la sicurezza (D.Lgs. 626/94) di Trenitalia Roberto S.

pagina 2

UFFICIO P.za Medaglie D'oro n°4 BOLOGNA c/o Associazione Professionale Macchinisti SMA
Tel. 051 240932 Tel.F.S. 921 3232 FAX 051 6303232 GSMR RFI 313 8151116 TIM 337 398969
www.santirfs.it E-MAIL roberto@santirfs.it oppure santi@fastferrovie.it

SAFETY FIRST





Aderente all'Associazione
Autonoma
Macchinisti
Europei

SIDAC TRAIN DRIVE

CON L'ACCORDO DEL 6 MARZO 2007 E' FINITO IL TEST SULL'AGENTE SOLO, MA ORA PERO' PRETENDIAMONE TUTTI IL RISPETTO!

Nel 2004 venne interrotto per la prima volta dall'azienda il confronto sul Sidac, quando l'allora O.S. S.M.A. chiese di poter verificare come avveniva la prova del P.D.M. sul simulatore. Il confronto con Trenitalia, anche per le nostre costanti pressioni, si è potuto riprendere in un paio di riunioni a Villa Patrizi lo scorso anno e venne redatto anche un verbale, ma la condizione che poneva l'azienda sui turni Alta Velocità (ovvero di rivedere la Circolare 25/81 sulle graduatorie di impianto per accedervi), fece di nuovo saltare il confronto.

Finalmente il 6 marzo 2007, al centro di formazione di Milano Martesana e dopo verifica congiunta di una simulazione di guida sul Sidac dell'ETR 500, si è siglato l'accordo tra le parti.

Dopo anni di azioni unilaterali sull'invio del PdM al Sidac, si sono così potute superare tutte le criticità di carattere legale e sindacale prima esistenti.

In questi mesi successivi all'accordo, abbiamo potuto verificare comportamenti difforni tra le Linee Qualità degli impianti trazione e come taluni istruttori volessero continuare a fare la prova alla vecchia maniera.

Per tale motivo diamo al PdM le condizioni e le indicazioni comportamentali per la prova, in base all'Accordo Trenitalia/OO.SS. ed alle leggi dello Stato:

- Si dovrà essere abilitati a mezzo e linea.
- Le giornate SIDAC possono essere solo in aggiunta a quelle della formazione.
- L'invio al SIDAC è possibile solo dopo due giorni di formazione continua in aula(continue, non a distanza di mesi l'una dall'altra).
- L'utilizzo del SIDAC deve avvenire in condizioni psicofisiche idonee, pertanto dopo RFR per gli impianti lontani, in analogia ad un servizio di condotta.
- Un istruttore (oppure il collega di turno od od altro agente di macchina) dovrà stare nel Sidac come 2° agente, supportando il macchinista alla condotta e per quanto concerne la consultazione di FL, GDA, prescrizioni, oltre a rispondere al telefono in movimento, ecc.
- Dopo la prova le riprese video dovranno essere cancellate dai database.

LA BACHECCA DELLE RLS

di bordo canale
di R.L.S. di Milano
...elemando i
...l'altro nelle
...navigazione binari in
...e costruito per le
...dere il 1° assale del
...ndo all'S.C.M.T. di
...di su tratte occupate
...ano quanto prima
...ndo i magneti con
...da R.F.I.
...he però può trattarsi
...li trasmessi a bordo
...anziamiento dei treni.
...so una informazione
...lo blocco.
...tura di un'inchiesta,
...me certe l'intervento
...lo ciò sia motivato da
...igente di movimento,
...ie, che stabilisca orari
...hi, soprattutto quando
...colazione apparati di
...terra e di bordo/D.I.S.
...cnico del VACMA E464
...cali e legali seguenti al
...ancora intervenuto.
...ere reso escludibile dal
...ASL.
...gilante dell'S.C.M.T. del
...endiali, interruzioni di un
...taluni quadri delle Linee
...CMA nel periodo notturno
...di trazione utilizzati. E'
...CMA era limitato a pochi
...a lunga percorrenza, sino
...i guida il treno.
...monitor S.C.M.T. disturba
...notte.
...zo di luminosità al quale i
...no.
...ra con il contorno bianco,
...oprono con scheda treno o
...iretta ed esterna dei segnali
...E' autotutela, ma è grave.
...provato solo di giorno!
...dell'Azienda e degli Organi di
...di Trenitalia Roberto Santi

ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE MACCHINISTI SMA
Consiglio Amministrazione - Ufficio di Presidenza
Via Varese n°34 00185 ROMA tel. 06 4959903 NEWS: www.santirls.it

SAFETY FIRST



Aderente all'Associazione
Autonoma
Macchinisti
Europei

- Nel rispetto della L. 300/70, del D.L.675/96 e successive integrazioni (privacy), in analogia all'utilizzo dei simulatori nel trasporto aereo, nessuno oltre agli istruttori ed all' equipaggio che si sottopone alla prova, dovrà essere presente nel Sidac e/o nella sala consolle/ monitor.
- Nel rispetto del D.Lgs. 626/94 e delle Prescrizioni a Trenitalia del Coordinamento delle Regioni ed A.S.L., il VACMA dovrà restare nella modalità "escluso", oppure disattivato come era il 6 Marzo u.s. nel SIDAC dell'ETR 500.

L'Accordo del 6 Marzo 2007 non è stato affatto facile, a causa dello "stato di fatto" che l'azienda era riuscita ad ottenere in questi anni nel test dell'Agente Solo. A ciò noi abbiamo messo lo stop, ma è stato possibile anche grazie a tutti quei Colleghi che nel tempo si erano rifiutati di sottoporsi ad una prova vessatoria e senza regole, mantenendo così in piedi questa vertenza, parallela a quella del VACMA.

Vi garantiamo che non avremmo comunque firmato l'accordo attraverso FAST Ferrovie, né altre OO.SS. lo avrebbero firmato, se non fossimo riusciti anche a bloccare la perversa decisione aziendale di continuare a dare un voto ai macchinisti, anche attraverso l'utilizzo del Sidac. Al verbale abbiamo aggiunto: **IL SIDAC NON COSTITUISCE ELEMENTO VALUTATIVO.**

Ora, tutti noi macchinisti, pretendiamo il rispetto! Resta inteso che senza le garanzie previste dall'Accordo e dalla legge, il P.d.M. rifiuterà la prova al SIDAC, segnalandoci i comportamenti difforni dei preposti aziendali. Daremo seguito, anche attraverso FAST Ferrovie, alle Vostre segnalazioni.

Per l'Associazione Professionale Macchinisti SMA
Consigliere Nazionale Roberto Santi

ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE MACCHINISTI SMA
Consiglio Amministrazione - Ufficio di Presidenza
Via Varese n°34 00185 ROMA tel. 06 4959903 NEWS: www.santirls.it

SAFETY FIRST

Macchinisti SMA
6 TIM 337 398969
SAFETY FIRST

Dall'Ingegneria e dalla Tecnica alla Pratica

di Chiara Bandieri

L'interessante presentazione dei sedili per cabine di guida frutto di una progettazione ergonomica ha sollevato quesiti e dato vita ad una discussione in cui la tecnica si completava con l'esperienza pratica.

E' stato realizzato il prototipo di un sedile progettato da Trenitalia Spa insieme alla Carcerano Srl, la cui realizzazione è stata affidata alla FISA di Udine a seguito di una gara europea.

Prima di dare inizio alla produzione in serie di questo sedile, l'Azienda ha inteso farlo conoscere alle OO.SS descrivendone in modo dettagliato tutte le particolarità e gli accorgimenti per renderlo confortevole e funzionale.

Per questo è stato fatto uno studio su 215 macchinisti, filmando i movimenti e le posizioni di lavoro che abitualmente vengono tenute durante la guida, tutto al fine di recepire informazioni sulla forma più idonea che il sedile deve avere.

La FAST Ferrovie ritiene che sarebbe stata utile ed opportuna una collaborazione con le R.L.S.

anche in questa fase di studio precedente alla progettazione anziché limitarla ad un incontro a conclusione dell'opera.

Gli aspetti fondamentali che hanno guidato la progettazione sono stati:

La prevenzione dell'insorgenza di patologie;

Il comfort dell'utente;

che sono garantiti dal raggiungimento agevolato e dal semplice utilizzo dei comandi che consentono una regolazione dei sedili precisa e puntuale.

Per rispondere alle esigenze del vasto parco macchine di Trenitalia sono state ideate due tipologie di sedile: una di tipo fisso, per le cabine di nuova concezione più spaziose, l'altro di tipo amovibile caratterizzato da una pedana regolabile a seconda del piano su cui poggia. Il sedile è dunque unico adatto ad ogni tipo di cabina di guida con la sola differenza del basamento.

Le caratteristiche ergonomiche soddisfano le esigenze di evitare possibili patologie connesse a scor-

rette posizioni tenute in modo continuativo e favoriscono quei movimenti necessari alla guida.

Ovviamente il progetto tiene conto che questi mezzi vengono utilizzati da persone diverse per peso e per altezza e proprio lì si sono concentrati i più grandi sforzi, nel rendere cioè adattabile alla diversa corporatura del personale lo stesso sedile.

Questo obiettivo ha trovato attuazione offrendo la possibilità a chi farà uso di tale sedile di regolarlo in base alla propria persona mediante una serie di gesti semplici che non implicano il distogliere lo sguardo dalla guida essendo ogni leva di regolazione di facile raggiungimento.

Il sedile consente una perfetta aderenza delle curve naturali garantendo il giusto comfort.

La sua realizzazione è prevista con materiali idrorepellenti, ignifughi, ecc... secondo quanto previsto dalla normativa vigente.

Si tratta di un sedile completamente sfoderabile e lavabile per garantire anche una corretta igiene.

E' un prodotto altamente resistente e questa sua caratteristica è in netta antitesi con la necessità di consentire un'ampia gamma di possibili regolazioni, per cui sono stati fatti grandi sforzi per conciliare i due aspetti.

Viene inoltre assicurato un piano di manutenzione da parte della FISA per il periodo di garanzia previsto dai fornitori dei materiali utilizzati per la realizzazione del sedile.

Tra le varie questioni sollevate, la FAST Ferrovie ha fatto notare che il selettore, che consente di tarare il peso del macchinista attraverso il precaricamento di molle che grazie a due dissipatori assorbono maggiormente l'effetto urto, si trova



Osservazioni e proposte di modifica

di Roberto Santi

nei sedili attualmente in circolazione davanti e non dietro come previsto nel prototipo, questo fa sì che sia possibile effettuare tale regolazione non essendo costretti a interrompere la guida.

Il suggerimento ha richiamato l'attenzione degli ingegneri che dopo un consulto hanno spiegato la scelta da loro fatta di posizionare il selettore dietro per evitare ostacoli ed ogni tipo d'intralcio tra le gambe del macchinista.

Anche l'RLS della FAST Ferrovie si è mostrato scettico sulla funzionalità del sedile amovibile ritenendolo poco stabile, in particolare su certe tratte dove movimenti non solo sussultori, ma anche ondulatori sono così rilevanti da rendere difficile per il sedile amovibile riuscire a tenere l'equilibrio, soprattutto quando è regolato con la seduta estesa totalmente indietro rispetto al banco di guida.

Ha inoltre evidenziato che il movimento del bracciolo dall'alto verso il basso è contrario al naturale gesto per un'evacuazione rapida presente anche nelle maniglie antipanico, proponendo a tale riguardo che il bracciolo destro (e il sinistro per il 2° agente) possa aprirsi lateralmente anziché solo in verticale.

Qualcuno ha obiettato che un'apertura laterale era stata in passato ritenuta di ostacolo all'eventuale uscita dalla seduta in casi di emergenza.

E' proprio grazie alle perplessità dell'RLS della FAST Ferrovie che in data da individuare tra il 19 e il 22 luglio p.v. il prototipo effettuerà una corsa prova sulla tratta Bologna - Ancona in un servizio di andata e ritorno con treni I.C..

In attesa di constatarne l'idoneità e facendo tesoro dei suggerimenti degli R.L.S., dobbiamo riconoscere all'Azienda l'impegno adoperato nello studio di un sedile ergonomico e la sua volontà a sostituire quelli attualmente presenti che non sono certo dotati di tanta tecnologia ed accorgimenti, come la schiena di molti macchinisti può confermare.

Finalmente l'azienda ha deciso di dotare i mezzi di trazione di nuove poltroncine ergonomiche adeguandosi così alla normativa vigente (Fiche UIC 651.OR); più volte noi, gli R.L.S., le A.S.L. avevamo segnalato come nel P.d.M. fossero diffuse le patologie all'apparato muscolo-scheletrico derivanti da cattiva postura e dalle sollecitazioni dinamiche della marcia del treno, con poltroncine, sgabelli inadeguati ma tuttora in uso.

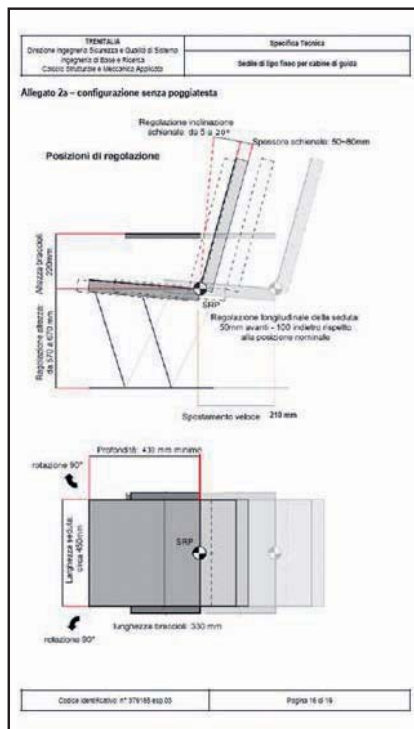
L'operazione riguarderà sia i rotabili che attualmente hanno i sedili con la piantana fissa che quelli che l'hanno mobile - **noi chiediamo siano sostituiti prima i secondi** -, ma investirà ingenti risorse economiche e pertanto il prodotto dovrà essere valido, oltre che affidabile nel tempo.

Così, in base al verbale di incontro sottoscritto il 13 Luglio u.s. a Firenze Osmannoro dopo la presentazione del prototipo di sedile ergonomico FISA, la scrivente, riservandosi ulteriori valutazioni dopo le prove dinamiche programmate a bordo di locomotive E444 trainanti treni Intercity tra Bologna ed Ancona, evidenzia quanto segue.

Il nuovo sedile ha il sistema di regolazione verticale attraverso un pomello che è nella parte bassa posteriore: tenendo conto che la regolazione avviene solitamente non da fermi, ma durante la marcia a seguito delle sollecitazioni dinamiche che subisce il macchinista, **tale pomello deve essere spostato in posizione più idonea, laterale destra oppure anteriore.**

Il sedile ha i braccioli che si possono muovere solo verticalmente (in su ed in giù). Questo non va bene ed è da modificare: lato corridoio, a seconda che si tratti del sedile 1° agente o 2° agente), **il bracciolo deve avere la possibilità di ruotare anche orizzontalmente per per-**

mettere, in caso di pericolo, una immediata via di fuga (vedi principio delle porte tagliafuoco semplicemente a spinta). Così com'è ora nel prototipo, rendendo necessaria una manovra illogica secondo la "via della fuga", di fatto l'ostacola.



Rammentiamo a chi legge che già in passato l'azienda aveva convenuto con il Sindacato soluzioni diverse sui braccioli dei Pendolini ETR 460, sull'ETR 500, sulla E402b, sulla E412 e modifiche ai sedili stessi, che in sintesi riepiloghiamo:

ETR 460 e modifiche FIAT: il Sindacato ottenne che "il macchinista doveva avere lo stesso confort del viaggiatore" e pertanto "i sedili dei macchinisti dovevano avere lo stesso tipo di fissaggio di quelli dei passeggeri".

ETR 500 (modifiche Breda) e 402b: il Sindacato ottenne che "I braccioli dovranno consentire attraverso una rotazione, un'evacuazione rapida", quindi il bracciolo dx (o sx per il 2° agente), oltre a

potersi muovere orizzontalmente, per consentire l'abbandono rapido in caso di necessità, si doveva poter disporre verticalmente (con l'altro) per consentire la guida anche senza braccioli.

E412: sulla base del confronto si convenne che i braccioli dovevano essere entrambi mobili nel solo piano verticale perpendicolare al pavimento della cabina, ma **“il sedile doveva ruotare intorno all'asse perpendicolare rispetto al pavimento della cabina”**.

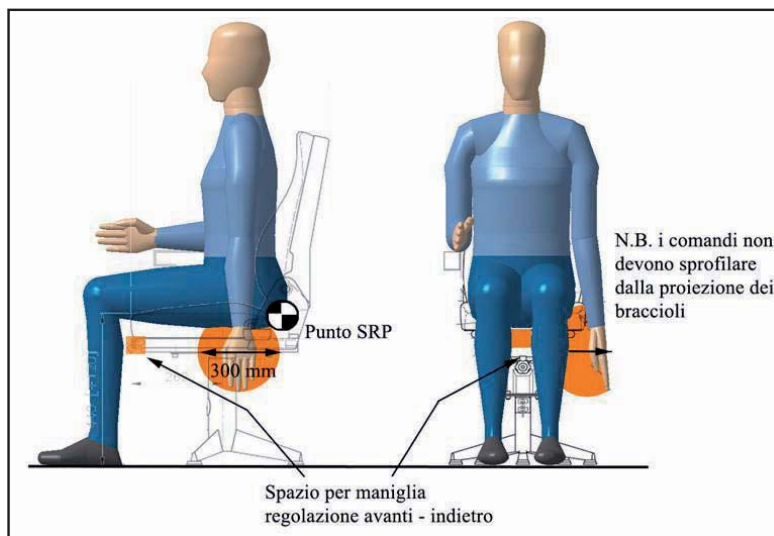
Come FAST Ferrovie abbiamo fatto notare che nel prototipo a piantana mobile, presentatoci il 13 u.s ad Osmannoro, questa ultima condizione **non può essere garantita qualora ruoti indebitamente la base**, pertanto diviene indispensabile che, per garantire la via di fuga, **il bracciolo dx (o sx) possa ruotare anche orizzontalmente**.

E' una delle considerazioni che ci hanno poi fatto richiedere, per tutti i rotabili, la piantana fissa del sedile, così come tra l'altro prevede la Fiche UIC 651.

Nella versione “alta”, cioè in presenza di pedana fissa sotto il banco di guida, attualmente manca una base stabile in tutti i mezzi ai quali era stato implementato il VACMA.

E' un principio ergonomico fondamentale che la base d'appoggio dei piedi sia fissa e non mobile, pertanto chiediamo che, in analogia all'ultima Disposizione di Sicurezza di Sistema di Trenitalia che stabilisce che su E402b ed altri mezzi ancora da ingegnerizzare SCMT non vengano più montati i pedali/pedane, **su tutti quelli esistenti venga applicata gomma marina** al fine di impedire ogni movimento improprio (rammentiamo che la gomma marina per la pavimentazione delle cabine di guida già si era programmato di installarla sulle pedane di una delle 3 E464 oggetto della sperimentazione VACMA 464 SAL Trenitalia-OO.SS.-Assessor, tra Fiumicino e Roma Termini).

La versione “mobile” del sedile, quella presentata ad Osmannoro (a norma per i 5 piedini di appoggio) presenta le ovvie difficoltà di essere



messa in livello su 5 punti, difficoltà che l'ingegnere FISA ha riscontrato sulla pavimentazione piana della sala, di ceramica tipo granito. A prescindere dal fatto che tali piedini di appoggio sono meccanicamente deboli e dopo pochi giorni d'uso potrebbero rompersi, è risultato evidente a tutti i presenti che sarebbe pressoché impossibile sulla pavimentazione di una cabina di guida mantenere livellata tale base d'appoggio, **pertanto la O.S. FAST Ferrovie ritiene e ribadisce che i nuovi sedili possano essere solo a piantana fissa**, come ci è stato anche riportato in riunione, in analogia alle altre ferrovie Europee. L'instabilità della piantana mobile viene accentuata nella posizione di arretramento massimo del sedile (**utilizzata dalla maggior parte dei macchinisti quando non devono stare come incastrati davanti al banco per il VACMA** – rammentiamo a chi legge che i mezzi SCMT/SSC siciliani non hanno ancora l'obbligatorio E-VIG, e neppure l'hanno la pressoché totale flotta di ETR 500) ed è **proprio in tale posizione che sarebbe possibile per l'attuale prototipo ribaltarsi**, con possibile infortunio del macchinista. La nostra osservazione fatta in corso di riunione ci è stata confermata da uno degli ingegneri presenti, che con noi conveniva come il baricentro della poltroncina di 30 kg circa, in tale posizione simulata arretrasse troppo rendendo così possibile la caduta dell'operatore.

Il sedile ha la regolazione dello schienale, **ma la seduta è fissa**. Per garantire dopo ore una buona ergonomia si rende necessario, in analogia al sedile del guidatore su molte auto, una regolazione lombare sullo schienale e un'altra della seduta stessa (questa ultima tipo E464 ed ETR, valida), al fine di poter modificarne, durante l'uso protratto, la postura.

E' un altro principio ergonomico basilare e, francamente, non capiamo proprio perché il valido dispositivo in uso dai Pendolini in poi, **tra l'altro già sui sedili della stessa FISA che può modificare la postura della seduta, non c'è sul prototipo**...le cose buone vanno mantenute!

Come riportato in riunione come F.A.S.T. Ferrovie, **saranno le prove dinamiche richieste a darci completa risposta ai punti sopra evidenziati**, poiché è ovvio che buona parte delle sollecitazioni verticali e laterali della marcia di un mezzo di trazione, le deve assorbire il sedile dell'operatore e non più, come sta avvenendo tuttora, la “sua schiena” in particolare. Pertanto ci ha fatto piacere trovare condivisione sul tipo di mezzi e di linea per fare tali prove dinamiche (E444-Intercity-Bologna/Ancona e viceversa) e, per conto nostro, siamo disponibili nei giorni programmati nel verbale, ad esclusione del 22 Luglio p.v., in quanto risulta in essere lo sciopero dei ferrovieri.

Cambiamenti del nucleo familiare e realizzazione professionale delle donne

di Brigida Marro

Tutti siamo a conoscenza delle difficoltà che oggi molte persone incontrano nel trovare un posto di lavoro.

Diventa perciò logico comprendere chi pur non amandolo o vivendolo con grande disagio non si sogna neppure lontanamente di rinunciare al proprio lavoro.

Si sente sempre parlare di donne che devono conciliare famiglia e lavoro, ma è forse una visione ormai superata, anche molti uomini devono spesso fare i conti con situazioni familiari da gestire.

Uomini e donne hanno qualità diverse che non vanno confuse, ma sfruttate al fine di una sana collaborazione.

La vita privata all'intero nucleo familiare è cambiata moltissimo in questi ultimi anni e di riflesso anche la società si è modificata.

La famiglia è diventata un po' come un'azienda dove ognuno ha il suo ruolo che deve saper svolgere con diligenza per il buon andamento dell'intera attività.

Ogni settore è comunque interdipendente dall'altro per cui alle inefficienze di uno l'altro deve in qualche modo sopprimere.

Quando la maggior parte delle donne erano casalinghe certamente avevano più tempo da dedicare ai figli e alla famiglia in generale.

Questo non significa che la gran quantità di tempo corrispondesse sempre ad una buona qualità del rapporto, ma, al di là delle frasi fatte, è innegabile che la presenza ha una sua importanza, come punto di riferimento, di dialogo.

Oggi molte donne lavorano per necessità, sicuramente, ma c'è anche un'altra componente, quella della realizzazione personale e professionale, aspetti che sono maturati nella coscienza femminile e che hanno portato ad una rivalutazione delle donne e del loro ruolo all'interno della società.

Nel tempo le donne hanno dimostrato di poter occupare spazi che prima gli erano stati negati, assorbite come erano dalla "casa".

Certi tipi di lavoro, soprattutto quelli che prevedono lo svolgimento delle prestazioni notturne, a maggior ragione quando non vi è un luogo di lavoro ben determinato ma si è in giro lontani dalla famiglia, rendono ancora di più problematico l'inserimento delle donne.

La professione del capotreno riassume tutti questi elementi.

Qualche anno fa l'esercizio era un ambiente prettamente maschile dove le poche donne dovevano affrontare le difficoltà di un impegno senza orari regolari, con problemi d'inserimento in un settore dove il genere femminile approdava per la prima volta.

Contestualmente a questo ingresso, è anche iniziato un lento processo di crisi della figura del Capotreno che andava perdendo sempre più la sua autorevolezza.

Fortunatamente la solidarietà tra i colleghi ha sempre sopperito alle disfunzioni del sistema ed ai mutamenti sociali, ma gli effetti della riduzione del personale hanno inciso anche su questo.

Nonostante ciò, attualmente, è un numero davvero rilevante quello delle donne assunte in ferrovia con varie qualifiche e questo ha fatto nascere l'esigenza di una loro particolare tutela non perché inferiori, ma perché più soggette a subire violenze ed aggressioni.

La consapevolezza del rischio, da cui, peraltro, anche gli uomini non sono immuni, porta a vivere con molta apprensione la situazione lavorativa e questo influisce anche sulla serenità della vita privata.

Non è lecito questo sconfinamento del lavoro.

Le donne hanno, comunque, acquisito una certa autostima, una presa di coscienza delle loro potenzialità nascoste e recluse per troppo tempo, ora però il rischio è quello di vanificare le lotte e le fatiche per conquistare certe posizioni.

Oggi le donne non hanno niente da dimostrare, hanno le loro certezze, la consapevolezza delle loro capacità, ma le difficoltà da affrontare non sono ancora finite.

Le forti e radicate discriminazioni ampiamente condivise hanno lasciato il posto a discriminazioni più subdole e



pericolose.

Davanti ad una società che guarda lontano, che vive di mode, anche il mostrarsi incline a certe sensibilità come quella della non discriminazione verso genere femminile, è un biglietto di presentazione per l'ingresso in un mondo che vive d'apparenza.

Riconoscere la parità talvolta sembra significare solo il non voler essere additati come retrogradi, quindi forse si evita apertamente di differenziare, semplicemente per non essere demò-dè.

Sono le nuove forme di discriminazione abilmente mascherate che, non potendo sfruttare la loro visibilità, colpiscono quella parte più delicata e più intima delle donne: la loro dignità, la loro mente, la loro personalità.

Mirano a distruggere le certezze faticosamente conquistate, quell'emergere con sudore viene barbaramente represso da chi crede di vincere, non perché migliore, ma solo perché riesce a schiacciare gli altri.

Confondendo così forza, potere, autorità con il merito, con la reale sostanza delle cose.

Le donne sono, dunque, chiamate a



questa nuova sfida, più dura, talvolta spietata.

Ma hanno anche una grossa responsabilità, quella di non dimenticare i sacrifici fatti per guadagnare certe posizioni.

Sarebbe un grave errore se si limitassero ad imitare gli uomini, perché si sforzerebbero di essere quelle che non sono, divenendone solo una brutta copia.

Usare quei caratteri che le contraddistinguono, quella sensibilità, quella predisposizione che è loro propria: questa è l'arma vincente, senza scendere nella banalità, ma portando un vento nuovo in ambienti d'aria viziata.

Sono questi gli aspetti che hanno consentito alle donne di emergere ed ora, che qualche tappa è stata conquistata, non va rinnegata, altrimenti sarebbe un po' come rinnegare sé stesse.

Ritenendo importante diffondere le attività svolte dai Comitati per le Pari Opportunità a livello regionale, per essere da spunto di idee e di iniziative verso gli altri, vogliamo farvi conoscere un'iniziativa della Regione Lombardia, tenutosi in occasione della festa della donna.

Donna nei Trasporti

Il Comitato per le Pari Opportunità di Milano delle Ferrovie dello Stato ha festeggiato la giornata dell'otto marzo con un incontro tenutosi presso la Sala Conferenze "La Cura del Ferro", situata nel Passante di Milano Porta Garibaldi.

L'incontro è stato concepito come momento di riflessione in merito alla nostra presenza in Azienda, senza pretese di celebrazione, ma come momento di dibattito teso alla concretezza, a cui far partecipare le lavoratrici della nostra Azienda, all'insegna di un rinnovato ottimismo per quanto concerne il percorso dell'Azienda.

All'incontro hanno partecipato due esponenti aziendali, la Dottoressa

Pianezze e la Dottoressa Catalbiano, le quali hanno relazionato apportando una testimonianza della propria visione della vita lavorativa e della vita della donna.

Il Dottor Falbo, Responsabile della Protezione Aziendale presso la Società RFI delle Ferrovie dello Stato ha relazionato sul tema della sicurezza, ponendo in luce il valore che essa riveste nell'ambito delle politiche aziendali ed i riflessi sulla sicurezza della vita lavorativa delle donne.

Importante il contributo offerto dal capo treno Brigida Marro, dalla Capo stazione Armanda Belloni e dalla macchinista Sara Mottini, le quali hanno relazionato in merito alla propria esperienza lavorativa, ognuna esprimendo un messaggio intriso di ottimismo, teso

ad evidenziare una lieta visione del proprio ruolo in Azienda.

A rendere ancora più festosa la giornata è stato il corpo di ballo dell'Accademia di Danza Maga Dance di Pieve Emanuele, che si è esibito in un breve ma coinvolgente balletto.

La Signora Marina Ciarretta, collaboratrice della corporativa CE. SE. D. che gestisce il nido aziendale di Milano Porta Garibaldi, progetto realizzato dal CPO Lombardia, ha posto in luce l'attenzione particolare del nido nei confronti dei bambini che ad esso vengono affidati ed i criteri psicopedagogici di elevato valore educativo che sorreggono l'attività dello stesso.

Il CPO Lombardia ha voluto questo incontro per testimoniare la propria

vicinanza a tutti le lavoratrici ed i lavoratori dell'Azienda.

E' stata un'occasione attraverso cui il CPO ha potuto manifestare la propria volontà di iniziare un percorso di conoscenza, consapevolezza ed aiuto reciproco: un percorso da sviluppare nel tempo, favorendo altri momenti di riflessione sui temi di maggiore interesse.

In particolare è stato posto l'accento, oltre che sulla sicurezza nei luoghi di



lavoro, anche sulla necessità di conciliare lavoro e famiglia, di tutelare la maternità, di favorire l'usufruzione dei congedi parentali, di ottimizzare l'orario di lavoro e la flessibilità.

Per il CPO hanno relazionato le espertenti Dott.ssa Molinari Daniela, con un intervento intitolato "Lavoratrici FS: passato e presente; per quale futuro?" e la Dott.ssa Maria Maimone con un intervento intitolato "L'evoluzione della donna nel mondo del lavoro", ciascuna ponendo in luce l'importanza della politica di genere nel mondo del lavoro ed, in modo precipuo, nel mondo ferroviario, in cui il CPO opera da molti anni.

Possiamo affermare che il Convegno "Donna nei Trasporti" si è caratterizzato come un momento importante per porre le basi di un rapporto che sia sinergico ed interattivo tra CPO, Azienda, lavoratrici e lavoratori, teso a migliorare sempre più e ad offrire i propri frutti nel percorso della vita lavorativa ferroviaria.

L'intervento del CPO Lombardia Della FAST Ferrovie,

**Brigida Marro, all'incontro dell'8
marzo 2007.**

Personalmente posso dire la mia per quanto riguarda la condizione femminile nell'ambito specifico della scorta treno, e, per cominciare, vorrei dire che

dall'anno della mia assunzione (1986) ho fatto sempre parte del personale cosiddetto "viaggiante", a parte una piccola parentesi nell'ufficio incaricato di redigere l'orario ufficiale, e ho potuto sperimentare in prima persona, prima da conduttore (figura adesso scomparsa e sostituita a tutti gli effetti dalla qualifica di capo servizio treno), poi da capo treno che cosa significhi per una donna questo lavoro.

Innanzitutto bisogna osservare come, dall'anno in cui io sono entrata in ferrovia ad oggi, la presenza femminile nell'ambito della scorta treni abbia avuto un notevole incremento (qualche anno fa in ferrovia il posto della donna era quasi sempre in ufficio) e bisogna

riconoscere che, anche se rimane di fondo un certo pregiudizio, le donne abbiano fatto, soprattutto in questi ultimi anni, passi da gigante, tant'è vero che a capo del personale di bordo della regione Lombardia abbiamo una donna, che sta svolgendo il suo lavoro senza far rimpiangere in nessun modo la figura maschile che l'ha preceduta.

Vorrei adesso addentrarmi nello specifico della mia esperienza, riconoscendo che, negli anni, la figura del personale di scorta treno ha subito vari cambiamenti, dovuti alcuni al mutare dei tempi e delle esigenze della clientela, altri all'avviato processo di ristrutturazione delle ferrovie, che, se da un lato ha snellito e "svecchiato" per così dire, le procedure e le attribuzioni del personale del treno, dall'altro ha provocato la perdita di "autorevolezza" del capotreno nei confronti del "viaggiatore" (termine obsoleto che da tempo è stato sostituito dalla parola "cliente").

Non intendo accennare a questo fatto per dare spazio a polemiche inutili e sterili, quanto per porre in primo piano come tutto questo abbia inciso profondamente nella qualità del rapporto esistente tra chi lavora sul treno e chi usa il treno per spostarsi (cliente).

Infatti nel corso degli anni ho potuto notare come il rapporto tra queste due entità (personale e clientela) sia qualita-

tivamente mutato e forse non sempre in maniera migliore.

Infatti, almeno per chi appartiene all'ambiente del personale di scorta, sono all'ordine del giorno episodi di intimidazione, i quali, in casi limite arrivano anche all'aggressione fisica.

Inutile sottolineare che, seppur tutto questo riguardi tutti quelli che fanno il mio lavoro, le ripercussioni vengano in particolare sentite soprattutto dal personale femminile, il quale si trova spesso a dover affrontare in solitudine situazioni abbastanza critiche e non scevre da accadimenti che a volte mettono in gioco l'incolumità personale.

Un altro elemento di criticità riguardo la donna e il lavoro (ma questo riguarda tutte noi, indipendentemente dalle caratteristiche della mansione che svolgiamo) è rappresentato dal fatto che molte di noi hanno figli, e spesso la gestione della famiglia e l'orario lavorativo non sono conciliabili, e, per quelle di noi che non possono contare sulla presenza di un partner o sull'aiuto di familiari, la gestione della famiglia e dei figli costituisce un problema di non facile risoluzione.

Vorrei spendere anche alcune parole, sperando di non essere fraintesa, sul fatto che io penso che la donna debba costruire la sua strada rimanendo se stessa, e non, come capita alcune volte, facendo proprie le peggiori tendenze dell'altro sesso (competitività esagerata, aggressività) oppure vivendo la professionalità come una sorta di rivale nei confronti dei colleghi maschi, considerandoli a priori come prevenuti oppure, nel peggiore dei casi, come "strumenti" per raggiungere un fine.

Situazione questa che si viene a creare soprattutto quando in un ambiente vi siano soggettive prevenzioni e preclusioni nei confronti del sesso femminile, situazione questa ancora presente in alcune realtà, in particolar modo dove la presenza della donna è stata per lungo tempo mancante o limitata a poche unità.

Per concludere vorrei augurarmi che i cambiamenti avvenuti in questi ultimi anni, e che hanno visto la donna sempre più attiva nel mondo del lavoro e protagonista a tutti i livelli, possano favorire la totale integrazione femminile in tutti gli ambienti professionali e tutto questo non in antagonismo con l'uomo, che non si deve sentire "defraudato" dal ruolo di comando di cui è stato rivestito fino a qualche tempo fa, ma insieme ad esso, ognuno secondo le proprie attitudini e capacità al fine di perseguire il medesimo obiettivo di mutua prosperità.

Problemi logistici in Lombardia

di Antonio Scalise

Da sempre vissuto con partecipazione, il problema della "logistica" ha assunto, negli ultimi anni, dimensioni che preoccupano molto i ferrovieri lombardi: ferrotel, mense Aziendali e sale di sosta versano in uno stato di estremo degrado.

Il ferrotel di Milano S. Rocco è stato recentemente limitato, riguardo all'utilizzabilità delle camere, da un'ordinanza dell'ASL.

Delle 250 stanze presenti, ne possono essere utilizzate solo 68, ed anche queste presentano gravi criticità. Solo per fare un esempio, il condizionamento dell'aria è garantito da apparecchiature mobili molto rumorose. In pratica, se non è per il caldo è per il rumore, ma in quelle camere non si dorme.

Altro grande problema sono i ferrotel di Genova Brignole e di Genova Piazza Principe. Il primo è in condizioni accettabili dal punto di vista del comfort -anche se è privo di ascensore, e salire al terzo piano con la pesante borsa di un macchinista o di un capotreno non è affatto agevole- ma è situato in una strada di forte passaggio nella quale, soprattutto nelle prime ore della notte il traffico, compreso un gran numero di mezzi di emergenza a sirene spiegate, scorre senza soluzione di continuità.

L'Azienda ha predisposto un intervento tendente a migliorare l'isolamento delle finestre ma per il momento, su sollecitazione delle OO.SS., ha spostato i RFR che terminano prima delle 3.00 al ferrotel di Piazza Principe. Quest'ultimo, pur essendo in una zona più tranquilla, versa in cattive condizioni dal punto di vista del comfort: stato igienico scarso, muri sporchi, arredi vecchi e rovinati.

Questi che abbiamo citato sono solo i tre casi più eclatanti, ma il livello generale dei ferrotel utilizzati dai ferrovieri della Lombardia è mediamente insufficiente.

Comunque, ci giunge notizia che anche nelle altre regioni italiane la situazione è pressoché analoga.

In un incontro tra le OO.SS. nazionali e l'Azienda sono state istituite delle commissioni miste, composte da rap-

presentanti di Ferservizi, Trenitalia e Sindacati, che hanno visitato tutti i ferrotel, segnalandone le criticità.

Una cosa singolare, che abbiamo



notato in molte di queste commissioni è quella che, nonostante Ferservizi ne sia il gestore, erano i rappresentanti di Trenitalia -formalmente, se vogliamo, dei "clienti"- a cercare di nascondere o minimizzare le "magagne" delle strutture. Stranezze.

Nelle prossime settimane, comunque, verranno analizzati i verbali che ne sono scaturiti e predisposto un intervento generale. Si spera.

Le cose, purtroppo, non sempre migliorano quando, per sopperire alle carenze interne, si stipulano delle convenzioni con strutture alberghiere private.

Sebbene vi siano casi di eccellenza - ad esempio Domodossola: ottimo albergo e trattamento inappuntabile nei confronti dei ferrovieri- in alcuni casi gli alberghi sono peggio del peggiore dei ferrotel.

Sarebbe opportuno che chi stipula tali convenzioni si accerti successivamente che i servizi forniti siano di livello dignitoso e rispondenti al contratto stipulato. Qualche "malpensante" sostiene che lo siano, e appunto per questo i servizi sono scadenti ma noi, notoriamente, abbiamo fiducia nel prossimo, e non vogliamo credere che Trenitalia acquisti volutamente dei servizi scadenti....

Per quanto riguarda le **mense Aziendali**, c'è solo l'imbarazzo della scelta: Milano Smistamento, Milano Centrale, Gallarate, Luino.

Soprattutto di sera, la situazione è drammatica: poche pietanze e di qualità scadente.

Molto spesso, poi, la persona che prepara gli alimenti è la stessa che gestisce la cassa ed effettua le pulizie. Contemporaneamente.

E' necessario un intervento importante, e le Organizzazioni Sindacali prima o poi dovranno farlo, magari con l'ausilio di organismi di controllo esterni all'Azienda (ASL, NAS, ecc.), cercando di rompere le "consorterie" che gestiscono certe mense da decenni, con i risultati che sono sotto gli occhi di tutti.

Ci viene in mente una battuta del compianto Massimo Troisi, il quale sosteneva che certa gente, con gli acquedotti, "invece di berci, ci mangia".

Chissà cosa direbbe di una mensa Aziendale

Poi ci sono le **sale di sosta**.

Chi sia entrato anche solo una volta in quella di Milano Lambrate o di Chiasso sa bene di cosa parliamo. Poltrone sfondate, stato di pulizia indecente, assenza di servizi igienici.

In due parole: **da voltastomaco**.

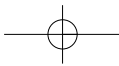
Negli accordi scaturiti dalle numerose trattative degli ultimi mesi con l'Azienda, erano previsti degli interventi di imbiancatura e rinnovo degli arredi, ma ad oggi ancora nulla si vede.

Quanto altro ancora si dovrà aspettare? Quanta altra pazienza dovranno avere i lavoratori?

Ci sarebbe da affrontare anche il problema della pulizia e dell'efficienza dei locomotori, ma ci riserviamo di farlo in uno dei prossimi numeri del nostro giornale.

Molti anni fa, i vecchi macchinisti insegnavano a noi (allora) giovani leve che il servizio migliore è quello in cui mangi e dormi.

Intendevano dire che mangiare discretamente e riposare bene mettevano il macchinista in una migliore -chiamiamola così- disposizione d'animo nei confronti del servizio. Se questo era vero molti anni fa, lo è ancora di più



oggi.

A quei tempi, la durata del RFR era mediamente molto maggiore di ora, e quindi il macchinista o il capotreno avevano il tempo di cercarsi, all'interno della stessa località, la mensa o l'esercizio convenzionato dove si mangiava meglio.

Con le dormite attuali, tutte al limite delle 7 ore (e spesso inferiori), si cerca il posto più vicino, si butta giù qualcosa e via a dormire, visto che l'ora di sveglia si avvicina sempre di più.

Un aspetto da tenere in considerazione, a questo proposito, è la distanza dei ristoranti convenzionati dalle stazioni e dagli scali.

La normativa attuale prevede che nei RFR sia compreso anche il tempo di refezione. Se questa norma aveva un senso quando le mense erano tutte nelle stazioni, non lo ha più ora che molte di esse sono chiuse e il personale deve camminare anche 15-20 minuti per andare a mangiare.

Sarebbe bene tenere conto anche di questo, nel prossimo rinnovo contrattuale: non in tutte le località è possibile comprendere i tempi di refezione in quelli di Riposo Fuori Residenza.

Ma perché l'Azienda tiene in così scarsa considerazione i problemi della logistica?

Non vorremmo che il contenimento dei costi, (ovviamente esclusi quelli dei dirigenti, che si moltiplicano sempre di più...), slogan immancabile di tutti i manager Aziendali degli ultimi anni, preveda che si possa o si debba "risparmiare" anche su questo.

Perché se il ragionamento fosse questo, se la logistica diventa solo un costo, non ci stupiremmo se uno dei prossimi passi fosse il ritorno ai vecchi dormitori con le camere multiple, i servizi in comune e la biancheria a carico dell'occupante, o al pasto portato da casa nel vecchio portapranzo (la *schiscetta*, per i milanesi...).

Secondo noi c'è da investire, nel miglioramento delle strutture di supporto all'attività dei ferrovieri.

Un'Azienda che consente ai propri dipendenti di riposare bene, mangiare decentemente e trascorrere le soste di servizio in ambienti accoglienti, oltre a segnare un punto importante nella direzione della sicurezza del trasporto, elimina la grandissima parte dei motivi di conflitto tra l'Azienda stessa e i lavoratori.

Alla scoperta della Toscana

di Chiara Bandieri

Il viaggio in Toscana si svolge seguendo due itinerari:

uno attiene alla visita paesaggistica durante la quale si percorrono i sentieri tracciati dalla DCI e dalla DCM;

l'altro è invece una visita storico-culturale, che mostra l'inarrestabile evoluzione delle realtà che compongono Trenitalia: Cargo, Divisione Passeggeri e Trasporto Regionale.

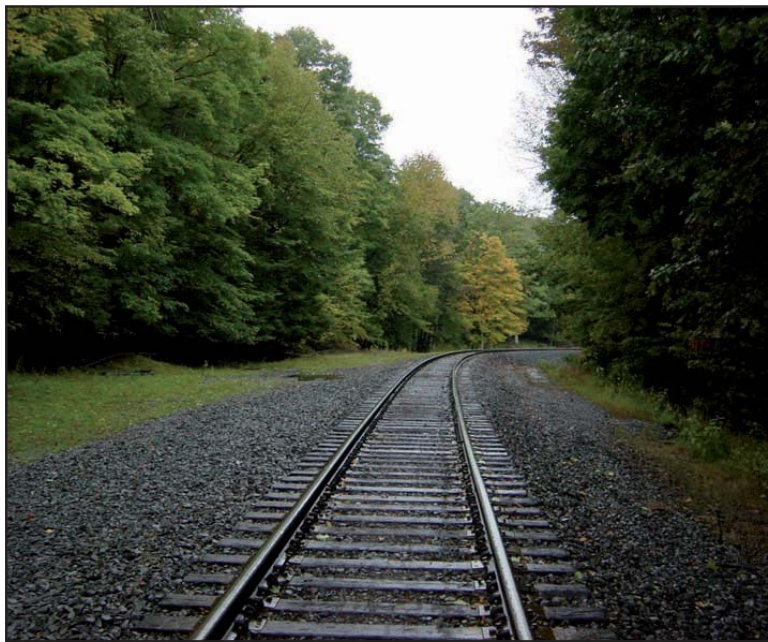
Il passo fiacco con cui si è iniziato il primo semestre del 2007 con la quasi totale assenza di relazioni industriali ha lasciato il posto alla sfrenata corsa dei mesi di maggio, giugno e luglio in cui gli incontri si intrecciavano accavallandosi tra loro e finendo addirittura per ostacolarsi l'uno nell'attesa della decisione dell'altro.

Toscana non può che iniziare dall'itinerario paesaggistico che inquadra, definendo con le sue cornici, l'ambito entro il quale gli aspetti culturali prendono vita.

Questo giro si sviluppa secondo due sentieri aventi caratteristiche particolari che li contraddistinguono pur essendo parti di un unico ambiente.

Il primo sentiero si connota per essere un susseguirsi di ripide salite, è quello della DCI, dove ai pochi viaggiatori si richiede sempre più sforzi e sacrifici.

In genere si affronta questo percorso durante la notte, quando tutto si ferma e solo il rumore degli stanchi passi accompagnato da qualche scassato attrezzo per l'escursione tiene



Nella quiete di inizio anno il paesaggio subiva intanto una profonda modificazione con il passaggio a Ferservizi di alcune attività di RFI, Trenitalia e Italferr, segnando l'inizio della stagione delle "cessioni di ramo d'azienda".

Proprio come le stagioni, ingovernabili dagli esseri umani che possono solo sopportarne gli effetti, così questo procedimento veniva reso noto alle OO. SS. senza che queste potessero minimamente intervenire.

Il percorso alla scoperta della

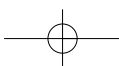
compagnia.

Al cielo stellato rubano la scena le luci necessarie per il cammino.

Un ferreo "rigore francescano" caratterizza questo tour nella promessa di una grande meta alla fine delle salite.

Da lassù il panorama si dice sia strabiliante, la vista di grandi opere, il sogno di uno sviluppo, di una migliore vita per le popolazioni che vi abitano.

Dopo una salita c'è sempre una discesa, ma quella della DCM è ripi-



da, tanto che il rischio di rotolare via è estremamente probabile, basta un "sottopasso".

Ma il fascino di questo sentiero è il mistero che lo avvolge.

Infatti, aleggia intorno ad esso il fantasma dell'Operation che non si è mai sentito, ma spaventa e qualcuno che dice di averlo visto è fuggito altrove.

Questa tratta è accompagnata da una guida "IAP" che descrive ai viaggiatori l'itinerario, raccontando anche la storia e la vita delle popolazioni che vivono in questo ambiente non lasciandolo come un quadro senza colori.

Si apprende dal racconto che questa popolazione fino a qualche tempo fa viveva unita in grande armonia e collaborazione, fino a quando delle questioni economiche, l'illusione di poter arricchirsi maggiormente rompono l'equilibrio che si era consolidato, ponendo fine a questa felice convivenza.

Questo scisma porta alla creazione di tre etnie che si chiudono l'una verso l'altra dimenticandosi di provenire tutte dalle stesse radici.

Risvegliate dal tranello in cui erano cadute convinte che dalla divisione scaturisse un futuro migliore che desse soluzione ai tanti problemi, Cargo, Divisione Passeggeri e Trasporto Regionale avevano ormai vissuto per troppo tempo isolate ed accanto ai problemi comuni altri erano emersi specifici per ogni realtà.

Un guaio comune è quello della scarsa densità, che non assicura la sopravvivenza della popolazione e questo si è aggravato con la divisione e con il forte contenimento delle nascite.

Il paesaggio ostile, con lo spopolamento, la cementificazione al posto dei prati verdi ha reso difficile la vita di queste popolazioni, costrette a convivere con la costante minaccia di invasioni esterne.

Percorrendo infatti i sentieri si

vedono vecchi paesini completamente abbandonati.

Non molto tempo fa erano abitati e lì, quando si sostava, era possibile scambiare qualche parola, trovare collaborazione.

Ora viene quasi nostalgia e non serve essere vecchi per accendere un ricordo volgendo lo sguardo durante il cammino.

Cargo è la tribù più piccola per componenti ed è caratterizzata dalla popolazione più anziana.

Popolazioni venute da lontano ed



altre di recente formazione a poco a poco occupano le terre di Cargo che indietreggia sempre più.

Il Trasporto Regionale è ricco di terre, ma ha poche braccia per lavorarle così ogni tanto dei flussi migratori da Cargo e dalla Divisione Passeggeri portano nuova gente.

Anche tanti parenti, sempre del Trasporto Regionale, che vivono lontano vengono in Toscana per lavorare lasciando addirittura le proprie famiglie.

Gli attrezzi da lavoro sono molto rudimentali e poca è la manutenzione che gli viene fatta, così spesso è grazie all'esperienza dei lavoratori che il terreno produce il necessario.

Ultimamente qualche mezzo di lavoro più innovativo ha trovato utilizzazione anche presso questo clan, ma il lavoro è tanto e le risorse rimangono sempre scarse portando a dei risultati poco soddisfacenti.

Inoltre il mestiere sembra essersi reso anche molto pericoloso tanto che i lavoratori non riescono più a fronteggiare la situazione.

Non molto diversi sono i problemi della Divisione Passeggeri che vantando un'attrezzatura più moderna riesce a distinguersi.

Questa etnia ospita viaggiatori più di élite, ma in Toscana non sembra avere un gran richiamo diventando spesso solo un luogo di passaggio.

A parte Cargo, che vive di ciò che produce, per le altre tribù il turismo è la fonte principale di sostentamento. Questa affermazione pare però essere smentita dalle scelte fatte in merito a quelle che sono le vetrine che offrono i "biglietti da visita" per chi vuole viaggiare in Toscana.

Infatti queste stanno chiudendo e qualcuno addirittura parla di ridurre il loro orario di apertura al pubblico. Sono scelte che peseranno molto sulla sussistenza delle tribù, senza pensare che questo può rappresentare l'ambiente per la riallocazione di chi nella tribù non può più svolgere altri lavori più pesanti.

I piatti tipici in Toscana sono molto semplici, purtroppo spesso non sono nelle vicinanze per cui è necessario spendere un po' di tempo per raggiungere il luogo di ristorazione.

Per quanto riguarda il pernottamento non è facile trovare un luogo tranquillo e confortevole comunque grandi anche qui sono le promesse per un'offerta degna di essere tale.

Merita dunque visitare una regione in cui accanto a ciò che viene raccontato grandi leggende ne arricchiscono il fascino e misteriose e potenti magie ne alterano inarrestabilmente la fisionomia.

Diritto al pasto

di Alessandro Viola

La legge 348 del 1973 costituisce il primo provvedimento organico con il quale all'Azienda Autonoma delle Ferrovie dello Stato è stato affidato il compito di istituire le mense aziendali e assicurare al proprio personale, in base al profilo rivestito e ai turni di servizio svolti, il pasto-aziendale a prezzo politico.

Da questa Legge, che è sempre in vigore, discende quindi il preciso obbligo per le Ferrovie dello Stato che è appunto quello di fornire il pasto aziendale al personale avente titolo.

Quest'obbligo che non è mai venuto meno nel corso degli anni è anche recepito nel C.C.N.L. del Settore ferroviario vigente all'art. 46 che recita: "[...] ai lavoratori che svolgono particolari turni di servizio deve essere garantito il pasto aziendale, nelle mense o nei servizi sostitutivi o alternativi alla mensa aziendale"; ne discende che qualunque sia il tipo di servizio di ristorazione messo a disposizione dalle F.S., il commensale ha diritto alla consumazione di un pasto completo (stabilito dalla L.348/73 con l'allegato D.M.n.14692/1973) consistente in:

- 1 primo
- 1 secondo
- contorno
- pane

con la sola aggiunta del prezzo politico, che deve essere preventivamente stabilito con le OO.SS.

Di fatto questo diritto è stato invece palesemente disatteso anche con l'introduzione del servizio di ticket-restaurant.

In realtà il servizio di ticket-restaurant non è altro che un servizio sostitutivo di mensa, che però



Foto di Piergiorgio Cojana

rispetto ai servizi sostitutivi di mensa presso ristoranti forniti di POS che distribuiscono un pasto aziendale, rappresenta ormai solo un contributo al pasto consumato presso uno degli esercizi convenzionati dalla società distributrice.

Il sistema del ticket restaurant poteva avere senso quando era spendibile in locali che garantivano un pasto fisso ma, con il passare del tempo, non avendo subito variazioni di valore in aumento ha perso il suo potere d'acquisto e con i successivi contratti di servizi di ticket restaurant l'Azienda ha introdotto il concetto del ticket inteso come solo contributo al pasto.

Questa situazione è ancora peggiore nella realtà sarda poiché il servizio di ticket restaurant è partito fin dagli esordi con il valore massimo di £ 12.000, che sulle prime confondeva i più creduloni poiché il valore era sufficientemente remunerativo per di più senza alcuna aggiunta di prezzo politico, discriminante ulteriore col personale che invece utilizzava il p 70, ma che in definitiva ha creato un gravissimo disservizio e un danno effettivo al diritto al pasto dei lavoratori.

Nel resto d'Italia invece dove il ticket è sempre stato mantenuto ad un valore quasi mai superiore

al quello di ripianamento del P 70, si è sempre preferito ricorrere al servizio sostitutivo nelle località prive di mensa per cui, nel tempo, si è consolidata una fitta ed efficiente rete di locali convenzionati, dotati di POS, che garantiscono un pasto aziendale con l'aggiunta del prezzo politico.

Pertanto il panorama che si sta concretizzando in tutta la rete, e in particolare in Sardegna, è il seguente:

Il servizio di mensa, la cui gestione è demandata alla Buffet s.r.l. che agisce in piena autonomia decidendo sugli orari di funzionamento, sulle manutenzioni dei locali e delle attrezzature per le quali non provvede nonostante i disposti contrattuali, potrebbe essere ridotto in poco tempo a pochissime strutture secondo la convenienza di Buffet s.r.l. prescindendo dalle esigenze di servizio del personale FS (così è stato per la decisione di considerare, con l'ultimo contratto di ristorazione, il servizio di mensa di Olbia come servizio sostitutivo senza il parere della Sede territoriale).

Il servizio sostitutivo non esiste più poiché Buffet s.r.l., alla quale è demandata anche la gestione degli stessi, non ha provveduto a confermare quelli esistenti poiché troppo onerosi rispetto alla media del resto d'Italia;

Il servizio di ticket restaurant è di fatto inaffidabile poiché la rete dei locali convenzionati è in gran parte fittizia considerata la spendibilità del ticket che, a fronte di un valore nominale fissato in E. 6,20, in realtà non vale più di 3,50 euro.

Risulta quindi assolutamente indispensabile correre ai ripari proponendo di riequilibrare questa situazione assimilandola a quella del resto d'Italia.

Sardegna: Grande progettualità, pochi risultati.

di Alessandro Viola

Il nostro Codice Etico indica, con molta chiarezza, la missione dell'impresa Ferrovie dello Stato specificando che: "Le Società del Gruppo Ferrovie dello Stato agiscono sui mercati e nella società, realizzando per i clienti opere e servizi nel trasporto ferroviario e contribuendo a sviluppare per il Paese un grande progetto di mobilità logistica.


In tale contesto si dedicano a soddisfare i bisogni collettivi per il miglioramento della qualità della vita e per il successo dei propri Clienti.

Sono in prima linea nello sforzo di modernizzazione del Paese, mediante il proprio sviluppo nel rispetto dell'ambiente e del territorio, ponendo l'innovazione come costante riferimento per l'eccellenza e la lealtà e la professionalità al centro del proprio operare.

[...] Assume quindi assoluto rilievo l'etica come mezzo per orientare i comportamenti degli Organi sociali, del management, del personale dipendente e dei collaboratori esterni oltre e al di là della norma e delle procedure aziendali.

L'esistenza e l'osservanza di questo sistema di regole etiche consente al Gruppo di esercitare il proprio ruolo responsabilmente, producendo servizi di qualità con i minori costi possibili per la collettività e facilita il gioco di squadra, che è condizione necessaria per assolvere una funzione alla cui realizzazione concorre una pluralità di soggetti."

Per fare tutto ciò le Ferrovie dello Stato si affidano al proprio personale, cioè alle persone che sono: "il grande patrimonio dell'Azienda. Ne costituiscono la forza, l'efficacia, l'intelligenza, la reputazione ed una garanzia per l'avvenire".


www.fastferrovie.it

Segreteria Regionale Sardegna

VERTENZA AMIANTO : PRIMO TENTATIVO OBBLIGATORIO DI CONCILIAZIONE ALL'UFFICIO PROVINCIALE DEL LAVORO DI CAGLIARI.

La Segreteria Regionale Sardegna, sulla vertenza amianto, ha iniziato ad esperire i tentativi obbligatori di conciliazione, nell'intento di impugnare i contenuti dei curricula rilasciati dalla società ai lavoratori, nei quali viene negata la adibizione in mansioni lavorative a contatto con l'amianto.

Il Primo tentativo è avvenuto il 19-03-2007.


La società rappresentata da un quadro, ha presentato una dichiarazione redatta dalla Direzione Generale di Gruppo per le Risorse Umane, Direzione Legale Lavoro, nella quale si dichiara che i ricorrenti, dipendenti di Trenitalia (25 macchinisti), non sono mai stati adibiti a lavorazioni previste dall'art. 2 comma 2 del Decreto Interministeriale 27-10-2004, che ha precisato le modalità di attuazione dell'art. 47 della legge n°350/2003 in materia di rilascio dei curricula lavorativi ai fini del riconoscimento dei benefici previdenziali per gli esposti all'amianto previsti dall'art. 13, comma 8, della legge N° 257/1992 e che pertanto le mansioni svolte dagli stessi non hanno mai comportato alcuna esposizione a tale agente nocivo, tanto meno nei termini e nei modi previsti dalla citata norma.

E' evidente che con tale dichiarazione si chiude ogni possibilità ai ricorrenti, in questo caso macchinisti, di vedersi riconosciuto il beneficio previdenziale per l'esposizione all'amianto. Ma questo è solo il primo passo in quanto proseguiremo con altri tentativi di conciliazione e non appena saremo in possesso di tutti i verbali verrà individuato un agente con una storia professionale utile a intentare una causa pilota nel territorio.

Si suggerisce agli altri territori di dare corso alla vertenza in maniera tale che si crei in tutto il Paese un caso che comunque pone degli interrogativi sulle modalità di riconoscimento dei benefici e sull'ambiente di lavoro in generale.


Cagliari 6 maggio 2007

Augusto Tocco
Responsabile Regionale Affari Legali



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI FERROVIE

INTERNO STAZIONE FS
09123 CAGLIARI - TEL.-FAX 0706794718
E-Mail sardegno@fastferrovie.it



Queste sono quindi le linee guida dettate dal Gruppo Ferrovie dello Stato in maniera molto eclatante e perentoria ma in realtà tutte queste enunciazioni di principio vengono costantemente disattese nei fatti proprio dal management preposto al coordinamento delle risorse umane, patrimoniali e tecnologiche per il raggiungimento degli obiettivi enunciati.

In particolare per quanto riguarda la nostra regione possiamo riportare alcuni esempi di iniziative innovative tendenti a valorizzare le potenzialità aziendali in

diversi settori produttivi, da sempre trascurati, che però non sono state assolutamente sostenute dalla Società.

Per esempio nel settore dei servizi è fin dal 1999 che si tenta di far decollare iniziative che consentano alle Ferrovie dello Stato di produrre reddito attraverso un'offerta di servizi più completa che comprenda, non solo il trasporto dei passeggeri, ma anche l'opportunità per questi di usufruire delle strutture di accoglienza quali ristoranti ed alberghi aziendali fino ad allora destinati solo al personale F.S..



Foto di Piergiorgio Cojana

Il continuo processo di ristrutturazione del Gruppo, che ha notevolmente ridimensionato il personale specie in Sardegna -passato drasticamente da 4.200 unità nel 1992 alle attuali 1.600 unità- ha comportato, fra l'altro, la constatazione oggettiva che la ricettività di alcune strutture, ubicate peraltro in località di grande interesse turistico, fosse sovrastimata rispetto alle necessità effettive tanto da dichiararle improduttive.

E' a questo punto che è scaturita l'idea, ampiamente manifestata al management, di recuperare queste strutture avvalendosi dell'istituto giuridico del *project financing* che, come noto prevede il coinvolgimento di capitali privati per la realizzazione di opere nel settore pubblico. Gli imprenditori che erano stati già individuati in ragione della loro competenza tecnica e capacità finanziaria, erano, infatti, disposti ad investire capitali propri per la ristrutturazione, l'acquisto di arredi e l'avviamento di nuove opportunità di business legate al trasporto ferroviario, propagandate in tutte le stazioni tramite una campagna pubblicitaria a livello nazionale e possibilmente anche comunitario; in combinazione con pacchetti turistici da svilupparsi anche in collaborazione con gli Enti territoriali pubblici e privati. In forza di contratti di durata almeno quinquennale, al fine di consentire il recupero dei capitali investiti. Gli stabili così ristrutturati e avviati sarebbero

rimasti di piena proprietà F.S. che li avrebbe potuti utilizzare direttamente o riaffidare per lo stesso servizio attraverso regolari gare di appalto.

La soluzione di esternalizzare attività a Ditte specializzate nel settore trovava già pieno riscontro nella strategia del gruppo F.S. nell'ambito della gestione di servizi di vario tipo quali, ad esempio, servizi di pulizia, ristorazione, manutenzione ecc. sui quali le Ferrovie esercitavano un attento e scrupoloso controllo del rispetto degli obblighi contrattuali e gestionali, demandando al gestore tutti gli aspetti relativi alle concessioni delle licenze previste per legge per l'esercizio delle attività.

Non era inoltre da trascurare il ritorno di immagine e di prestigio che le Ferrovie dello Stato avreb-



Foto di Piergiorgio Cojana

bero ricevuto da questa iniziativa di notevole impatto sociale.

Il progetto aveva inoltre il pregio di poter essere realizzato e sperimentato nella ns. regione, dove proprio l'insularità avrebbe avuto, questa volta, il vantaggio di permettere uno studio oggettivo dei risultati attesi; più avanti si sarebbe potuto estendere anche ad altre regioni.

Per tutta risposta il management, che inizialmente aveva espresso apprezzamento per il progetto, con l'avvicinarsi dei responsabili, ha preferito soprassedere.

Nel frattempo alcuni stabili sono stati chiusi e abbandonati al loro naturale degrado: sono stati letteralmente saccheggianti diventando spesso ricovero temporaneo di sbandati; intanto i servizi necessari al personale dipendente venivano garantiti a pagamento nelle strutture esterne.

Gli immobili abbandonati sono rientrate nelle cartolarizzazioni che avrebbero dovuto almeno garantire, considerata la loro ubicazione e le necessità di coprire il forte deficit F.S., un ritorno economico adeguato se vendute al prezzo di mercato; invece così non è stato poiché i prezzi di realizzo sono risultati assai esigui.

Il risultato evidente è che la Sardegna, già di per se carente di infrastrutture e di opportunità di sviluppo promosse dal settore ferroviario, perde un'ulteriore importante occasione.

Il Friuli Venezia Giulia e la Liberalizzazione del Trasporto Regionale

Con il Disegno di Legge Regionale 259 del 22 giugno 2007, la Giunta Regionale del Friuli Venezia Giulia ha dato il via al riordino del Trasporto Pubblico Locale.

Il progetto è quello di appaltare tutto il comparto del TPL, Ferro, Gomma e Mare, ad un unico gestore.

Le Organizzazioni Sindacali Fit/Cisl, Uiltrasporti, Faisa-Cisal, Ugl e Fast, (Filt/Cgil e Orsa, dopo una fase iniziale di netta contrarietà sembrano, ultimamente, molto più possibilisti), sono fortemente contrarie a tale progetto, che comporterebbe una serie di gravi rischi:

dal punto di vista della concorrenza, in quanto il Gestore, un unico di tutto il comparto, potrebbe non avere interesse alla concorrenza tra i vari settori del trasporto, determinando, quindi, un'inevitabile lievitazione dei prezzi;

dal punto di vista della qualità del servizio alla clientela;

dal punto di vista dell'occupazione (si stima che, a regime, si verificherà la perdita di oltre 200 posti di lavoro);

dal punto di vista della gestione del rapporto di lavoro con i dipendenti, poiché non è chiaro con quale CCNL saranno inquadrati dei lavoratori con delle specificità così diverse.

Oltretutto, l'iniziativa della Giunta Regionale pecca anche nel metodo, in quanto fa riferimento ad un Piano Regionale dei Trasporti del 1988 che, come è ovvio, non può "fotografare" le attuali esigenze di mobilità.

Oltretutto, non vi è stata neanche una "vera" concertazione con le parti sociali.

Ce n'era abbastanza, quindi, per la proclamazione di una prima iniziativa di lotta, che si svolgerà il giorno 22 luglio 2007 dalle 8.00 alle 12.00.

Qui di seguito pubblichiamo la memoria e il comunicato-stampa presentati dalle Oo.Ss. Friuli Venezia Giulia.

COMUNICATO STAMPA

Le Segreterie Regionali F.V.G. FIT/CISL, UILTRASPORTI, FAISA-CISAL, U.G.L. TRASPORTI, FAST valutano negativamente il Disegno di Legge Regionale sul Trasporto Pubblico Locale, approvato dalla Giunta Regionale Friuli Venezia Giulia in data 22 giugno 2007.

Le Segreterie Regionali contestano sia il *metodo* (l'assenza di "vera concertazione", il Piano Regionale dei Trasporti risalente al 1988, lo studio dell'analisi di settore tarato su una fotografia obsoleta della regione, l'utilizzo d'indicatori economici parziali, l'omologazione di situazioni difformi...), con il quale si è giunti alla definizione di tale Disegno di Legge, sia la *sostanza* del Disegno di Legge, che non solo *risulta contrastante con disposizioni di legge nazionali e comunitarie*, ma *mette, anche, a rischio, sia gli assetti occupazionali regionali* (la perdita di oltre 200 posti di lavoro), *sia la qualità e quanti-*

tà dei servizi per gli utenti del Friuli Venezia Giulia.

Le Segreterie Regionali evidenziano, infatti, che il gestore unico su gomma - mare e ferro, mettendo insieme unità con caratteristiche differenti, non avrà come effetto quello, auspicato dall'assessore regionale ai Trasporti, di *ridurre i costi dei servizi*, ma al contrario potrà determinare cospicui aumenti alle tariffe (*mettendo a rischio il servizio sociale svolto dal trasporto pubblico sul territorio*), causare riduzione del lavoro in termini di risorse umane, (conseguenza del gestore unico), produrre future esternalizzazioni d'attività e *causare inevitabili problemi inerenti la sicurezza del trasporto.*

Le Segreterie Regionali sottolineano le perplessità di tipo giuridico all'indizione di una gara "a gestore unico", evidenziano il rischio che la privatizzazione del Settore può comportare un "*monopolio di fatto*", comprimen-

do la concorrenza dei servizi, e stigmatizzano la mancanza di concertazione con le parti sociali, da parte della Regione, e la mancanza di regole certe e trasparenti, di garanzie esplicite al contratto di lavoro di riferimento ed alla clausola sociale, in merito alla futura gara del Trasporto Pubblico Locale.

Per tali ragioni le Segreterie Regionali hanno dichiarato lo stato di mobilitazione del personale e proclamato una prima azione di sciopero, della durata di quattro ore, per il giorno 13 luglio 2007 per il Settore degli Autoferrotranvieri (dalle ore 9.01 alle ore 13.00), e per il giorno 22 luglio 2007 per il Settore dei Ferrovieri (dalle ore 9.01 alle ore 13.00) .

Trieste, 01-07-2007

**Le Segreterie Regionali F.V.G.
FIT/CISL, UILTRASPORTI,
FAISA-CISAL, U.G.L. TRA-
SPORTI, FAST**

Memoria in merito a D.D.L.R. n° 259 in materia di T.P.L. delle O.S. Regionali Friuli V. G. Fit - Uilt - UGL - Faisa - Fast

Le O.S., premesso che i Trasporti costituiscono una priorità indispensabile nelle politiche di sviluppo industriale e di rilancio produttivo della Regione e che devono essere tali da rispondere in maniera efficace alle esigenze del mondo produttivo ed ai bisogni della popolazione e che il diritto alla mobilità è costituzionalmente garantito, valutano negativamente il Disegno di Legge Regionale sul Trasporto Pubblico Locale, approvato dalla Giunta Regionale Friuli Venezia Giulia in data 22 giugno 2007.

Le O.S. contestano il metodo con il quale si è giunti alla definizione di tale Disegno di Legge.

Stigmatizzano, infatti, l'assenza di "vera concertazione" (il Disegno di Legge è stato deliberato ed approvato dalla Giunta Regionale in assenza di una preventiva concertazione con le parti sociali).

Precisano, inoltre che il Piano Regionale dei Trasporti del Friuli Venezia Giulia risale al 1988 (mentre alla base del ruolo di programmazione della Regione, così come previsto dalla legislazione nazionale Lg. n°59/97, D. Lgs. n°422/97 e D. Lgs. n°400/99, ci deve necessariamente essere un Piano Regionale dei Trasporti aggiornato). Fanno, altresì, presente che non risulta che vi siano state né verifiche, né aggiustamenti alle previsioni ed allo stato d'attuazione del Piano Regionale dei Trasporti del 1988.

Evidenziano, ancora, che lo

studio dell'analisi di Settore risulta tarato su una fotografia obsoleta della Regione; che non risultano essere state raccolte informazioni in merito alle caratteristiche ambientali esterne, alle peculiarità dell'of-



ferta e domanda di mobilità delle persone, ecc.; che siano stati utilizzati indicatori economici parziali e che si sia proceduto ad omologare situazioni difformi.

Le O.S. non condividono il merito del Disegno di Legge : risulta contrastante con disposizioni di legge nazionali e comunitarie (si cita, a titolo esemplificativo, D.P.R. n°753/80, Lg. n°689/81, Lg. n°59/97, D. Lgs. n°422/99, D. Lgs. n°400/99, D. Lgs. n°111/2004, Parere A.G.C.M. anno 2003, Sentenza Corte Costituzionale 2004, Commissione Europea n°374 del 2004, Commissione Europea n°319 del 2005, Consiglio Europeo n° 13736 del 2006, Risoluzione P.E. del 10-05-2007, in materia di tute-

la della concorrenza; di procedure d'affidamento, di sicurezza, di tutela del personale, di trasferimento di beni, di sanzioni, ...).

Precisano di essere assolutamente contrari alla soluzione del "gestore unico", che produce la creazione di un "monopolio di fatto", tale da comprimere la concorrenza dei servizi (rendendo percorribile il ricorso all'Antitrust, per il suo ruolo di controllo e sanzione di abusi di posizione dominante e d'intese restrittive della concorrenza, "si cita in tal senso, il divieto di fusione, ad opera dell'Antitrust, di due Società delle autolinee"), mentre si dichiarano favorevoli alla soluzione di affidamento dei servizi distinti tra trasporto passeggeri su gomma (le quattro aziende presenti in Regione, risultano essere tra le più produttive ed efficienti nell'ambito nazionale) e trasporto passeggeri per ferrovia (stigmatizzano, altresì, il fatto che la Regione F.V.G. ad oggi non abbia, ancora, provveduto alla stipula del Contratto di Servizio con il Gruppo Ferrovie dello Stato e che, pertanto, ad oggi le competenze della Regione sul trasporto ferroviario devono ancora essere assorbite).

Fanno, infatti, presente che a livello Comunitario, nel perseguire gli obiettivi (definiti nel Libro Bianco dei Servizi Generali - Commissione Europea 2002) di garantire servizi di trasporto di passeggeri sicuri, efficaci e di qualità, tenendo conto, in particolare, dei fattori sociali, ambientali e di sviluppo regionale, tali da rispondere al meglio alle esi-

genze del pubblico, recentemente da parte del Parlamento Europeo è stato evidenziato di distinguere (e pertanto di separare) il trasporto passeggeri su gomma dal trasporto passeggeri per ferrovia e di privilegiare nella procedura d'affido dei servizi i c.d. "affidi in house" attraverso la stipula di contratti di servizio (distinguendo il termine di durata : non superiore a 10 anni per i servizi di trasporto su gomma e non superiore a 15 anni per i servizi di trasporto passeggeri per ferrovia).



Sottolineano la necessità di superare l'ipotesi di un "monopolio di fatto" attraverso un efficace e realistico riequilibrio modale che trasferisca rilevanti quote di traffico del trasporto individuale a favore di quello collettivo pubblico, mettendo al centro del sistema e valorizzando sia un trasporto su ferro efficiente e moderno, sia migliorando e valorizzando il trasporto su gomma.

Le O.S. evidenziano, ancora, che il gestore unico su gomma - mare e ferro, mettendo insieme unità con caratteristiche differenti, risulta :

determinare cospicui aumenti alle tariffe (mettendo a rischio il servizio sociale svolto dal trasporto pubblico sul territorio, in particolare per le fasce più deboli della popolazione), stasi o diminuzione della qualità e quantità dei servizi, peggioramento dell'efficienza del servizio, gravi problemi inerenti la sicurezza dei trasporti;

mettere a rischio gli assetti occupazionali regionali (la perdita di oltre 200 posti di lavoro);

presentare il rischio di diffusione delle forme d'esternalizzazione d'attività (al fine d'accedere a riduzioni significative dei costi) e di ricorso a forme di lavoro flessibile.

Le O.S. fanno, inoltre, presente che il gestore unico su gomma - mare e ferro avrà, come conseguenza, un peggioramento delle condizioni di lavoro e delle remunerazioni dei lavoratori (con il rischio d'utilizzo di contratti collettivi non del settore e possibile ricorso a forme di contratti individuali) ed il rischio di realizzare forme di "dumping sociale e contrattuale" a danno dei lavoratori.

Il D.D.L.R. non contiene, infatti, garanzie esplicite in merito al C.C.N.L. d'applicazione (attualmente nei Settori dei Trasporti, interessati dal D.D.L.R., vengono applicati il C.C.N.L. delle Attività Ferroviarie, per il Settore del Ferro, ed il C.C.N.L. degli Autoferrotranviei, per il Settore della Gomma) e non contiene garanzie in merito alla "clausola sociale" per i lavoratori, riferita ai C.C.N.L. di Settore, alla contrattazione aziendale ed all'occupazione (addirittura nel testo del D.D.L.R. si fa riferimento a forme di "subaffido dei servizi di trasporto pubblico", ipotesi,

si sottolinea, né contemplata, né disciplinata dalla normativa nazionale!).

Le O.S. evidenziano, ancora, il contrasto con norme costituzionali e di legge degli articoli del D.D.L.R. relativi alla messa a disposizione e trasferimento dei beni, si cita, in tal senso, anche il parere dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM 2003) per cui "... non può essere imposto il trasferimento dal proprietario ad un altro soggetto ..".

Le O.S. ritengono, inoltre, che nel D.D.L.R. appaiono non chiare e contraddittorie le deleghe assegnate a Province e Comuni (che si vedranno attribuiti ulteriori oneri e minori risorse), a titolo meramente esemplificativo si citano gli articoli n°10, n°11, n°12, n°16, n°22, n°30, n°36, n°39.


Le O.S. evidenziano, ancora, che il D.D.L.R. non prevede (così come previsto dalla legislazione nazionale Lg. n°59/97, D. Lgs. n°422/97 e D. Lgs. n°400/99) la costituzione di organismi con funzioni di monitoraggio sul sistema del TPL ed atti a garantire la dinamicità del Piano Regionale dei Trasporti (quali ad esempio l'Osservatorio Regionale dei Trasporti o l'Agenzia per la Mobilità).

Precisano, inoltre, che il D.D.L.R. non contiene la determinazione dei servizi minimi ed il programma triennale dei servizi minimi (che in base alla legislazione nazionale devono essere a carico del bilancio della Regione).

Sottolineano, infine, che in merito (art. 40 del D.D.L.R.) alla gestione dei servizi dei treni interregionali, non risulta, che ad oggi, sia stata definita alcuna intesa sulla ripartizione di tali servizi tra la Regione Friuli Venezia Giulia e la Regione Veneto.

Una doverosa precisazione

Abbiamo ricevuto una richiesta di chiarimento, da parte del Segretario Generale dell'Orsa, Armando Romeo, riguardo all'articolo "Le rappresentanze Sindacali Unitarie e Aziendali", a firma di Matteo Nevi, pubblicato sul numero di Giugno de "La Voce delle Attività Ferroviarie". Volentieri lo pubblichiamo, con a margine la risposta del nostro Segretario Nazionale Pietro Serbassi.



Or.S.A.
Organizzazione Sindacati Autonomi e di base
SETTORE FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE 00185 Roma, Via Magenta n.13 Tel. 06/4456789 Fax 06/44104333
Sito internet: www.sindacatoorsa.it e-mail: sg.orsaferrovie@sindacatoorsa.it

Roma, 13 luglio 2007
Prot. n°110/S.G./Or.S.A.

La Voce delle Attività Ferroviarie
Il Direttore Responsabile

p.c. Segretario Nazionale Fast-Ferrovie

Oggetto: articolo su testata Fast-Ferrovie

Quando abbiamo letto, sul vostro giornale (La voce delle attività ferroviarie) di giugno 2007, l'articolo pubblicato alle pagine 12, 13, 14 con il titolo "Le rappresentanze sindacali unitarie aziendali" a firma di tale Matteo Nevi, la prima sensazione è stata quella di aver letto qualcosa di comico e cioè l'accusa rivolta all'ex COMU (oggi Or.S.A. Macchinisti Uniti, sindacato del settore Macchina appartenente all'Or.S.A. Ferrovie) di essere "un sindacato giallo".

In realtà la paradossale accusa e la conseguente diffamazione della nostra O.S. sono così gravi che anche se assolutamente inverosimili non possono non essere confutate ed eventualmente perseguite nelle sedi più opportune, stante la grave negligenza in cui è incorso l'autore del suddetto articolo, negligenza che si sostanzia nella ignoranza della più elementare ricostruzione di fatti storici che avrebbero potuto essere appresi con l'ordinaria diligenza.

L'infamazione, nell'articolo su citato, prende lo spunto dalla sottoscrizione di un protocollo di relazioni industriali (la cui data data è poi 20 febbraio 2003, non 4 marzo) tra ASS.TRA. - Sezione Ferro e l'ex COMU - Autoferro (oggi Or.S.A. - Ferrovie) con l'accusa che non essendo firmatario di CCNL ed essendo scarsamente rappresentativo su base nazionale (a differenza della vostra O.S. ?) è stato platealmente favorito dal "padrone".

A tal proposito vogliamo ricordare che l'Or.S.A. Ferrovie rappresenta oggi (ma le differenze rispetto a tre anni fa sono negative, anche se minime, a causa dei molti pensionamenti) circa 900 macchinisti su di una platea delle aziende associate ad ASS.TRA. - sezione ferro, con meno di 2.000 macchinisti e che quel protocollo di relazioni industriali (che è solo la trasformazione del precedente protocollo sottoscritto con l'allora FENIT il 10 luglio 1997) è stato conquistato con costose lotte sindacali tutte riscontrabili nella cronaca degli anni scorsi. Per contro non abbiamo notizie di presenze significative della FAST-CONFISAL nell'ambito delle aziende associate ad ASS.TRA. -Sezione Ferro, come invece l'incauto articolo lascia intendere.


Inoltre non riusciamo proprio a comprendere - e il protocollo in questione non ne fa menzione - cosa s'intenda dire con la frase "con questo accordo si riconosce al COMU la possibilità di usufruire dell'indennità di trasferta". Gli unici soldi versati dal "padrone" sono quelli delle deleghe sindacali. Poiché è palese lo stato confusionario che sottende all'articolo in questione sarà utile ricordare che l'art.20 dell'accordo nazionale 11 aprile 1995 delinea esclusivamente le modalità di riscossione dei contributi sindacali.

Cogliamo l'occasione inoltre per comunicare che, con uno scambio epistolare del giugno 2004, quel protocollo è riconosciuto oggi all'Or.S.A.-ferrovie.

Per altro verso, pur condividendo le critiche di fondo alla difficile situazione venutasi a determinare con le modifiche referendarie all'articolo 19 della L.300/70, riteniamo che sia oltremodo deleterio e controproducente sostenere tale posizione cercando di diffamare con superficiali e false affermazioni altre componenti sindacali.

Alla luce di quanto sopra si è venuti brevemente ricordando, riteniamo che sia quanto meno doveroso, sia sotto il profilo sindacale che della obiettività e verità storica, rettificare le affermazioni false e diffamatorie contenute nell'articolo citato, dando adeguato spazio ed evidenza a questa nostra, avvisandovi fin d'ora che, diversamente, saremo costretti a procedere per la tutela del buon nome della nostra Organizzazione nelle sedi opportune.

Il Segretario Generale
(Armando Romeo)



Caro Armando,
in relazione alla tua del 13 luglio 2007, prot. n° 110/S.G./Or.S.A., innanzi tutto ritengo necessario chiarire che non è certamente nostra intenzione offendere o dare epiteti a chicchessia, tanto più ad Organizzazioni Sindacali come quelle che ci onoriamo di rappresentare.

In special modo in un periodo come questo dove il Sindacato in genere viene sistematicamente attaccato su tutti i fronti per dimostrare, a torto, che i lavoratori dipendenti non si riconoscono più nel Sindacato stesso.

Entrando nel merito dell'articolo ti confermo che il riferimento: "Con questo accordo si riconosce al COMU la possibilità di usufruire dell'indennità di trasferta", è un mero errore di montaggio fatto in redazione da chi ha riletto e ordinato l'articolo, ma non è presente nella relazione fatta da Matteo Nevi, pertanto diventa necessario per noi smentire tale affermazione nel primo numero utile del nostro giornale.

Visto inoltre che condividi con noi la difficile situazione in cui è stato messo il sindacalismo autonomo dopo le modifiche referendarie all'art. 19 della Legge 300/70, è evidente che nell'articolo non vi è volontà di dare del "Sindacato di Comodo" a nessuno.

La considerazione, forse un po' troppo diretta o forviante, nasce dall'analisi del parallelo esplicitato in relazione supportato dal fatto che, come FAST autoferrotranvieri, eravamo presenti in diverse regioni quali: Puglia, Campania, Emilia Romagna, Lombardia e Sicilia.

Per rinfrescare un po' la memoria si potrebbero menzionare le Ferrovie del Sud Est, dove avevamo fino al 2005 un'incidenza superiore all'80% (riscontrabile dai dati di sciopero fatti in perfetta solitudine), oppure l'Alifana, dove si riconosceva alla FAST la rappresentanza della maggior parte del personale di macchina e di bordo (riscontrabile nelle azioni di lotta e in una serie di denunce in merito alla formazione del personale e alla gestione della manutenzione dei mezzi); malgrado ciò, però, alla nostra Federazione, è stata negata, da parte di ASSTRA, la possibilità, sia di redigere un protocollo di relazioni industriali, sia di contrattare un qualunque tema o, addirittura, d'incontrarsi; senza dimenticare che, le trattenute per deleghe sindacali, sono state possibili solo a seguito di vertenze legali vinte azienda per azienda.

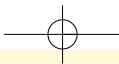
Detto ciò non vorrei cadere in una forma di risposta alla tua con il rischio di polemizzare fra noi come i "polli di Renzo", pertanto, nel confermare la mia volontà a non ricercare contrasti di questo tipo, ti invito a valutare azioni congiunte, al fine di trovare, insieme, il più ampio riconoscimento delle diverse sensibilità sindacali.

Pertanto non ho difficoltà a scusarmi con te e con tutti gli iscritti per il malinteso involontariamente creatosi.

Con stima e amicizia

Il Segretario Nazionale FAST Ferrovie

Pietro Serbassi



Vertenza Amianto ... la posizione del Gruppo F.S. il ruolo dell'INAIL

di Agostino Apadula

Si fa sempre più irta di difficoltà la strada dei Ferrovieri per l'accesso agli aumenti di valutazione dovuti all'esposizione all'amianto.

L'ottimismo che si era diffuso dopo le sentenze del Tribunale di Benevento, di Termini Imprese, di Trieste che avevano riconosciuto tale diritto, per un dipendente delle ferrovie Alifane ed a due dipendenti del Gruppo F.S., viene meno per i continui pronunciamenti della Magistratura di merito, **allo stato la Corte dei Conti per una nuova interpretazione della Cassazione**, che "misteriosamente" hanno cominciato a respingere le domande avanzate dai Ferrovieri.

Di contro aumenta, se ancora fosse possibile, l'arroganza delle Società del Gruppo F.S. che continuano a rilasciare "curricula", **quasi in fotocopia** almeno per i contenuti, che negano qualsiasi esposizione, sia presente che passata, dei propri dipendenti alle fibre di amianto.

Un atteggiamento di negazione di diritti palese e grossolana che per quel che ci consta fa pendant con un ruolo svolto dall'INAIL che, almeno per quanto appare, non garantisce l'obiettività e la terzietà di giudizio che un organismo, preposto a garanzia e salvaguardia della sicurezza del lavoro, dovrebbe avere.

Infatti, le **strutture periferiche dell'INAIL** di fronte a detti "curricula" quasi preconfezionati, cambiano, infatti, solo i dati anagrafici, mentre il merito segue pedissequamente il leit motiv della mancata esposizione alle pericolose fibre, stanno **dimostrando**, rispetto alle dichiarazioni di F.S., un'accondiscendenza "**perlomeno inusuale rispetto ai loro compiti d'istituto**" in quanto stanno condividendo senza colpo ferire i contenuti, dei "curricula", senza il minimo di verifica, almeno per quel che ci consta, negando quindi anch'esse che i Ferrovieri abbiano subito una benché minima esposizione alle fibre di

amianto.

Questo atteggiamento di diniego immotivato punta, a nostro parere, a sottodimensionare un problema che è notevole e che invece meriterebbe maggiore attenzione da parte dello Stato. Si vuole, di fatto, ignorare scientemente, o perlomeno voler far passare in secondo piano, **gli innumerevoli fatti cruenti**, legati all'esposizione all'amianto, che hanno interessato tragicamente la vita di molte famiglie di ferrovieri, **gli interventi della Magistratura** nelle F.S., **la dismissione** di innumerevoli rotabili ed anche i costosissimi piani di bonifica attuati nelle infrastrutture delle F.S.

Ovviamente sarà una nostra impressione, magari sbagliata, ma **il ruolo svolto dall'INAIL** in questa vicenda, più che a tutela del lavoro e dei Ferrovieri è stato indirizzato verso la salvaguardia dei bilanci degli "Enti previdenziali". Non ci sembra che tra i compiti d'istituto dell'INAIL ci sia anche questa incombenza.

Se ciò fosse vero e ovviamente speriamo che non sia così, sorgerebbe un problema vero e reale di conflitto d'interesse, che ovviamente andrebbe a nocimento di quei lavoratori che, fidando nel ruolo ispettivo dell'INAIL, puntavo ad ottenere quanto loro dovuto: **gli aumenti di valutazione ai fini previdenziali**, in relazione agli anni di esposizione all'amianto nei termini ed alle condizioni previste dalla legge 257/92 e successive integrazioni/modificazioni, perché tutto si potrà dire, ma negare l'esposizione all'amianto nelle lavorazioni dei Ferrovieri, sia in passato che purtroppo ancora adesso, **è una vera e proprio indecenza**.

Eppure alcune aspettative con il **Decreto 27 ottobre 2004** erano state alimentate, l'aver previsto la possi-



bilità di ripresentare domanda di riconoscimento degli aumenti di valutazione, pur in presenza delle limitazioni e dell'abbattimento dei parametri di riconoscimento introdotti dalla legge 326/2003, erano sembrato come una disponibilità dello Stato a compensare, sia pur in forma ridottissima, quei lavoratori, sicuramente tra essi i Ferrovieri, che avevano dovuto fare i conti, nell'espletamento delle loro mansioni, con le micidiali fibre di amianto.

Anche i primi incontri con la Direzione Generale dell'INAIL non ci erano sembrati negativi, in quanto, in specifiche riunioni, aveva garantito a tutte le Organizzazioni Sindacali presenti, che i loro Ispettori avrebbero tenuto il massimo dell'obiettività nelle procedure dell'accertamento all'amianto. Ci avevano anche detto che, sia per l'alta professionalità in possesso dei loro tecnici che soprattutto dalle caratteristiche costruttive di rotabili e infrastrutture sarebbe stato facile determinare i livelli di esposizione all'amianto subito nel corso del tempo dai Ferrovieri. Anche di fronte ai nostri timori espressi che, di fronte all'enormità del numero di domande presentate, si trattava di esaminare circa 600.000 posizioni trasversali al mondo del lavoro, lo Stato potesse "condizionare negativamente" l'INAIL, i Funzionari presenti alla riunione ci ribadirono i termini della loro terzietà.

In dette riunioni la FAST Ferrovie consegnò, oltre a quello già trasmesso

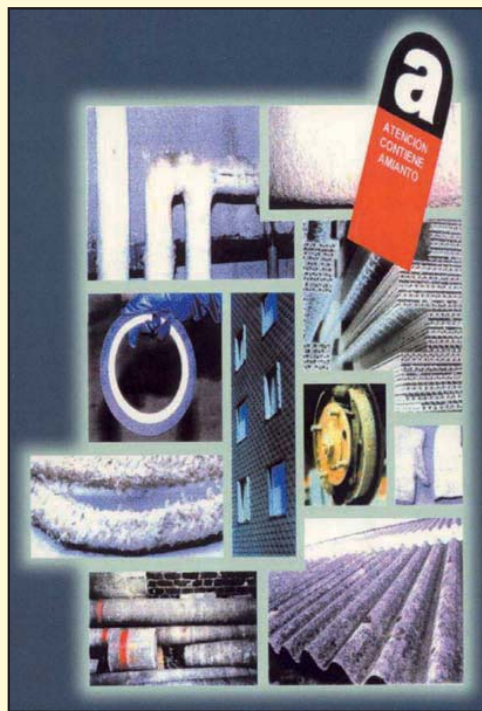


so in precedenza, abbondante materiale cartaceo e documentazioni aziendali che attestavano senza ombra di dubbio la presenza **“ad abundantiam”** ed in forma diffusa di Amianto negli ambienti di lavoro delle Società del gruppo F.S.

Ci rifaccemmo anche nella discussione a quanto previsto dal Decreto 27 ottobre 2004, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n.295 del 17 dicembre 2004, **che nell'art. 3 comma 6** prevedeva perentoriamente l'obbligo per il datore di lavoro di rendere disponibile per l'INAIL, in fase di accertamento, ogni informazione utile, riconoscendo anche allo stesso Organismo ispettivo ampia facoltà di eseguire “... sopralluoghi ed incontri tecnici che ritiene necessari per l'acquisizione di elementi di valutazione, ivi compresi quelli con i rappresentanti delle Aziende e delle **Organizzazioni Sindacali firmatarie dei CCNL applicati in Azienda**”

...

Su questo la FAST Ferrovie contava, sulla possibilità d'intervenire con le sue strutture territoriali nelle fasi di accertamento espletati dagli ispettori INAIL, per dimostrare come i termini di esposizione all'Amianto durano, per certi aspetti tuttora. Per far ciò gli attivisti FAST Ferrovie potevano far appello alla



L'INAIL di fatto, assumendo **“un ruolo più notarile che ispettivo”** sta introitando i “curricula”, così come rilasciati dalle Società F.S., che negano ogni benché minima esposizione dei Ferrovieri passata e presente come già detto, per poi **archiviarli senza ritegno, chiudendo così mestamente le pratiche**, come auspicato da F.S.. Senza quindi esperire ulteriori indagini, né tanto meno convocare le O.S., così come le permetteva il



loro memoria storica illustrando agli Ispettori INAIL le fasi incerte e frettolose dei processi di decoimbenza attuata sui rotabili e nelle infrastrutture del Gruppo F.S. Nello stesso tempo gli attivisti della FAST Ferrovie avrebbero potuto addirittura far toccare con mano, agli Ispettori, **la provvisorietà dei processi di bonifica dall'amianto** accompagnandoli presso i rotabili abbandonati un po' dappertutto sui binari di ricovero di molte Stazioni.

Questo era quanto doveva accadere, ma come spesso succede nel nostro bel paese, quando ci sono da garantire i diritti dei lavoratori, **le regole vengono evase o perlomeno mal interpretate**. Su questa problematica, infatti, stiamo assistendo ad una sorta di commedia, **“ad un gioco delle parti”** intentato tra il Gruppo F.S. ed l'INAIL che sta facendo venire meno ogni aspettativa dei Ferrovieri sul piano previdenziale.

Decreto 27 ottobre 2004, dimostrando senza ombra di dubbio che l'ordine di scuderia, scusate l'espressione infelice, era uno solo: **archiviare le pratiche e mortificare ogni aspettativa di aumenti di valutazione per non appesantire la spesa pensionistica pubblica**.

Era quello che si temeva. In questo modo lo Stato rifugge da ogni responsabilità e l'esposizione alle fibre di amianto rimane così, sostanzialmente un fatto privato per coloro che ne hanno dovuto e ne dovranno subire i malefici effetti.

Cosa resta da fare, ora che oltre l'INAIL anche la Magistratura sembra meno propensa a proseguire nella strada del riconoscimento degli aumenti di valutazione? Certamente la prima risposta non potrebbe non tenere dei fatti negativi testé elencati, pur tuttavia non riteniamo che non si debba fare più niente.

La FAST Ferrovie continua a ritenere che si debba continuare con l'impugnazione, presso gli Uffici del lavoro così come previsto dall'art.3 comma 4 del succitato decreto 27 ottobre 2004, **dei “curricula” rilasciati dalle Società del Gruppo F.S., che negano l'esposizione all'Amianto dei Ferrovieri che invece c'è stata in massicce dosi** ed attendere nel frattempo la altre pronunce della Magistratura sui ricorsi pilota in atto, per verificare se si consolida una giurisprudenza favorevole o meno ai Ferrovieri e quindi decidere il da farsi.

Ovviamente i modelli per l'impugnazione dei “curricula” possono essere ritirati presso tutte le sedi regionali di FAST Ferrovie.

Il modello Fondi Pensione è oggettivamente più efficiente del TFR?

di Luca Vitali

Il TFR fino ad oggi ha svolto, nella sua ormai lunga esistenza, una duplice funzione: è stato da una parte un ammortizzatore sociale per i lavoratori con lunghe anzianità aziendali, dall'altra un capitale, la cosiddetta "liquidazione", di cui poter fruire in caso di perdita del posto di lavoro oppure, verso la fine della propria vita lavorativa, per garantire la risoluzione di tutte quelle problematiche connesse all'avanzamento dell'età, lo sviluppo delle normali esigenze di maturazione delle necessità del nucleo familiare, l'avvio di un sereno percorso di quiescenza.

Già oggi l'importante funzione di ammortizzatore sociale in caso di perdita di posto di lavoro, possiamo dire che non può più assolverla, perché l'accantonamento di questo capitale è divenuto indispensabile per formare un vitalizio integrativo alla pensione pubblica di base.



Ciò accade in un momento particolarmente difficile, vista l'attuale precarizzazione del mercato del lavoro e proprio quando il lavoratore avrebbe potuto avere essenziali benefici proprio dalla funzione ammortizzatore assoluta dal TFR.

E' indiscutibile che, avere una somma da utilizzare in caso di perdita momentanea del posto di lavoro, sarebbe stato più utile oggi di ieri.

Le stesse aziende hanno avuto uno svantaggio dalla destinazione del TFR ai fondi, perché il deposito in questione costituiva per loro un ottimo sistema per finanziarsi ad un interesse "relativamente" basso, anche se, ad onor del vero, bisogna riconoscere come ultimamente, con i tassi di interesse ad una sola cifra, i vantaggi in questione si erano sicuramente ridotti, anche in considerazione del tipo di remunerazione che dovevano garantire al TFR: 75% dell'inflazione + 1,5% assoluti.

Bisogna comunque dire, che i soldi ritornano comunque alle imprese, perché i fondi vanno ad acquistare debito di aziende, stati o parti di aziende, (obbligazioni il primo, azioni le seconde) ma, il giro si allunga e premia solo le aziende più grandi.

Il TFR dava ottime garanzie finanziarie a tutti anche se, a essere oculati, difettava nella non possibile restituzione sotto forma di vitalizio.



Luca Vitali

Questo sistema di restituzione ci assicura dal rischio durata della vita. Se uno avesse pensato di utilizzarlo per integrare la pensione un po' al mese, non l'avrebbe potuto fare, (avrebbe dovuto conoscere la durata della propria vita) e la restituzione in forma di vitalizio sarebbe stata possibile solo facendo confluire un gran numero di trattamenti per poi utilizzare la somma risultante, facendo così si può prendere come dato per calcolare la quota la durata della vita media, senza correre alcun rischio.

Possiamo dire che la differenza sostanziale, (al netto della funzione ammortizzatore sociale del TFR e di vitalizio per i fondi pensione) tra il TFR e i fondi pensione, è solo nel tipo di capitalizzazione, nel primo a valore fisso, nei secondi dipende dal rendimento dei titoli acquistati dagli stessi.

Questa ultima affermazione meriterebbe un elenco di osservazioni rilevanti. Colgo quella, che, secondo chi scrive, è la più lampante: il TFR fissava il rischio del

lavoratore al 75% dell'inflazione + 1,5% assoluto, pertanto il rischio era tutto dell'impresa che volendo utilizzare quei soldi doveva essere in grado di ottenere un rendimento maggiore e, quindi, doveva essere capace di generare ricchezza, adesso il rischio è del lavoratore e se le imprese dove vengono investiti i soldi non hanno capacità, il lavoratore perde dei soldi per un'attività che non ha scelto.

Chi ha indirizzato il sistema ha cercato di risolvere un problema facendo delle assunzioni, che onestamente non condivido. In sintesi, è opinione diffusa che i rendimenti ottenuti sul lungo periodo da azioni in primis ed obbligazioni, tenderanno a replicarsi negli anni a venire e, se così fosse, la capitalizzazione finale dei soldi accumulati sarebbe in grado di garantire ottimi vitalizi, tali da tamponare egregiamente la falla del sistema pubblico previdenziale.

Traggo da un articolo del sole 24 Ore una tabella su calcoli puramente teorici, che prendono in considerazione il contributo massimo del 4% su una retribuzione iniziale di 25.000 EURO considerando l'incremento retributivo e l'inflazione pari, entrambi, al 2%.

Come vediamo la crescita della posizione individuale è esponenziale, quindi, se l'assunzione di partenza (i rendimenti ottenuti in passato da azioni e obbligazioni

tenderanno sul lungo periodo a replicarsi) fosse valida, potremo aspettarci da una linea del tipo 60 obbligazioni e 40 azioni, una capitalizzazione vicina a quella della cella con riferimento percentuale 6 della tabella.

Robert J. Shiller, nel suo libro

semplicemente scommettere che, in futuro, saremo fortunati come in passato" (I conti individuali non sono altro che le posizioni dei lavoratori nei fondi pensione).

A mio avviso è una riflessione che non ha bisogno di commenti; qualcuno potrebbe osservare che

Durata dei versamenti	Riferimento percentuale	Montante
10 anni	3	34.072
	6	38.993
20 anni	3	87.325
	6	117.364
30 anni	3	167.987
	6	268.122

“IL NUOVO ORDINE FINANZIARIO” edito dal sole 24 Ore, esplicita che: *“I fautori di questi conti individuali sembrano aver tratto dalla finanza moderna la lezione sbagliata. Molti sembrano pensare che la vera saggezza derivante dalla nostra esperienza collettiva dei mercati finanziari sia che il mercato azionario nel lungo periodo rende sempre il 12% all'anno, per cui indurre i beneficiari della previdenza sociale a investire nel mercato azionario curerà di colpo i problemi di bilancio del sistema della previdenza sociale. Questa non è saggezza finanziaria. E’*

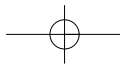
si parla di azioni e, i fondi nostrani hanno linee composte in gran parte da obbligazioni. Bene, le obbligazioni per i rendimenti sul lungo periodo sono solo il contorno e servono solo per rendere la linea più o meno riflessiva (il contrario di volatile).

Dimenticavo, Robert J. Shiller non è un comunista anticapitalista ma un astro nascente della finanza contemporanea e professore alla Yale University.

Tutti gli aspetti di incentivo fiscale per agevolare il passaggio dal sistema TFR ai fondi non cambiano il processo di analisi comparativa ma, logicamente, in questo frangente, vanno a vantaggio dei fondi pensione, ciò alla luce del fatto che, se la nostra pensione futura dipendesse dagli incentivi fiscali, tanto valeva indirizzarli direttamente al primo pilastro.

Cercheremo in un prossimo articolo, (visto che oramai ci hanno, nostro malgrado, infilato nel tunnel) di vedere come leggere i risultati dei fondi pensione, l'incidenza dei costi di gestione e la conoscenza di alcune variabili di linguaggio e comune riportate nei report degli stessi.





Ci vuole un fisico bestiale ...

di Giorgio Baltieri

Era la fine di gennaio del 1980 ed un nutrito numero di Aiuto Macchinisti era reduce dagli esami a Macchinista.

Pur essendo tutto fatto e finito, molti di loro continuavano la loro permanenza in turno da A.M. con i loro "vecchi" soci e la cosa si sarebbe protratta fino al successivo cambio turno estivo.

Coppie consolidate e mature che viaggiavano da anni in cui, se per qualcuno c'era la voglia di novità e di nuove responsabilità, per qualcun altro c'era qualche rimpianto e qualche sospiro.

Una terna di siffatte coppie si trovò, sospinta dalla casualità del turno, sotto la tettoia di Milano C.le con tre arrivi diversi, per tre riposi fuori residenza, per tre ritorni diversi.

Gli A. M. erano tre neo macchinisti, ragazzini di 25-26 anni e i tre Maestri erano ... enni maturi.

Dopo i soliti convenevoli e le solite battute sull'abbondante fauna di passaggio, l'appuntamento era per il deposito di Milano Greco quindi mensa e dormitorio.

Una normalissima serata fuori casa se non fosse stato per un piccolo particolare che ebbe in seguito una grande importanza: quel giorno era il compleanno di uno dei tre maestri e in Centrale ai saluti si unì l'aperitivo.

In mensa tutto filò liscio con un normale bevraggio offerto

dal festeggiato, solite battute, pacche sulle spalle e tanti auguri.

La brigata si avviò verso il dormitorio e fuori dal deposito lasciò volutamente perdere il bar di fronte, da Peppino, perché qualcuno aveva detto che quello lì di soldi ai macchinisti ne aveva già mangiati anche troppi.

Ma prima del dormitorio c'era un altro bar-pizzeria molto meno frequentato ma forse più accogliente del primo.

Via, l'ultimo e poi si va a letto!

Barbera di non ben identificata origine.

La porta si riaprì e dalla nebbia emersero altre due coppie, bolognesi, che fedeli al motto che dice dove c'è un emiliano c'è ospitalità offrirono un giro ciascuno; perché tutto sommato loro confinano con il Veneto e si sentivano un po' cugini e quindi in obbligo.

Neanche finite le presentazioni entrarono quattro macchinisti di Firenze, l'Università della rotaia, turno ETR; "le aquile d'oro"



Dire di no poteva sembrare un'offesa al festeggiato.

Dopo due minuti di permanenza nel bar entrò un'altra coppia, due torinesi che in baleno si unirono alla compagnia adducendo parentele venete di lontani avi migranti.

Ripresero i brindisi e gli auguri al festeggiato.

I giri si moltiplicarono e il siciliano, padrone del bar, capita l'antifona, cominciò a riscaldare pezzi di pizza e altri avanzi di giornata da mescolare a tubi di

posarono le borse e si unirono alla plebe.

Loro offrirono bottiglie con il tappo.

Il siciliano cominciò a sudare e chiamò la moglie in aiuto, anche se era già a letto.

Nessuno seppe mai perché ma, pur in tempi non sospetti da presenza di Leghe o altro, tutti quella sera vantavano lontane origini venete.

Di fatto verso le undici in quel locale l'aria era più alcolica che in una cantina del Chianti.

COME ERAVAMO



Come ad un segnale convenuto tutti gli A. M. piano piano si alzarono e più o meno alla chetichella se la filarono, seguiti di lì a poco dai maestri più anziani.

Presero le stanze per sé e per i soci, smarcarono la sveglia e andarono a dormire.

Si dovevano alzare tutti tra le quattro e le cinque, ben consci, comunque, che le cinque, sei ore di riposo a disposizione sarebbero state più che sufficienti a smaltire i postumi di quella serata particolare, ma non per tutti fu così.

Infatti, quando alle cinque uno degli A.M. spense la sveglia, sentì che quella del socio a fianco suonò due o tre volte prima di venire spenta, quindi si preparò e scese per attenderlo in guardiola.

Il custode, un uomo disperatamente diafano che faceva da quarant'anni il turno di notte, gli chiese se aveva visto scendere il collega e comunque di sincerarsene perché era appena andato a dormire con tutto il resto della tribù.

L'A.M., risalito in camera, bussò alla porta del socio, che gli rispose con un grugnito.

Entrò e lo trovò seduto sul letto, in mutande, che ammirava gli affreschi delle zanzare schiacciate sul muro. Con la pazienza che ci vuole con i bambini lo vestì e quasi di peso lo trascinò in deposito.

Passarono davanti al siciliano che stava finendo le pulizie e arieggiando il locale; i primi operai che passavano facevano il giro sul marciapiede opposto.

Respirargli vicino era un'im-



presa ardua.

Un caffè sembrò migliorare leggermente le cose, ma fu solo un'illusione momentanea.

Locomotiva 444-017 (sic), una delle prime, per fare il treno T.E.E. 84 Milano - Monaco, partenza alle sette.

Il tragitto dal Deposito a Milano C. venne fatto con i finestrini rigorosamente spalancati, temperatura esterna gradi -1.

Dopo tutto il serpentone per arrivare in tettoia, finalmente videro il materiale.

Bello, sei vetture di prima classe gialle e rosse con la scritta T.E.E. - TRANS EUROPE EXPRESS.

Il pilota che attendeva in perfetta livrea vicino alle vetture di testa era controllato a vista sull'altro lato dal Capo-treno in impeccabile giacca e cravatta.

Sulla locomotiva i macchinisti erano entrambi con la testa fuori dal finestrino; uno per vedere meglio quello che stava facendo, l'altro per non addormentarsi.

Si accostarono al materiale e un po' per inesperienza, un po' per poca pratica la macchina compì un paio di quei movimenti di rimbalzo tanto cari a Rocco Siffredi.

Un urlo giurassico sconvolse la tettoia di Milano C. e il pilota fuggì terrorizzato centrato da cima a fondo da quell'intruglio messo in piedi durante la notte dal siciliano e annegato dal Barbera.

Il C.T. fuggì nella direzione opposta allontanando i soliti viaggiatori curiosi.

Il maestro ritirò la testa, guardò il socio e con aria soddisfatta gli disse: "Adesso sto un po' meglio".

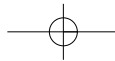
Venne recuperato un altro pilota che arrivò con l'ombrello e in qualche modo furono pronti a partire in orario.

Il tragitto da Milano a Verona fu fatto benedicendo la ripetizione segnali in macchina e maledicendo chi avrebbe voluto l'agente unico e con i finestrini ancora rigorosamente spalancati.

Gli scambi di ingresso di Verona P.N. "destarono" dal torpore il maestro che si alzò in piedi, si massaggiò il muscolo addominale rilassato guardò il socio e con il più innocente dei sorrisi gli disse: "Per festeggiare il mio compleanno, offri un marsalino?"

Ci vuole un fisico bestiale...

COME FERRAVINO



SOLO
DOMANI

Artwork: studioideo.com

SoloDomani,
il progetto di risparmio previdenziale
a cui destinare il TFR,
per mantenere intatto
il tuo tenore di vita
al termine dell'attività lavorativa

**Per una consulenza gratuita rivolgiti alle nostre sedi
Numero verde: 800.082.082**

Messaggio promozionale riguardante le forme pensionistiche complementari - prima dell'adesione leggere le Note Informative, lo Statuto/Regolamento e, per "Previdenza HDI", anche le Condizioni generali di contratto. Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo www.hdia.it

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

