

## 8 ottobre 2009 - un'altra importante tappa sul cammino del nuovo equipaggio treno e delle relazioni industriali con FS

### IN QUESTO NUMERO

- *Verbale 8 Ottobre 2009*
- *RFI - riparte il confronto*
- *Trenitalia-LeNord*
- *Lista unitaria*

### EUROFER

Agenda della settimana  
[WWW.FASTFERROVIE.IT](http://WWW.FASTFERROVIE.IT)

L'8 ottobre u.s., dopo un confronto protrattosi fino a tarda serata, la FAST FerroVie, insieme alla FILT, la FIT, l'UILT e l'UGLAF, è riuscita, con la stipula di un verbale d'accordo con Trenitalia e le sue Divisioni Trasporto Regionale e Passeggeri N/I, a risolvere le criticità più importanti, che sono emerse durante questa prima fase d'applicazione dell'accordo del 15 maggio u.s.

Problematiche che sono risultate essere specchio fedele dell'impreparazione aziendale ad affrontare un cambiamento di tale portata dell'equipaggio treno.

Una cosa che noi, come disilluse "Cassandre", insieme agli altri sindacati, più volte avevamo denunciato, rimanendo però inascoltati, da un'impresa alla quale le Divisioni, con alterigia, ostentavano un millantato credito, attraverso il quale, le assicuravano una preparazione ed un rispetto dei tempi che erano ben lungi dal possedere.

D'altro canto è pur vero che, qualsiasi modifica, all'esame della propria messa in atto, con l'avverarsi della casistica che viene a maturarsi in termini proporzionali alla complessità

dell'articolazione del servizio e dell'entità della variazione, abbisogna sempre di mirati e opportuni affinamenti, che spesso è necessario protrarre nel tempo.

Comunque, coerenti con il principio che la sicurezza non è un elemento di contrattazione, il confronto si è sviluppato sui temi di seguito illustrati, perseguendo il rispetto delle norme vigenti in materia e la salvaguardia della loro applicabilità, congiuntamente al miglioramento delle condizioni di lavoro del personale, all'"umanizzazione" sempre maggiore del servizio di condotta e scorta e al

### VERBALE DI ACCORDO

Il giorno 8 OTTOBRE 2009 si sono incontrate la Società TRENITALIA e le Segreterie Nazionali delle Organizzazioni Sindacali Filt/Cgil, Fit/Cisl, Uiltrasporti/UIL, Ugl Trasporti e Fast Ferrovie.

Le Parti, con riferimento all'allegato 1 all'allegato B dell'Accordo programmatico per il rilancio competitivo del Gruppo FS sottoscritto in data 15 maggio 2009, dopo un'approfondita analisi delle problematiche di carattere operativo emerse nella fase di prima applicazione del predetto Accordo, hanno convenuto sugli ulteriori chiarimenti di seguito riportati:

1) **Vetture pilota NPBD ribassate passanti:**

Le vetture di tale tipologia, non ancora revampizzate nelle cabine di guida, non saranno impiegate per lo svolgimento di servizi effettuati con modulo di condotta ad agente solo, fatta eccezione per le vetture NPBD 8239 - clim con gancio automatico. A tal fine la Società comunica che è attualmente in corso un piano di revamping delle cabine di guida delle vetture NPBD che sarà portato a termine entro il mese di marzo del 2011. Inoltre, la Società precisa che il piano di revamping prevede prioritariamente l'adeguamento delle medie distanze NPBDCTE 8286 con cabina passante che sarà completato entro settembre 2010.

2) **Anormalità blocco porte:**

Coerentemente al decreto 5/2009 emanato da ANSF il 28.05.2009, Trenitalia comunica che DPR e DPNI hanno elaborato specifiche procedure per la gestione delle anomalie al blocco porte, in linea con quanto stabilito in materia dalle DEIF. Nel caso di guasto al blocco porte, restano confermate le assegnazioni di vetture previste fino al 15.05.2009.

3) **Comunicazioni GSM/GSM-R:**

Per l'effettuazione di servizi con modulo di equipaggio ad Agente Solo è necessario che i mezzi di trazione siano attrezzati con Car-Kit o Cab-Radio. Qualora si verificasse un guasto ai suddetti apparati o alla rete telefonica il servizio dovrà proseguire con il Capo Treno che prende posto in cabina di guida, fino alla prima località nella quale sia possibile adeguare l'equipaggio o ripristinare le condizioni tecnologiche iniziali.

4) **Copertura GSM/GSM-R:**

Le Parti convengono sull'effettuazione di una verifica, da disporre a cura del Datore di Lavoro territoriale interessato, da svolgere sulle tratte della rete ferroviaria per le quali il personale in servizio sui treni ha segnalato attraverso le OO.SS. territoriali al proprio Datore di Lavoro una non completa copertura del sistema GSM/GSM-R.

5) **Utilizzo del taxi:**

All'equipaggio treno in servizio sui treni programmati ad Agente Solo, che per effetto di ritardi arrivino a destinazione oltre le ore 24.00, sarà garantito l'utilizzo del taxi per raggiungere le strutture aziendali o convenzionate di pernottamento.

*[...]  
finalmente Trenitalia ha capitolato ed ha sottoscritto che, per la guida da queste cabine dovranno essere utilizzati sempre due agenti, per cui, con le vetture pilota passanti delle carrozze a piano ribassato, al massimo, si potrà fare l'agente unico, mai l'agente solo [...]*

rispetto dei riscontri occupazionali contenuti nell'accordo del 15 maggio u.s.

Iniziandone l'illustrazione proprio dai quei temi che investono la sicurezza dell'esercizio e del lavoratore, entriamo nel merito di quanto convenuto sulla condotta ad Agente Solo con le vetture pilota passanti delle carrozze a piano ribassato.

Dopo le innumerevoli lettere, denunce e segnalazioni fatte proprio da noi della FAST FerroVie, sia all'ANSF che all'Istituzioni, dopo la moltitudine di M.40 con i quali i macchinisti hanno chiesto e ottenuto la presenza, in cabina di guida, del capotreno, finalmente Trenitalia ha capitolato ed ha sottoscritto che, per la guida da queste cabine dovranno essere utilizzati sempre due agenti, per cui, con le vetture pilota passanti delle carrozze a piano ribassato, al massimo, si potrà fare l'agente unico, mai l'agente solo.

Infatti, fintanto che l'impresa non abbia provveduto alla ristrutturazione delle stesse e alla loro omologazione, con una lavorazione che non si protrarrà oltre marzo 2011, si è convenuto che tali cabine non potranno essere utilizzate ad agente solo.

Purtroppo resta il problema delle vetture pilota passanti delle carrozze a media distanza, le quali, pur presentando le stesse problematiche di visibilità a destra, nostro malgrado, non essendo state prese in considerazione dalle missive dell'ANSF, non sono riuscite a trovare menzione nel verbale. In ogni caso, queste vetture, saranno le prime ad essere revampizzate, il loro utilizzo sarà proiettato verso quei complessi nei quali non vengono utilizzate locomotive E464 e, comunque, laddove il macchinista emettesse M.40 chiedendo la presenza in cabina di guida del capotreno, abbiamo avuto l'assoluta garanzia, sia da parte di

Trenitalia, sia da parte della Divisione Trasporto Regionale, di una sua piena e non conflittuale soddisfazione.

Sollecitiamo, pertanto, quei macchinisti che, in tale merito, eventualmente incontrassero difficoltà di qualsiasi tipo, a mettersi immediatamente in contatto con il nostro sindacato, segnalando qualunque forma di pressione o di abuso di cui fossero vittime. Un altro argomento sul quale noi della FAST FerroVie, sicuramente, ci siamo distinti per determinazione, tenacia e motivato puntiglio, sin da quando si è iniziato a parlare della possibilità di prevedere equipaggi ad agente solo, intavolando un lungo quanto infruttuoso scambio epistolare con l'ANSF, è quello del collegamento Terra/Treno e Bordo/Bordo.

Fino alla stipula dell'accordo in questione avevamo collezionato solo indifferenza e risposte formali dall'Agenzia che, palesando capacità uniche e inimmaginabili di contorsionismo lessicale, nelle proprie missive riusciva a ribadire l'imprescindibilità dell'efficienza del collegamento ma, nel contempo, anche la sua assoluta ininfluenza ai fini della sicurezza dell'esercizio.

Ebbene, finalmente si è riusciti a sottoscrivere con Trenitalia la più scontata consequenzialità di quanto sancito nell'IPCL e/o nell'ISPAT, ovvero che se non c'è la comunicazione efficiente non si può viaggiare ad agente solo ma non basta, si è anche stabilito che la comunicazione in questione, non è quella garantita dal cellulare ma che occorre un collegamento dell'apparecchio telefonico all'antenna esterna.

Inoltre, abbiamo convenuto con Trenitalia che, laddove il personale segnalasse una mancanza di copertura del segnale GSM/GSM-R, il sindacato avrà cura di comunicarla alla Divisione, la quale, si farà subito parte diligente per garantire un'immediata verifica della funzionalità del collegamento telefonico ed il suo eventuale ripristino.

Alla prova dei fatti, un severo monito per l'ANSF, che ci auguriamo colga lo spunto necessario per smettere di essere "più realista del re", riappropriandosi della propria

## 6) Prove freno:

In sede di procedura negoziale a livello nazionale per la ripartizione dei servizi saranno affrontati i temi relativi ai tempi necessari all'equipaggio per la prova freno prevista nelle stazioni di origine corsa ed effettuata con l'ausilio del Capo Treno.

## 7) Formazione:

Trenitalia informa che la DPNI sta attuando un piano formativo teorico/pratico dei Capi Treno volto a rafforzare le competenze nelle attività di sussidio al Personale di Condotta nel modulo ad Agente Solo. Tale piano è articolato in una prima fase già effettuata nello scorso mese di giugno e in una seconda fase che sarà completata entro il prossimo mese di novembre 2009.

## 8) Pausa per la refezione:

Con riferimento ai servizi ad Agente Solo il cui limite di lavoro giornaliero è stabilito, ai sensi del suddetto Accordo del 15.05.2009, in 8 ore e 30 minuti comprensive della pausa per la refezione, le Parti convengono sul fatto che la stessa pausa per la refezione deve essere collocata nelle fasce orarie 11.00-15.00 e/o 18.00-22.00. Eventuali allacciamenti in turno non rispondenti al suddetto criterio saranno regolarizzati nei tempi tecnici necessari con accordo tra le parti.

## 9) Protocolli 118:

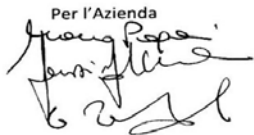
Trenitalia conferma quanto dichiarato nell'intesa del 15 maggio u.s. relativamente alle procedure di gestione delle emergenze in linea ed ai relativi protocolli con il Servizio 118.

## 10) TSR:

Al fine di definire procedure coerenti con il presente Accordo e considerata l'operatività limitata allo specifico ambito territoriale, si conviene di attivare uno specifico incontro territoriale sui compiti spettanti all'equipaggio treno sui TSR in comando multiplo, in ambito Direzione Regionale Lombardia.

antecedenti la data dell'accordo in questione.

Chiudendo la parte inerente la sicurezza, riportiamo come, su decisa sollecitazione da parte sindacale, Trenitalia ha tenuto a ribadire l'assoluta attualità di quanto dichiarato nell'accordo del 15 maggio u.s., per quanto attiene alle procedure di gestione delle eventuali emergenze in linea ed ai relativi protocolli con il servizio 118.

Per l'Azienda  


Per le OO.SS.  


VERBALE DI ACCORDO

identità "super partes".

Chiudendo il capitolo che investe l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza, parliamo ora di quanto convenuto in merito all'eventualità di guasto o anomalìa al blocco porte.

In tale merito, sia la Divisione Trasporto Regionale, sia la Divisione Passeggeri N/I hanno illustrato una procedura che rende concretamente attuabile la disposizione dell'ANSF inerente la materia in questione, mettendo il macchinista e il capotreno in condizione di sapere quando e dove si è verificata l'anomalia.

Il rimedio ad un vuoto operativo, segnalato tempestivamente da tutte le OO.SS., che, in realtà, rischiava di rendere totalmente inefficaci o impercorribili le disposizioni emesse dall'Agenzia.

Inoltre, è stata fatta la necessaria chiarezza sul numero di vetture assegnate al P.d.B. in caso di degrado della segnalazione del blocco porte, le quali restano uguali a quelle

Il giorno 8 ottobre 2009 le parti si sono incontrate per fare il punto sullo stato di attuazione delle procedure di assunzione previste dall'accordo del 15 maggio scorso.

RFI ha comunicato che le procedure di assunzione verranno completate entro il 15 novembre p.v. mentre Trenitalia, confermando il piano di reinternalizzazioni di cui al predetto accordo, ha comunicato che le completerà al 50% entro il corrente anno ed al residuo 50% entro il primo trimestre 2010.

In coerenza con quanto concordato nell'accordo sopra citato, nell'ambito degli incontri per il monitoraggio dell'andamento delle consistenze di personale in relazione allo scenario produttivo delle società del Gruppo, le parti hanno analizzato le consistenze al 30 settembre 2009 anche in relazione alla suddivisione per fasce di età e per Società e processi produttivi.

Allo scopo di far fronte a future necessità di assunzione che deriveranno dalla gestione del turn-over, le parti hanno convenuto:

di utilizzare, per le attività di manutenzione dei rotabili e delle infrastrutture, il serbatoio costituito dalle domande registrate nell'ambito delle selezioni in corso e tutte quelle ancora utilizzabili e presenti nella banca dati aziendale;

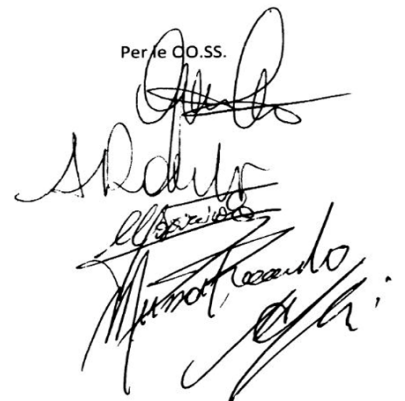
di costituire una specifica banca dati, alla quale fare poi riferimento, attivando prossimamente selezioni per le altre figure professionali che saranno identificate nell'ambito degli ulteriori approfondimenti congiunti da concludersi entro la fine del corrente mese di ottobre.

Per FS



Luca 8/2/09

Per le OO.SS.



[...]  
 se non c'è la  
 comunica-  
 zione effi-  
 ciente non si  
 può viaggiare  
 ad agente  
 solo ma  
 non basta,  
 si è anche  
 stabilito che  
 la comuni-  
 cazione in  
 questione,  
 non è quella  
 garantita dal  
 cellulare ma  
 che occorre  
 un collega-  
 mento  
 dell'apparec-  
 chio telefo-  
 nico  
 all'antenna  
 esterna

[...]

PAGINA 4

Passando ora alla parte tecnico/normativa dell'accordo, la prima criticità affrontata e risolta è stata quella relativa alla rimodulazione dei tempi accessori per l'effettuazione della prova freno, allorché l'equipaggio treno è ad Agente Solo ed è tenuto all'effettuazione. Ovviamente, in questo specifico caso, non è pensabile che la prova freno possa essere fatta negli stessi tempi accessori in cui il personale ha sempre ottemperato a tutte le altre mansioni, pertanto si è convenuto sulla necessità di verificare la congruità di questi tempi previsti sia per il P.d.M che



Direzione Risorse Umane e Organizzazione  
 Il Responsabile

per il P.d.B. e, siccome non è prefigurabile l'eventualità di una difformità territoriale degli stessi, di definirli in occasione delle riunioni di ripartizione nazionale dei servizi del macchinista e del bordo delle due divisioni.

Un capitolo a parte ha rappresentato il capoverso dedicato alla pausa per la refezione. Ribadendo i limiti contrattuali previsti per la fascia d'utilizzazione della stessa e stroncando, quindi, l'interpretazione perfidamente capziosa in base alla quale è stato graficato un servizio ad agente solo di 8 ore e 23 minuti, grazie ad una sosta per refe-

Segreterie Nazionali:

FILT/CGIL  
 FIT/CISL  
 ULTRASPORTI  
 UGL Trasporti  
 FAST Ferrovie

Loro Sedi

Roma, 8 ottobre 2009

Si comunica alla Segreteria Nazionale in indirizzo che eventuali provvedimenti disciplinari emanati a seguito di contestazioni riferite ai servizi ad Agente Solo con vetture pilota NPBD (cabina passante) sono da intendersi ritirati.

Distinti saluti.

Mario Romani

Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
 Trenitalia S.p.A. - Gruppo Ferrovie dello Stato  
 Società con socio unico - soggetta alla direzione e coordinamento  
 di Ferrovie dello Stato S.p.A.  
 Sede Legale: Piazza della Croce Rossa, 1 - 00161 Roma  
 Cap. Soc. Euro 1.033.384.000,00  
 Iscritta al Registro delle Imprese di Roma  
 Cod. Fisc. e P. Iva 0549351001 - R.I. 3/0883047



[...]  
 e di costituire,  
 una specifica  
 banca dati con  
 l'attivazione di  
 prossime sele-  
 zioni, per le al-  
 tre figure pro-  
 fessionali che  
 saranno identi-  
 ficate  
 nell'ambito de-  
 gli ulteriori in-  
 contri, da con-  
 cludersi entro  
 la fine del cor-  
 rente mese di  
 ottobre

[...]

zione immaginata dalle 17,30 alle 18,00, le parti hanno voluto sancire la fine di un malcostume che ha avvelenato tutti gli ultimi confronti sulle ripartizioni e che ha con-

tribuito, in maniera veramente significativa, a rendere impossibile il raggiungimento di qualsiasi accordo tra le parti. D'altro canto la verifica è attesa a breve, tra una decina di giorni c'è la convocazione del trasporto passeggeri N/I. Inoltre, l'impresa ha ufficializzato l'attuazione di un programma di formazione del personale di bordo che, iniziato lo scorso mese di giugno, terminerà entro il prossimo mese di novembre, con il quale intende rafforzare le competenze dei Capireno, per tutto quanto concerne quelle attività che possono risultare di sussidio al Macchinista ovviamente, allorché questi è impegnato in un modulo di condotta ad Agente Solo.

Si è convenuto anche che, in occasione dei servizi con Riposo Fuori Residenza effettuati ad agente solo, sempre che, a causa del ritardo maturato, il treno giungesse a destino dopo la mezzanotte, al personale di macchina e di scorta sarà garantito l'utilizzo del Taxi per raggiungere il luogo di pernottamento.

Infine, per la parte tecnico/normativa dell'accordo, per quanto concerne la problematica squisitamente territoriale inerente i complessi TSR in comando multiplo, si è condiviso di attivare uno specifico tavolo di confronto territoriale in Lombardia, per affrontare e risolvere le problematiche connesse all'applicazione dell'accordo del 15 maggio u.s. su convogli di tale fattispecie. Contestualmente si è provveduto ad un'attenta verifica sullo stato d'attuazione delle procedure di assunzione contemplate nell'accordo del 15 maggio u.s.

In quest'ambito la società RFI ha assicurato che tutte le procedure di assunzione saranno completate entro il 15 novembre p.v., Trenitalia, invece, entro

fine anno riuscirà a completarne solo metà, impegnandosi a concludere il procedimento, comunque, entro e non oltre marzo dell'anno prossimo.

Abbiamo convenuto inoltre, di utilizzare, per le assunzioni in manutenzione rotabili ed infrastrutture, il serbatoio costituito dalle domande registrate nell'ambito delle selezioni in corso e tutte quelle ancora utilizzabili presenti nella banca dati aziendale e di costituire, una specifica banca dati con l'attivazione di prossime selezioni, per le altre figure professionali che saranno identificate nell'ambito degli ulteriori incontri, da concludersi entro la fine del corrente mese di ottobre.

A chiusura dell'argomento riferiamo di aver congiuntamente analizzato con la controparte, le consistenze del personale e definito i criteri applicativi per la costituzione dei "serbatoi" e dei titoli di prelazione.

Trenitalia, infine, ha tenuto a precisare, su esplicita e pressante richiesta da parte sindacale, la conferma del piano di reinternalizzazioni esplicitato nell'accordo in questione.

PER CONTARE DI PIU' **FAST**  
 Ferrovie

... PER TUTELARTI  
 ... E CRESCERE INSIEME

ISCRIVITI ALLA  
**FAST-FERROVIE**

## Ripreso il confronto con la società RFI

Dopo la sosta estiva e una serie di rinvii per impegni di varia natura sia sindacali che aziendali, si è ripreso in data odierna il confronto con la Società RFI per la prosecuzione del confronto attuativo sull'**accordo del 15 maggio 2009**.

Il confronto odierno ha avuto come oggetto l' "Articolazione Organizzativa strutture territoriali DPO", nel corso della riunione la Società ha illustrato alle OS la Nuova Organizzazione Territoriale della Direzione Personale e Organizzazione, mediante la proiezione di una serie di slides, che potete consultare e scaricare sul sito [www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it). Dopo ampia discussione le parti hanno convenuto la data del 4 novembre per la ripresa del confronto.



PAGINA 6

## TLN - Nasce tra qualche perplessità il colosso del trasporto pubblico locale in Lombardia.

Il giorno 8 ottobre scorso presso la sala Expo Rfi di Milano Porta Garibaldi si è svolto un incontro tra le Organizzazioni Sindacali regionali e nazionali e la dirigenza delle società Trenitalia e Le Nord, per la formalizzazione dell'inizio della procedura di "Affitto di rami d'azienda", in favore della nuova società del Trasporto Pubblico Locale denominata TLN (Trenitalia - Le Nord), ai sensi dell'art. 47 della legge n.428 del 29.12.90.

Per dare un'idea della dimensione dell'operazione, vi proponiamo alcune cifre.

La Lombardia dispone di circa 1900 km di linee ferroviarie, più precisamente 1595 sulla rete gestita da RFI e 387 su quella di FNME; complessivamente sulla rete regionale lombarda vengono effettuati 33,4 milioni di treni/km annui, con 500.000 viaggiatori al giorno, pari a circa 3,8 miliardi di passeggeri/km annui. Cifre imponenti, che fanno del trasporto ferroviario regionale lombardo uno tra i più frequentati d'Europa. Della creazione di questa società si parlava da tempo, da quando cioè la Regione Lombardia ha iniziato a pretendere – giustamente, a nostro parere – degli standard di qualità e puntualità del servizio sempre più elevati. C'era inoltre la necessità di evitare impenabili gare "al ribasso" nella futura gestione di una parte fondamentale dell'economia lombarda, della quale il trasporto pubblico è

parte importantissima.

Per questo è nata TLN, che sarà costituita con due quote paritarie (50%+50%) dalla Divisione Trasporto Regionale Lombardia di Trenitalia e da Le Nord, società al 100% di proprietà del Gruppo Ferrovie Nord Milano a sua volta controllato, con il 57,57%, dalla Regione Lombardia. L'organigramma societario prevede il Presidente "in quota" Trenitalia, con l'indicazione di Vincenzo Soprano, e l'amministratore delegato indicato da Le Nord, nella persona di Giuseppe Biesuz.

Proprio l'Amministratore Delegato Biesuz ha spiegato che la costituzione della società si articolerà in due fasi distinte. La prima, della durata di 11 mesi, durante la quale le due società affitteranno i due rami alla società costituenda, e la seconda che vedrà il conferimento in suo favore dei rami suddetti. Durante la prima fase i due rami lavoreranno sostanzialmente "a compartimenti stagni"; ciascuno dei due continuerà a svolgere più o meno il servizio che già svolgeva, con le proprie caratteristiche e prerogative. Anche il personale risponderà alle strutture di provenienza, dalle quali verrà retribuito.

Durante l'incontro, numerose sono state le perplessità espresse dai rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali. La prima e maggiormente importante riguarda il contratto di lavoro da utilizzare, dal momento che le società confluenti ne utilizzano attualmente due diversi (il CCNL delle Attività Ferroviarie il persona-

*[...] numerose sono state le perplessità espresse dai rappresentanti delle Organizzazioni Sindacali. La prima e maggiormente importante riguarda il contratto di lavoro da utilizzare, dal momento che le società confluenti ne utilizzano attualmente due diversi [...]*

le di Trenitalia, quello degli Autoferrotranvieri i lavoratori di Le Nord); appare impensabile, infatti, che lavoratori che svolgono identiche mansioni nella stessa azienda possano essere, ad esempio, inquadrati professionalmente in maniera diversa.

Il dott. Biesuz ha spiegato che il lavoro dei prossimi mesi verterà principalmente proprio sulla ricerca di una forma contrattuale unica, da trovare "amalgamando" i due contratti, o creandone uno ex-novo.

Non meno importante, nella fattispecie per il personale di Trenitalia, è considerato il mantenimento di diritti conquistati negli anni quali, solo per fare alcuni esempi, il Fondo Speciale FS costituito presso l'INPS, le concessioni di viaggio, la possibilità degli attuali ferrovieri di partecipare alle prestazioni del Fondo Bilaterale per le politiche attive del lavoro compreso negli accordi del 15 maggio 2009 con il Gruppo Ferrovie dello Stato.

Ulteriori perplessità si hanno anche per ciò che riguarda la gestione pura dell'esercizio. Esistono differenze, spesso di non trascurabile portata, sull'organizzazione degli equipaggi di macchina e bordo, sull'applicazione delle normative di sicurezza, sulla gestione delle anomalie e degli eventuali inconvenienti esercizio.

Nonostante le ripetute richieste da parte sinda-

cale, Biesuz non ha fornito alcuna cifra riguardo al numero dei lavoratori delle due società che saranno interessati al passaggio a TLN.

I prossimi mesi saranno quindi molto impegnativi, per le organizzazioni sindacali, anche perché ci troveremo a lavorare con la consapevolezza che quello che sarà concordato in Lombardia costituirà sicuramente una base di partenza per eventuali operazioni analoghe che potrebbero effettuarsi successivamente sull'intero territorio nazionale.

Alla luce di tutto questo, Fast FerroVie sarà al tavolo con uno spirito propositivo pari alle perplessità che l'approccio all'operazione ha suscitato.

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

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

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

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

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

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



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

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

**HDI**

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

**Segreterie Nazionali****LISTA UNITARIA PER EUROFER****FAST-FERROVIE**

Via prenestina 170 00177 ROMA

Tel.: 06 89535974

Tel 06 89535975

Fax: 06 89535976

E-mail: [sn@fastferrovie.it](mailto:sn@fastferrovie.it)**Siamo su internet****[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)**

Comitato di Redazione:

Direttore **Pietro Serbassi.**Responsabile **Antonio Scalise.**Redazione **Chiara Bandieri,**  
**Massimiliano Pantanella.**Hanno collaborato a questo numero:  
**Vincenzo Notarnicola , Carlo**  
**Nevi.**Responsabile Grafico **Luca Vitali.**

	<b>COGNOME</b>	<b>NOME</b>	<b>SOCIETA'</b>
1	Di Tommaso	Bruno	Rfi
2	Riccio	Gaetano	Trenitalia
3	D'Auria	Domenico	Trenitalia
4	Cacciaglia	Carlo	Trenitalia
5	Zotti	Giuseppe	Trenitalia
6	Gasparato	Luigino	Trenitalia
7	Albani	Marino	Trenitalia
8	Ferrante	Francesco	Trenitalia
9	Fusaro	Nello	Rfi
10	Golfieri	Maria Ilda	F.S.
11	Cenerelli	Rosalba	Trenitalia
12	Del Vecchio	Alessandra	Trenitalia
13	Puntorieri	Demetrio	Rfi
14	Trevisan	Alessandro	Rfi
15	Gagliardi	Tiziano	Trenitalia
16	Ricci	Giuseppe	Ferservizi
17	Sirok	Alessandro	Trenitalia
18	Grillo	Giuseppe	Trenitalia
19	Gaglioti	Gabriele	Rfi
20	Brancato	Giuseppina	Rfi
21	Graziano	Gennaro	Trenitalia
22	Hotellier	Luca	Anas
23	Munegato	Giampaolo	Rfi
24	Lombardi	Lorenzo	Comp. Int. W.L.
25	Alfieri	Francesco	Trenitalia
26	Perina	Giancarlo	Trenitalia
27	Langella	Alfonso	Trenitalia
28	Piani	Paolo	Ferservizi
29	Petrera	Samuele	Trenitalia
30	Privizzini	Maura	Trenitalia
31	Impagnatiello	Daniela	Trenitalia
32	Lisco	Fabio	Rfi
33	Giorgianni	Franco	Rfi
34	Della Vedova	Stefano	Trenitalia
35	Notarnicola	Vincenzo	Trenitalia
36	Donati	Giancarlo	Trenitalia
37	Fuoco	Rosario	Anas
38	Patera	Salvatore	Trenitalia
39	Spadino	Roberto	Rfi
40	Giacconi	Rita	Trenitalia
41	Farina	Costantino	Trenitalia
42	Moiani	Lorenzo	Trenitalia
43	Favilla	Claudio	Rfi
44	Biagi	Emanuele	Trenitalia
45	Carpenito	Aniello	Trenitalia