

LAVOCE

delle attività ferroviarie

N° 3-4 Marzo-Aprile 2010

FAST
FerroVie Sma

**Trenitalia disapplica
le norme sulla tutela
delle disabilità**

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

Anno IV N° 3-4/2010 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 00185 ROMA
Poste Italiane spa - Spedizione in abbonamento postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46)
Art. 1, comma 1 - CNS/AC ROMA
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006

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.

PHOTO: L&L & P&P



Per informazioni visita il sito www.inlinea-hdi.it
oppure chiama il numero verde **800.082.082**

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

HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno

SOMMARIO

EDITORIALE

Politically incorrect
di *Pietro Serbassi*

pag. 4

**Lavoro notturno e legge 104/1992:
il Ministero del Lavoro chiarisce**
di *Stefano Della Vedovai*

pag. 7

L'indifferenza
di *Vincenzo Notarnicola*

pag. 12

**Fondo Bilaterale...
a rischio la sua applicazione**
di *Agostino Apadula*

pag. 16

**Le ferrovie Inglesi:
elementi per un'analisi sulla liberalizzazione
e privatizzazione del trasporto ferroviario**
di *Graziano Badolato*

pag. 20

I super quadri e le sorprendenti attitudini
di *Agostino Cardullo*

pag. 23

**Per il CCNL della mobilità e contro le gare
nel TPL**
di *Filippo Leto*

pag. 25

**L'intervento del segretario nazionale
Fast FerroVie Pietro Serbassi alla manifestazione**

pag. 26

Con quella gara GTT rischia di finire a pezzi
di *Fabio Cermenati*

pag. 28

**La devastazione del territorio e l'abbandono
delle linee: un mix scellerato**

pag. 29

GIALLO FISSO

di *Antonio Scalise*

pag. 30

**Le pulizie del materiale rotabile:
un miraggio nel deserto di Trenitalia**
di *Antonio Vitiello*

pag. 30

LE LETTERE

Oscar Notte, Massimiliano Davoli

pag. 33

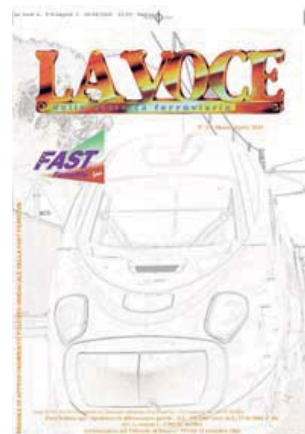
PREVIDENZA

**Amarcord, le pensioni cosa erano
cosa saranno**
di *Agostino Apadula*

pag. 35

N° 3/4

2010



SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294
Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232
Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

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

FIRENZE 055-2353870/486515
Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE

FOGGIA 0881-703725/722160
P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006
Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO

NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

PESCARA 085-293354/4282364
Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA

REGGIO C. 0965-56658/863200
Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

TRIESTE 040-3794267
Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

VENEZIA 041-932558/784547
Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

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

Anno V - N° 3-4/2010
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n° 353 del 14 Settembre 2006

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

Hanno collaborato a questo numero: **Agostino Cardullo, Agostino Apadula, Antonio Vitiello, Fabio Cermenati, Filippo Leto, Graziano Badolato, Oscar Notte, Massimiliano Davoli, Stefano Della Vedova**

Foto: Fototeca FS
Archivio fotografico FastferroVie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino
Copia: euro 2.00
Abbonamento euro 18.00
Abbonamento Sostenitore euro 450.00
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie, presso ist. San Paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini (Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)
Chiuso in tipografia: il 16 Aprile 2010
Tiratura: 7000 copie

di Pietro Serbassi

Finita la campagna elettorale, passate le elezioni con molti vincitori e i soliti introvabili vinti, l'Italia continua ad andare avanti. Effettivamente - e per fortuna - l'Italia non si ferma neanche nelle fasi preelettorali, però dopo le elezioni dovrebbe esserci una rigenerata spinta propulsiva da parte della politica che, passato il tempo delle promesse, dovrebbe dimostrare se è davvero in grado di governare.

Tante ne sono state dette in campagna elettorale, tutti i candidati hanno parlato del trasporto come volano per rilanciare l'economia delle singole regioni. Ora servono i fatti. Come sindacato ci aspettiamo un cambio di rotta in merito alle gare lanciate in Piemonte dopo la querelle nata fra l'ex governatore e l'AD del Gruppo FS. Visti gli impegni presi dal nuovo governatore, come ferrovieri ma anche come cittadini riteniamo che un cambio di tendenza e un'assegnazione del servizio regionale a Trenitalia nei modi e nei termini adottati in altre 15 regioni sia un atto dovuto per ristabilire serenità al settore e migliorare la qualità del servizio stesso. Come sindacato autonomo abbiamo evitato di prendere parte a possibili strumentalizzazioni durante la campagna elettorale, però non possiamo nascondere la nostra soddisfazione nel vedere che per l'ennesima volta chi in politica si schiera a favore delle gare nel TPL viene bocciato dalle urne! Infatti ricordiamo, prima di quello piemontese, il tentativo ligure e quello del Friuli, dove tutti i promotori delle gare nel servizio pubblico sono stati clamorosamente battuti alla prima tornata elettorale successiva all'emanazione del bando. Questo ci fa pensare che la comunità/i cittadini non apprezzano, anzi rigettano questa scelta politica. Quante volte bisognerà ancora dimostrarlo?

CCNL della Mobilità

Nel frattempo il confronto sul CCNL della Mobilità trova un ulteriore impasse e una conseguente proclamazione di sciopero.

Le perplessità non ci nascono più dalle scontate posizioni dei presidenti di ASSTRA e ANAV che, come si direbbe, "tengono famiglia", quindi sono a difesa della loro stessa esistenza; nascono, purtroppo, dalle pilatesche posizioni del Governo che permette alle due associazioni datoriali di tenere inaccettabili posizioni di arroganza, irrispettose sia verso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti che verso il Ministero del Lavoro.

Proprio in questi giorni, mentre stiamo chiudendo il giornale, si è consumato un ennesimo atto di "politicamente scorretto" da parte delle due associazioni datoriali, che si sono rifiutate di partecipare all'incontro organizzato dai due ministeri per conto del Governo il giorno 14 aprile 2010. Le motivazioni? Le più strumentali possibili: i verbali che sono stati firmati tra Le Nord, NTV ed RTC e le organizzazioni sindacali che indicano chiaramente l'accettazione della strada del



CCNL della Mobilità quale obiettivo comune delle maggiori imprese di trasporto ferroviario nei vari comparti.

Fatti salvi i diversi punti di osservazione della vertenza fra le OS e le associazioni datoriali - queste ultime ancora separate fra loro con diversi punti di vista - si potrebbe comprendere il nervosismo di ASSTRA dopo il verbale stipulato con le imprese del Gruppo Nord Milano; meno quello di ANAV, visto che non riguarda un suo associato e che la piattaforma sindacale del CCNL della Mobilità differenzia le imprese di trasporto su ferro da quelle del trasporto su gomma.

Diventa meno comprensibile l'atteggiamento di ASSTRA quando altre imprese che hanno bisogno di un contratto collettivo trovano l'intesa, nell'ambito della propria autonomia, di scegliere la strada del CCNL della Mobilità; appare oltremodo presuntuoso affermare ai due ministeri interessati e al presidente della conferenza dei presidenti delle regioni che il CCNL degli autoferrotranvieri rappresenta la soluzione migliore per il mondo delle "nostre imprese". Le "nostre imprese"? I "nostri Sindacati"? Certamente il linguaggio con il quale ASSTRA e ANAV sono soliti chiamare le imprese del TPL e i sindacati con i quali gradiscono avere relazioni industriali ci sembra evidenti un "senso di possesso" quantomeno poco elegante.

Fatta salva la polemica, per tornare nel merito direi proprio che la convinzione che il CCNL degli autoferrotranvieri sia la migliore soluzione la stanno smettendo i fatti. Se poi questi nuovi eventi turbano i sonni di qualcuno, certamente non possiamo farcene un cruccio, in quanto NOI, QUANDO METTIAMO UNA FIRMA SOTTO UN ACCORDO, la rispettiamo

fino in fondo! Tanto che dopo il protocollo firmato il 14 maggio 2009 con il Ministro dei Trasporti ci eravamo dati 45 giorni di tempo per stilare i 4 famosi punti comuni del nuovo CCNL della Mobilità. Se ciò non è stato possibile certamente non è colpa del sindacato, ma di chi ha utilizzato ogni occasione per rendere il tavolo negoziale talmente impercorribile da costringerci alla nuova azione di lotta.

È evidente che in una situazione sempre più ingarbugliata, tra le posizioni attendiste - che non pagano perché comunque la imprese devono andare avanti e diventa per loro stesse necessario un sistema di regole chiare e omogenee - e la necessità del mondo del lavoro di affrontare anche argomenti economici per la tenuta del potere d'acquisto dei salari, il Governo deve uscire allo scoperto e fare la sua parte in merito alla clausola sociale, così come da impegno preso il 14 maggio 2009, nonché ad azioni mirate per un riordino del comparto della mobilità. Del resto sarebbe davvero deprimente se passassero le posizioni di chi a parole enuncia egregiamente, anche con citazioni latine, la necessità di liberalizzazione del settore, ma non perde occasione di fronte al Governo di piangere miseria, battendo sistematicamente cassa.

Gruppo FS

La lettera delle segreterie nazionali che ha aperto formalmente le procedure di raffreddamento e conciliazione previste dalla legge sul diritto di sciopero nei servizi pubblici ha elencato le problematiche che hanno una priorità di risoluzione rispetto a lungo "cahier de doléances" che avremmo potuto fare.

I significativi argomenti su cui si è chiesto un'urgente apertura negoziale sono i seguenti:

- inadeguato livello delle consistenze di personale, con persistente calo aggravato dal mancato turn over;
- taglio dei servizi offerti alla clientela, con particolare riferimento alla soppressione dei servizi da e per il sud del Paese;
- stato di crisi e assetti del settore Cargo;
- mancata corresponsione dei premi di risultato;
- violazione delle regole contrattuali sulle relazioni industriali a livello nazionale e decentrato, con continue azioni unilaterali sia sul piano organizzativo - in particolare in Trenitalia - che nell'utilizzazione del personale.

È evidente che tutto nasce dallo stato di insostenibilità di una situazione maturata dopo gli impegni che il Gruppo FS si è assunto il 15 maggio 2009.

Gli incontri attivati dal 30 marzo in poi, partendo proprio dalla situazione di crisi della Direzione Cargo, proseguono al fine di affrontare tutti gli argomenti, ma da subito è stato chiarito che le procedure aperte non sono da confondersi con quelle previste a livello centrale per l'attivazione del Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito. È necessario chiarire subito che solo al termine delle procedure di raffreddamento sarà

possibile affrontare anche il tema del Fondo Bilaterale che tante aspettative sta creando fra il personale, ma soprattutto al management del Gruppo FS, che erroneamente sembra pensare di poter gestire in autonomia, con il sindacato che fa da notaio. Non è nostra intenzione che ciò avvenga.

Riguardo agli incontri svolti abbiamo fatto l'informativa di merito con il nostro notiziario periodico, ma non voglio esimersi dal fare alcune considerazioni sulle perplessità che sono nate dopo i primi incontri.

Dalle presentazioni delle due Direzioni, Cargo e Trasporto Regionale, ci sembra di poter dire che persiste in Trenitalia la volontà di continuare a fare solo trasporto remunerativo. Affermazione talmente ovvia che rasenta addirittura il banale, se non si pensasse che il trasporto ferroviario nei suoi diversi mercati, merci, trasporto regionale e passeggeri lunga percorrenza non può essere non visto come un settore che crea ricchezza al Paese, sia in termini di mobilità di cose e persone sia in termini sia un migliore impatto ambientale; quindi i costi elevati necessari alla sua efficienza, se non riescono ad autofinanziarsi dal solo mercato,

vanno compensati tramite la fiscalità generale.

Per certi versi nel trasporto regionale determinati principi sono stati rispettati, infatti mai - a mia memoria - nella storia delle ferrovie italiane sono stati fatti i contratti di servizio con la formula dei 6

anni più 6, con un conseguente aumento di chilometri offerti accettando da parte delle istituzioni il concetto del "catalogo" come proposto da Trenitalia. Non ricordo neanche che alle passate gestioni del Gruppo FS siano state liberate le tariffe dei treni come è accaduto al trasporto viaggiatori lunga percorrenza, mescolando artatamente il concetto di Alta Velocità e servizi con treni ETR, chiamandoli tutti "Frecce", anche i treni con il cosiddetto "materiale pesante", con la finalità di rendere evidenza ad un vettore dove le tariffe si stabiliscono in base al coefficiente di riempimento dei treni.

Quindi, fin qui tutto chiaro, condivisibile o meno; è chiaro che non può Trenitalia per questi vettori piangere miseria. Se determinati risultati sono stati possibili non possono essere ascritti solo ad un management fuoriclasse.

Il trasporto merci resta la pecora nera. Ha chiuso ancora in passivo il bilancio 2009, ma personalmente mi sembra di poter dire che ha superato la profonda crisi meglio delle grande DB tedesca o dell'SNCF francese, visto che queste sono passate da bilanci attivi a passivi peggiori di Trenitalia in due anni. Tutto questo sembra non bastare per far dire a Trenitalia che sul trasporto merci serve una politica di rilancio. Siamo coscienti che per determinati servizi serviranno le sovvenzioni che la comunità europea permetterà al nostro Paese di erogare, ma purtroppo la nostra impressione dopo il primo incontro non è certamente

... il trasporto merci resta la pecora nera, ha chiuso ancora in passivo il bilancio 2009 ...

di una direzione che guarda al futuro, e nonostante le disponibilità che potrebbe dare il sindacato nella fase di riorganizzazione, la voglia di dismissione e il senso di impotenza di Trenitalia sono troppo evidenti. Sembra che ormai questo vettore sia lasciato al "mercato" nella speranza che quel poco di traffico merci che Trenitalia dovrà fare sarà sovvenzionato, quindi tanto vale ridurre tutto in quel perimetro rinunciando al mercato vero. Non vorremmo che nelle fasi successive degli incontri si evidenzino che lo stato attuale sia dovuto al CCNL delle Attività Ferroviarie, perché sappiamo tutti che così non è visto che il trasporto merci dal 2003 in poi, nella gestione del traffico, non ha mai rispettato il contratto nonostante le numerose denunce del sindacato.

Riguardo al sistema di relazioni industriali abbiamo avuto modo di inviare una lettera all'AD del Gruppo FS, ing. Moretti, di seguito pubblicata. E' evidente che la denuncia non va letta come limitata ai soli temi elencati ma al sistema che in questi anni si sta consolidando, dove chi difende il lavoro in ferrovia viene additato come un corporativo da contrastare. Siamo orgogliosi di essere corporativi, del resto la nostra storia nasce dal sindacato di mestiere.

Inoltre, è d'uopo tenere presente che le "mansioni superiori" venivano ricoperte, spesso in maniera sistematica, da chi, molto spesso, aveva già maturato il diritto al passaggio al profilo superiore. Anche in merito a ciò, negli ultimi tempi tale personale si è sentito rispondere che "lo avrebbero regolarizzato solo se sarebbe rientrato nei progetti aziendali".

2. Assegnazione personale equipaggi ai turni di servizio della Divisione Passeggeri N/I;

La circolare menzionata nel titolo, emessa lo scorso mese di dicembre dal Responsabile Risorse Umane della Divisione Passeggeri N/I, fa risaltare l'assoluta determinazione da parte della direzione divisionale, ad avere "mano libera" nella gestione dei dipendenti addetti alla produzione, lavoratori ai quali si tenta di eliminare qualsiasi forma d'espressione diversa dal signore.

Lo strumento adoperato è quello di una classificazione del personale fatta grazie da una serie di valutazioni meramente soggettive, biacamente piegate alle necessità della produzione nell'assoluta trascuratezza dei meriti formativi o professionali del dipendente, una sorta di "de profundis" della linea qualità.

Quanto appena menzionato è però solo una delle facce deprecabili dell'iniziativa, l'altra, più infida e celata, è nell'improprietà del titolo e quindi dell'argomento trattato, il quale, così come è esposto, pare rientrare nell'alveo dell'autonomia decisionale aziendale mentre, in buona sostanza, tenta invece d'aggiungere norme contrattuali operando a danno dei lavoratori e dei loro rappresentanti.

Infatti, i dettami contenuti nella circolare in questione, che determinano l'assegnazione ai turni di servizio, non decidono se, per ogni lavoratore, il turno di spettanza è anche il più ambito dell'impianto o quello che più si confà alle sue necessità sociali, così come è stato finora, bensì:

- per il P.d.M. determinano il nuovo impianto d'appartenenza, che, anche se rimane nella stessa sede geografica, cambia per dipendenza funzionale, gestione, sostituzione assenze e tutto ciò riguarda l'organizzazione del lavoro del personale e il suo processo produttivo;
- per il P.d.B. l'assegnazione, anche discriminatoria, ad una funzionalità limitata della propria qualifica, attraverso la novità costituita da due turnazioni diverse, all'uopo della storica turnazione unica, turni dove ruota personale in possesso della stessa qualifica, delle stesse abilitazioni e dello stesso livello stipendiale solo che in una è impegnato quotidianamente in tutte le mansioni tipiche del proprio profilo, nell'altra turnazione solo in alcune giornate.

L'evidente noncuranza aziendale di quanto disposto al punto k) del punto 4.2.2 dell'accordo di confluenza, non solo ci appare come un'evidente forzatura alle norme contestualmente sottoscritte nella stesura dell'ultimo accordo contrattuale ma, addirittura, lascia trasparire la possibile volontà d'infrangere capisaldi perno della legge 300/70.

3. Inadempienze aziendali e ricadute volutamente ignorate inerenti l'accordo del 15 maggio 2009;

Un accordo importante che, con la sua delicatezza, ha fatto scricchiolare la compattezza del fronte sindacale che, comunque, con enorme senso di responsabilità ha sottoscritto una svolta epocale nelle relazioni industriali con il Gruppo FS.

Da un simile passaggio, quanto meno ci si aspettava coerenza e correttezza, che però sono rimaste da una parte sola del tavolo e, infatti, ad ottobre si è stati costretti alla stipula di un nuovo accordo che ripetesse le stesse cose ma, questa volta, spiegate un pò meglio.

A quanto pare, però, tutto ciò non è ancora abbastanza, quindi, mentre le varie società del Gruppo continuano a pretendere dai lavoratori ciò che è dovuto in base all'accordo, i dirigenti centrali o periferici e i quadri "più realisti del re", emanano disposizioni attuative, interpretative o integrative dell'accordo che, in buona sostanza, giustificano la mancata corresponsione della prevista contropartita aziendale. Per cui:

- Per quanto concerne il settore manufattivo, mentre le flessibilità relative all'orario di lavoro giornaliero e all'aumento della produttività previste dall'accordo in questione, vengono sistematicamente rimosse dalla dirigenza dei vari impianti, i processi di internalizzazione delle lavorazioni, l'aumento di produzione pregiata e le assunzioni di personale, che dovevano costituire il corrispettivo convenuto con le parti sociali o si concretizzano in modo aleatorio quanto estemporaneo o, così come avviene nella maggior parte dei casi, rimangono solo chimere.



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - Ferro-Vie
Via Prenestina n°179 - 00176 - ROMA
Tel. 06 89535974 - 06 89535975 Fax. 06 89535976
E-Mail: sn@fastferrovie.it



SEGRETERIA NAZIONALE
Roma, il 5 marzo 2010
Prot. n° 982/4

www.fastferrovie.it

Spett. Gruppo FS SpA

Amministratore Delegato
Ing. Mauro Moretti
Direttore Centrale Risorse Umane
Dot. Domenico Braccialarghe
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

Oggetto: Problematiche del personale e relazioni industriali

Premesso che la FAST FerroVie ha da sempre condiviso la legittimità dell'impresa nel fare le proprie scelte strategiche, mi trovo costretto a lamentare, ancora una volta, comportamenti che eufemisticamente potremmo definire "scretti".

Nello specifico mi riferisco al personale richiamato nella presente, per il quale ritengo necessario stigmatizzare il comportamento del Gruppo FS e delle rispettive società del gruppo stesso, sia nel merito che nel metodo.

Entrando nello specifico:

1. Area Quadri;

L'individuazione delle persone con la metodologia dichiarata, appare nei fatti come una vera e propria identificazione di una nuova figura professionale distinta dalle due già presenti nell'area quadri, da aggiungere a quelle già contrattualizzate.

È evidente che, se così fosse, ci sarebbe l'esigenza di definire nell'ambito contrattuale, la nuova figura professionale e la conseguente strutturazione nella declaratoria del CCNL delle attività ferroviarie.

Qualora, invece, la nostra interpretazione non rispondesse alla volontà aziendale, l'operato sarebbe ancora più grave perché la distinzione, fra le due figure professionali interne all'area quadri, già esiste nel CCNL AF e, la creazione della nuova, evidenzia solo un'incapacità aziendale nello "scegliere" o meglio "selezionare" le risorse man mano che, nel corso degli anni, il turnover ha reso necessario immettere nel profilo.

Se questo è stato frutto di scelte sbagliate o "drogare da situazioni politiche contingenti", non è oggi concepibile cambiare le regole per giustificare dei malcostumi passati. Nessuno può chiamarsi fuori e, soprattutto, chi da anni ricopre posizioni di rilievo in seno al Gruppo FS.

Preme ricordare che inoltre il CCNL delle AF prevede anche l'istituto della IUP che era nata proprio per permettere all'azienda di dare dei riconoscimenti adeguati alla professionalità dimostrata sul lavoro di tutti i giorni, istituto che non è mai stato applicato nei fatti per una manifestata incapacità dirigenziali ad utilizzarlo e a gestirne i riflessi, da qui la continua ricerca aziendale di percorrere la fidelizzazione del personale verso un servilismo al dirigente di turno e staccarlo sempre più dalla possibilità delle tutele sindacali.

A tutto ciò vorremmo aggiungere il fatto che, dietro l'annuncio di questo "grande progetto", da tempo è stato bloccato il processo di integrazione delle figure carenti in area quadri, con l'utilizzo dei cosiddetti facenti funzione.

A costoro, che solo nel migliore dei casi venivano informati delle scarse prospettive di carriera, non sono state più retribuite neanche le specifiche indennità contrattualmente previste se non a seguito di continue pressioni del sindacato.

- Nel settore condotta, mentre il sindacato, come già fatto in un recente passato, dovrà impegnarsi in svariate denunce alle diverse istituzioni preposte, affinché le tante cabine di guida con scarsa visibilità a destra siano precluse alla condotta con equipaggio ad Agente Solo, i liquidatori non regolarizzano in maniera corretta le flessibilità previste nell'accordo, costringendo così i sindacati a imporre ricorsi legali affinché il giudice imponga all'impresa di liquidare quanto si era impegnata a pagare nell'accordo.

Nel frattempo, tanto per rasserenare il clima, il responsabile della produzione della Divisione Trasporto Regionale, poco prima di terminare il suo incarico, pensa bene di reinterpretare unilateralmente l'applicazione dei tempi accessori (... e tutti gli altri macchinisti, hanno per caso una normativa diversa? ... e Trenitalia?) mentre, a macchia di leopardo, su tutto il territorio nazionale, emergono le inevitabili inconciliabilità di un processo di unificazione della gestione del macchinista e del bordo, portato avanti in maniera approssimativa e farraginosa, nel quale, tra l'altro si marmaldeggia nel conteggio delle ferie e dei permessi, con un uso improprio della mezza giornata, tale da dar ragione, anche in questo caso, a un tappeto di ricorsi legali.

- Nel settore della scorta è esplosa, con sempre maggior rilevanza, la problematica inerente la sicurezza del personale, il quale, in particolar modo con l'avvento dell'agente solo nel trasporto regionale, è sempre più esposto ad aggressioni da parte di una clientela abitualmente sprovvista di titolo di viaggio, da troppo tempo abituata a non subire controlli d'alcun tipo e sempre più frequentemente esasperata per le condizioni igieniche del materiale o dal ripetersi giornaliero dei ritardi in arrivo.

Inoltre il personale è esacerbato dall'abuso dell'utilizzo della programmazione dei servizi vicino al limite delle 10 ore giornaliero, perpetrato sia dai turnisti, sia dai distributori.

I primi con l'evidente intento di compattare i turni al fine di garantirsi la possibilità di mettere a disposizione della produzione intervalli da far lavorare in straordinario, i secondi per utilizzare le colonne di scorta esistenti nei turni, per sfondare indebitamente il limite medio di lavoro settimanale, forti della casistica veramente risicata di casi in cui il personale ne pretende il legittimo recupero.

4. Selezione del personale per le sale Eurostar;

Da quanto riportato in diversi articoli apparsi recentemente su vari quotidiani a diffusione nazionale, riguardanti i criteri di selezione adottati dall'azienda in merito al personale addetto al Club Eurostar, appare evidente la volontà di discriminare e selezionare i lavoratori in base al sesso e all'aspetto fisico e questo modo di procedere, a nostro avviso, rappresenta uno sconcertante passo indietro rispetto a quelle che, almeno a parole e fino a poco tempo fa, erano definite con il termine "pari opportunità". Tutto questo, a quanto pare, avviene con l'aggravante del tentativo di rimuovere il personale già impegnato in quel servizio, invitandolo a presentare domanda di trasferimento verso altre attività e promettendo loro che queste sarebbero senz'altro accettate.

Rimane pertanto persistente la sensazione di una dirigenza di Gruppo, di Società e di Divisione pronta e disponibile ad un confronto con le parti sociali, solo quando il consenso di queste le è indispensabile per il proseguo del proprio cammino prefissato, per il resto, i lavoratori e loro rappresentanti sembrano godere di un rispetto e una considerazione tale da far rimpiangere qualsiasi dirigenza abbia preceduto l'attuale.

Distinti saluti.



Il Segretario Nazionale

(Stefano Serbassi)

Stefano Serbassi



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - Ferro-Vie
Via Prenestina n°179 - 00176 - ROMA
Tel. 06 89535974 - 06 89535975 Fax. 06 89535976
E-Mail: sn@fastferrovie.it



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - Ferro-Vie
Via Prenestina n°179 - 00176 - ROMA
Tel. 06 89535974 - 06 89535975 Fax. 06 89535976
E-Mail: sn@fastferrovie.it



Lavoro notturno e legge 104/1992: il Ministero del Lavoro chiarisce

di Stefano Della Vedova

Il Ministero del Lavoro risponde all'interpello presentato dalla FAST che denunciava interpretazioni strumentali della legge 104/1092 all'interno del Gruppo F.S. Possibilità di sanzioni a carico di Trenitalia, ai sensi dell'art.18 del DLgs 66/2003.

Non si usano perifrasi, né si va tanto per il sottile nella risposta inviata dal Ministero del Welfare alla Segreteria Generale FAST, che con una specifica nota aveva sottolineato artificiose e capziose interpretazioni della legge 104/92 da parte dei dirigenti di Trenitalia Marche/Umbria per negare ai lavoratori con a carico dei disabili la possibilità di usufruire in modo compiuto delle agevolazioni in materia di orario di lavoro in essa contenute, nel caso di specie del diritto all'esenzione dal lavoro notturno.

Con molta chiarezza infatti il Dirigente del Ministero che ha firmato la nota di risposta, nel rimarcare i diritti dei lavoratori che assistono soggetti disabili ha affermato anche come, nella tipologia dell'episodio denunciato dalla FAST, ricorrano i termini per elevare sanzioni amministrative verso l'Impresa, così come sancito dal DLgs 66/2003.

La successione dei fatti

Dopo una segnalazione della Segreteria Regionale FAST FerroVie Umbria - che aveva raccolto alcune indicazioni del personale con a carico disabili dipendente dal Trasporto Regionale Marche/Umbria, utilizzato ai servizi di scorta ai treni, al quale non veniva più garantito l'utilizzo in nastri lavorativi diversi in occasioni di giornate di turno che impegnavano il servizio notturno tra le 00.00 e le 05.00 - la Segreteria



Nazionale FAST CONFsal ha presentato uno specifico interpello al Ministero del Lavoro, per assumere un parere su una casistica che coinvolgeva appunto il PV dipendente da Trenitalia Divisione Regionale Marche/Umbria che, in giornate di turno nelle quali era previsto il riposo fuori residenza, veniva costretto ad usufruire "...dei permessi di cui all'articolo 30 comma 4 del CCNL o di normale congedo" per poter garantire l'assistenza, l'integrazione sociale ed i diritti dei disabili a loro carico.

Riportiamo per completezza di informazione la nota - che possiamo definire perlomeno deprecabile - di Trenitalia che impediva l'accesso per detti lavoratori all'esenzione sul lavoro notturno.

Divisione Passeggeri Regionale
Direzione Regionale Marche
Il Direttore

DPR/DRMA. *1007*

**FAST FERROVIE
UMBRIA**

c.a. Stefano Della Vedova
Pista UNITA' D'ITALIA
06034 POCORNO
Ancona, *29* dicembre 2009

Oggetto: trattamento rilievo SA8000

In merito alla segnalazione ricevuta in data 16/11/09 inerente la mancata possibilità data dal Responsabile Produzione di far usufruire al personale dipendente delle agevolazioni della legge 104/92, si fa presente che le istanze presentate dai lavoratori non vengono accolte se, e solo se, non ricorrono le condizioni richieste per la fruizione dei relativi benefici. Al riguardo si evidenzia che, ai sensi del D.L. n°66/2003 e successive modifiche, viene escluso dall'obbligo di effettuare lavoro notturno il lavoratore che ha in carico una persona con handicap qualora svolga almeno una parte del proprio orario di lavoro durante il "periodo notturno" con un minimo di ottanta giorni lavorativi all'anno.

Si evidenzia inoltre che:

- ✓ il vigente CCNL non configura il periodo di tempo utilizzato per il R.F.R. come orario di lavoro
- ✓ il lavoratore può usufruire dei permessi giornalieri di cui all'art. 30 comma 4 qualora ritenga necessario non effettuare il R.F.R. per assistere il familiare con handicap.

In ogni caso, il personale preposto è a disposizione per eventuali chiarimenti e per analizzare eventuali situazioni particolari e/o casi specifici.

Cordiali saluti.

Via Einaudi, 1 - 00125 Ancona
Tel +39 071 44631 - Fax +39 071 44645

Trenitalia SpA - 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. € 1.033.358.000,00 i.v.
Cod. Fisc. e P. I. n. 05403151003



Una disposizione che si commenta da sola, tanto è evidente la cavillosità degli argomenti presi a sostegno dal solerte quanto pedante Direttore della Divisione per negare i diritti, conclamati da disposizioni legislative chiarissime, a coloro che oltre a soffrire una condizione di disagio, si vedono così costretti a subire anche gratuiti

ed ingiustificate vessazioni da parte del loro datore di lavoro.

Rispetto a questa posizione deprecabile di Trenitalia Marche/Umbria la Segreteria Generale FAST, investiva prontamente con uno specifico interpello il Ministero del Lavoro, con la nota di seguito riportata.



Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti
Segreteria Generale

www.sindacatofast.it

Roma, li 12 gennaio 2010
Prot. n° 974/8

Ministero del lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali
Direzione generale per l'attività ispettiva
Sede

Oggetto: Lavoro notturno per i lavoratori interessati dalla Legge 104/1992 e successive modificazioni.

La scrivente Segreteria Generale "FAST Trasporti" Federazione Autonoma dei Sindacati dei Trasporti, aderente alla Confsal, con la presente chiede alla spettabile Direzione Generale in indirizzo che si faccia chiarezza su una problematica connessa alla legge 104/92 per rimuovere alcune difformi interpretazioni che si riscontrano, con sempre maggiore frequenza, nella sua pratica applicazione che impediscono alle lavoratrici ed ai lavoratori interessati di usufruirne dei benefici previsti per dare assistenza alle persone diversamente abili che hanno a proprio carico.

Da alcune nostre strutture sindacali regionali ci viene infatti segnalato che da diversi mesi a detti lavoratori, in occasione di nastri lavorativi che prevedono riposi notturni fuori dalla propria residenza di lavoro, non vengono inespugnabilmente più assegnati i servizi alternativi, dove normalmente venivano utilizzati, che permettevano loro di evitare, nel rispetto delle esigenze produttive delle aziende di appartenenza, il riposo notturno fuori sede in coerenza con la legge stessa. Rispetto a ciò infatti è appena il caso di ricordare che l'art. 11, 2° comma, del D.lgs. n° 66/2003 stabilisce che *"le lavoratrici o i lavoratori che abbiano un soggetto disabile ai sensi della Legge 104/1992 e successive modificazioni non sono obbligati a prestare lavoro notturno"*.

Tale normativa va applicata e garantita per qualsiasi dipendente che sia chiamato a svolgere la propria attività lavorativa nel periodo notturno che, in base al D.lgs. n°66/2003 art. 1 comma 2 lettera "d", consiste nel periodo di almeno 7 ore consecutive comprendenti l'intervallo 0:00-5:00.

Nelle numerose realtà territoriali, alle quali la scrivente Segreteria Nazionale FAST CONFsal, fa riferimento, ci sono lavoratrici e lavoratori impegnati in turni rotativi sulle 24 ore con ciclici riposi fuori residenza che, interessando la fascia 0:00- 5:00, non permettono

www.sindacatofast.it

Via Albana n° 1 - 00177 Roma
Tel: 06.64829000
fax: 06.64829001
e-mail: sg@sindacatofast.it

di assistere le persone diversamente abili delle quali hanno tutela. Un problema che come evidenziato, fino a pochi mesi fa veniva superato garantendo le esigenze aziendali e permettendo al personale coinvolto di rientrare tutte le sere presso la propria abitazione per assolvere alle incombenze di assistenza, così come sancito dalle norme di legge in materia.

Non siamo venuti a conoscenza che siano intervenute novazioni legislative che hanno modificato questa condizione, pur tuttavia riscontriamo che a tante lavoratrici e lavoratori non viene più permesso di esercitare tale diritto e che nella maggioranza dei casi vengono costretti, in occasione dei nastri lavorativi che impegnano la notte, ad usufruire di giornate di ferie.

A giudizio della FAST CONFsal a questo punto è diventato quanto mai necessario che Il Ministero in indirizzo faccia chiarezza, quanto prima possibile, sull'argomento, dando riscontro alla presente nota, mediante una interpretazione che riteniamo debba tenere nel debito conto le garanzie e le aspettative di coloro che sono chiamati a dare assistenza alle persone diversamente abili, anche in considerazione del fatto che nella maggioranza dei casi ai quali facciamo riferimento i nastri lavorativi prevedono una assenza dalla propria abitazione che va ben oltre le 7 ore notturne consecutive previste dal D.lgs. 66/2003.

Si coglie l'occasione per ben distintamente salutare



Il Segretario Generale

Pietro Serbassi

La risposta del Ministero del Lavoro, data la delicatezza ed il forte impatto sociale dell'argomento sollevato dalla Segreteria Generale FAST su indicazione della Segreteria Regionale FAST FerroVie dell'Umbria che di fatto aveva aperto la vertenza, ovviamente non si faceva attendere.

Nella sua risposta - che per completezza d'informazione riportiamo - il Dirigente preposto, come abbiamo già scritto in apertura dell'articolo, ha riaffermato senza esitazione il buon diritto "delle lavoratrici e dei lavoratori che abbiano a carico un soggetto disabile ai sensi della Legge 104/1992 e successive modificazioni ad essere esentati dal prestare lavoro notturno".

Nella stessa nota, come si può verificare, il Dirigente del Ministero del Lavoro parla addirittura di "un diritto di resistenza del lavoratore davanti alle richieste del datore di lavoro" ribadendo anche come "la fattispecie denunciata dalla FAST può essere oggetto di specifiche sanzioni ai sensi dell'art.18 del DLgs 66/2003".





Ministero del Lavoro e delle
Politiche Sociali
Direzione generale per l'Attività Ispettiva



Ministero del lavoro, della Salute e delle Politiche Sociali

Partenza - Roma, 26/01/2010
Prot. 25 / 1 / 0001412

Rif. Vs. Prot. n. 974/8 del 12/01/2010

Rif. Prot. arrivo n. 25/L/0000711 del 14/01/2010

Alla Federazione Autonoma dei Sindacati dei
Trasporti
Segreteria Generale

Via Prenestina n. 170
00176 ROMA

Oggetto: istanza di interpello sul lavoro notturno per i lavoratori interessati dalla Legge n. 104/1992 e successive modificazioni.

Con riferimento all'istanza di interpello in oggetto, si ribadisce quanto già chiarito con circolare n. 872005.

Si fa, infatti, presente che la circolare citata, con riferimento all'art. 11, comma 2 del D.Lgs. n. 66/2003 secondo il quale non sussiste l'obbligo di prestare lavoro notturno per le lavoratrici e i lavoratori che abbiano a proprio carico un soggetto disabile ai sensi della Legge n. 104/1992, configura tale "dissenso" quale vero e proprio diritto potestativo del lavoratore, titolare di un "diritto di resistenza" rispetto alle richieste del datore di lavoro.

Si ricorda, peraltro, che la fattispecie rappresentata può essere oggetto di specifica sanzione amministrativa ai sensi dell'art. 18 bis, comma 1, del D.Lgs. n. 66/2003.

IL DIRIGENTE
(Dott. Danilo Papa)

CC

Una posizione quindi, quella espressa dal Ministero del Lavoro, chiara ed inequivocabile, che dovrebbe mettere la parola fine ad un comportamento perlomeno disdicevole assunto dalla Direzione Regionale Marche /Umbria i cui Dirigenti, a parere nostro, mettendosi alla stessa stregua dei "caporali" che sfruttano mano d'opera nei campi destinati alla coltivazione di agrumi e/o pomodori, hanno preferito interpretare in maniera ambigua e cavillosa le norme previste dal DLgs. n. 66/2003, riprese dalla Circolare n. 8 del 2005 del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali, per negare l'esenzione dal lavoro notturno ai propri dipendenti con a carico soggetti disabili.

Nello specifico, il nostro solerte Direttore della Divisione Marche/Umbria, anziché esentare gli interessati dal lavoro notturno, come recita la circolare 8/2005, "tra le 24 e le 7, ovvero tra le 23 e le 6, ovvero tra le 22 e le 5", ha legato nella sua disposizione, ripetiamo in modo ingannevole, il godimento del diritto di cui trattasi allo status di "lavoratore notturno", un parametro che serve invece a regolamentare, come è ampiamente noto, fattispecie contrattuali diverse, costringendo conseguentemente detti lavoratori a ricorrere ad altri tipi di permesso, compresi i propri giorni di congedo, per prestare assistenza ai familiari bisognosi di cure, poiché è stato loro negata a priori ogni ipotesi di cambio di ser-

vizio, richiesto per evitare di allontanarsi dalla propria abitazione durante la notte, così com'è nello spirito delle norme qui citate.

Un comportamento quindi, quello tenuto dai dirigenti di Trenitalia Marche ed Umbria, a dir poco biasimevole.

Adesso riteniamo che questa triste quanto insulsa vicenda sia giunta al capolinea e che conseguentemente i Dirigenti - o presunti tali - di Trenitalia Marche/Umbria prendano coscienza dei loro scorretti comportamenti e facciano ammenda, evitando di insultare ancora quei lavoratori che già soffrono una condizione familiare non facile e con dignità se ne assumono le difficoltà, in quanto chiedono solo di usufruire di quanto loro riconosciuto da una legge dello Stato.

Dovessero persistere ulteriormente i comportamenti, che a questo punto sarebbero di dileggio verso i lavoratori di cui trattasi, a FAST FerroVie non resterebbe altro da fare che chiedere al Ministero del Lavoro l'applicazione delle sanzioni per Trenitalia e all'Amministratore del Gruppo F.S., che ovviamente chiameremmo a pronunciarsi su questa triste vicenda, la rimozione dal loro incarico dei Dirigenti della Direzione Regionale Marche /Umbria.

dellavedova@fastferrovie.it

L'indifferenza

Una vastità di norme, la cui applicazione viene spesso lasciata all'arbitrio anche da parte di chi con quelle norme dovrebbe garantire la propria sicurezza.

di Vincenzo Notarnicola

A voler parlare della sicurezza del lavoro e del trasporto ferroviario, partendo dall'indifferenza, si rischia di fare un giro piuttosto ampio nel quale il pericolo di perdersi sembrerebbe concreto ma non è così, perché è proprio l'indifferenza il fulcro sul quale tutto il sistema si degrada e sprofonda:

- I lavoratori sottostimano i rischi forviati da riflessioni all'uopo inculcate, considerazioni che li portano a pensare che tanto *"così lavorano anche gli altri"*, che quasi tutte le imprese in Europa o nel mondo fanno anche di peggio, che pretendere i propri diritti vuole dire chiamarsi fuori dal sistema e quindi essere mal visto rischiando di lavorar peggio per guadagnare di meno o, addirittura, di perdere il lavoro; e poi, che diamine, *"è così difficile che possa succedere che vuoi che succeda proprio a me che sono così attento?"*

- Le imprese riducono i costi dei materiali di protezione e tutela, non utilizzano la tecnologia più efficace ma quasi sempre quella più a buon mercato e, principalmente, cercano di abbattere le spese di formazione e aggiornamento dei lavoratori, sottomettendo la linea della qualità a quella della produzione, la quale, tra l'altro, assume caratteristiche sempre più esasperate. Ciò è possibile grazie al fitto intreccio di norme legali che regolano la materia, sommandosi alla difficile individuazione delle specifiche peculiarità delle diverse strutture di prevenzione e controllo, alla farraginoso struttura dei procedimenti giuridici e alla connivenza attiva o passiva degli esponenti politici di riferimento; in buona sostanza, se non garantiscono l'impunità, assicurano, nel caso in cui tale negligenza, per denuncia o disgrazia, dovesse essere perseguita, pene non certo commisurate alla gravità della trasgressione.

- La politica e le istituzioni mascherano tutte le proprie incapacità in modi differenti. La politica dà la precedenza alle problematiche più facili da affrontare e risolvere tra le diverse che i media con varietà quotidiana propongono, anche perché, affrontandone di così svariate, alla fine anche se non se ne risolve nessuna, ben pochi se ne accorgono e se costoro denunciano, basta imbastire una bella polemica e tutto è risolto. Le istituzioni, invece, sono bravissime a definire dei perimetri di competenza entro i quali, più la problematica è spinosa e più fa fatica a rientrare, per cui, alla fine, sicuramente risulterà essere o in una zona grigia di cui non si riesce a definire l'autorità responsabile oppure di competenza di

qualcun altro, dando vita così ad un rimbalzo infinito di responsabilità difficilmente risolvibile.

Un quadro di abiezione sociale che l'indifferenza - un male terribile da cui tutti sembriamo essere sempre più contagiati - rende possibile o, per meglio dire, fomenta, nutre e garantisce.

Una precisa, grave e indiscutibile responsabilità di tale degenerazione è certamente adducibile all'informazione, infatti la stampa, la televisione, la radio, insomma tutti gli organismi dediti a questa basilare incombenza, sono sempre più spesso impegnati in diatribe quotidiane su temi quanto più disparati, i quali, in genere, durano il tempo di uno sfogo.

Un contesto nel quale tutte le forze politiche e sociali sono sistematicamente impegnate a mostrare il loro lato peggiore, lasciando che la polemica soverchi qualunque possibilità di soluzione concreta.

Sta a noi lavoratori, quindi, riuscire a rompere questo cerchio perverso, essere capaci di diradare la nebbia nella quale ci spingono a correre senza farci vedere la rovina in cui già siamo incamminati; siamo solo noi che



possiamo e abbiamo l'obbligo di trovare la forza necessaria per tornare ad arrabbiarci e ad urlare, riuscendo finalmente a strapparci di dosso il cappuccio cieco dell'indifferenza.

Nel vocabolario della FAST FerroVie, così come in quello dello SMA, dove attecchiscono le sue radici, la parola indifferenza non esiste, mai è esistita e mai esisterà, così come sulle questioni relative alla tutela della sicurezza del lavoro e dell'esercizio l'attenzione è sempre stata altissima e mai potrà calare, perché queste costituiscono alcune di quelle tematiche attorno alle quali il nostro sindacato è sorto e continua ad avere ragione d'essere.

In un panorama, ahimè, piuttosto numeroso e diversificato nel quale si affastellano incidenti sul lavoro e/o ferroviari ho individuato tre casistiche che, proprio perché lasciano aperti anche scenari di possibili gravi disastri, appaiono estremamente esemplificatrici della situazione di degrado fin qui affrontata:

- L'immobilizzazione di un convoglio guasto o spezzato condotto da un equipaggio ad agente solo;
- Il serpeggiamento dei treni ad alta velocità;
- Le comunicazioni Terra/Treno e Bordo/Bordo nei treni condotti ad agente solo.

Sono tre temi su cui la FAST FerroVie, come dimostra la ricca documentazione prodotta a sostegno delle

vertenze presente sul nostro sito www.fastferrovie.it, ha continuato e continua indomita a martellare le imprese, le istituzioni e la politica, rimbalzando però sull'indifferenza di tutti, compresa quella di troppi lavoratori.

Nel caso dell'immobilizzazione di un convoglio guasto o spezzato condotto da un equipaggio ad agente solo esiste una duplice criticità: quella di prestare soccorso, in tempi e modi utili allo scopo, ad un lavoratore isolato colpito da malore e quella di garantire l'impossibilità che treni sfrenati siano liberi di muoversi incontrollati sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, a seconda dalla pendenza della linea.

Per quanto attiene la prima criticità, la soluzione si cela dentro un groviglio di norme giuridico/legali dalle quali emerge chiaro solo il diritto del lavoratore ad avere una cassetta di pronto soccorso e un telefono efficiente; per quanto concerne il soccorso vero e proprio, pare che sia un dovere della struttura sanitaria locale la quale, però, deve essere messa in condizione di intervenire, in tempi e modi adeguati, dalla società che gestisce l'infrastruttura e dalle società di trasporto.

Purtroppo pare che ancora nessuna delle due abbia ben chiaro come fare.

La seconda criticità parte dalla lettura dell'articolo 6 bis dell' IPCL che, all'ultimo capoverso del punto 4, recita: *"l'immobilizzazione dei treni può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con l'isolamento della condotta generale), tenendo presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità per un tempo non superiore a 30 minuti"*.

A tal fine, abbiamo chiesto più volte all'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, al Ministero dei Trasporti e a RFI:

- I 30 minuti in questione si riducono, e se si di quanto, qualora la condotta generale rimanesse aperta per l'intervento dell'apparecchiatura di sicurezza, con il rubinetto del freno in posizione di marcia e il rubinetto di intercettazione aperto?

- Cosa si deve intendere per *"condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno"* e come influisce un'eventuale parziale inefficienza come l'isolamento del distributore su alcuni carri sulla presunzione dei 30 minuti in questione?

- Che rapporto c'è tra la per-





centuale di peso frenato, la pendenza della linea e i 30 minuti per l'immobilizzazione?

- Essendo l'immobilità del convoglio garantita dall'azione frenante esercitata dagli organismi preposti, combinata, in maniera direttamente proporzionale, all'acclività della linea, come e di quanto si riducono i 30 minuti in presenza di tratti di linea non pianeggianti?

- I 30' garantiti per lo stazionamento del materiale con il freno continuo, ammesso e non concesso che non siano di meno, bisognerebbe rapportarli con quelli necessari alla realizzazione dello stazionamento di un convoglio, ivi compresi i tempi previsti dalle modalità operative per il suo raggiungimento a seguito di un soccorso, così come previsto dal punto 3 della Prescrizione n.3227/2006 di RFI; secondo l'ANSF quali potrebbero essere i tempi necessari per ogni fase per fare in modo che la prescrizione sia attuabile nei tempi previsti per garantire l'immobilità del convoglio?

Al solito silenzio di RFI e del Ministero ha fatto riscontro una nota dell'ANSF con la quale l'Agenzia preposta ci ha comunicato formalmente che RFI e le società di trasporto hanno l'obbligo di individuare e comunicare quali siano le procedure idonee affinché i rischi connessi a tale specifica condizione di esercizio siano efficacemente gestiti in tutti i tratti di linea e per tutti i convogli interessati, incluso il rischio della fuga del materiale rotabile qualora dovesse venire a mancare la vigilanza dell'agente di condotta, per spezzamento treno o per un combinato di entrambe le criticità.

A questo punto abbiamo scritto a tutte le società di trasporto ferroviario, al Ministero dei Trasporti e a RFI, allegando la missiva dell'Agenzia ma nessuno, a tutt'oggi, ci ha risposto.

Forse aspettano che un primo treno sfrenato e senza guida piombi su una stazione o su un altro convoglio presente sulla linea e poi, sempreché non riescano a dare la colpa al macchinista, qualche norma applicativa con un senso e una reale applicabilità verrà fuori.

Non dobbiamo permettere che l'indifferenza lo renda possibile!

Per quanto concerne il serpeggiamento dei treni ad alta velocità abbiamo denunciato sempre all'ANSF, al Ministero dei Trasporti e a RFI che la Divisione Passeggeri N/I di Trenitalia con una lettera - non un foglio disposizione, un ordine di servizio o una qualsivoglia modifica o integrazione formale della normativa in vigore - in spregio alle disposizioni ed ai regolamenti che impongono tassativamente al P.d.M., all'avverarsi di una ben determinata casistica di degrado, una riduzione di velocità a 220 km/h, domanda ai macchinisti

abilitati AV (per gli altri le regole restano immutate), l'onere dell'individuazione di una velocità alternativa capace di coniugare la sicurezza della marcia e il minimo perditempo possibile. A che titolo? Ci appare inammissibile che un responsabile divisionale di Trenitalia abbia la facoltà d'intervenire d'iniziativa su modifiche regolamentari, piegando la sicurezza dell'esercizio alle necessità di produzione e di mercato del proprio segmento produttivo.

La situazione è talmente degenerata da arrivare al punto che macchinisti, allarmati dal capotreno - a sua volta interessato da viaggiatori seriamente preoccupati dal continuo sbalottamento della carrozza - invece di ridurre la velocità sollecitano il capotreno affinché provveda allo spostamento in altra carrozza dei viaggiatori.

In buona sostanza, esiste il rischio concreto che dei treni viaggiatori, ignorando sistemi di sicurezza efficaci ed efficienti installati a bordo, deraglino a velocità vicine ai 300 Km/h solo per evitare una diversa manutenzione ai carrelli o qualche minuto di ritardo.

A fronte di tutto ciò, RFI e il Ministero dei Trasporti non hanno ritenuto necessario prendere posizione, mentre l'ANSF, pur essendo in possesso di tutta la documentazione necessaria e sufficiente, si è limitata a chiedere delucidazioni in merito a Trenitalia senza prendere, nel frattempo, iniziativa alcuna e lasciando passare così più di un anno.

Che si stia aspettando il disastro per poi scaricare, come al solito, la responsabilità sul macchinista?

Non dobbiamo permettere che l'indifferenza lo renda possibile!

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria è stata attesa come una panacea da un mercato del trasporto ferroviario sempre più assalito da società di trasporto alla disperata ricerca del business, impegnate in una concorrenza impossibile contro vettori assistiti che, alla ricerca del contenimento dei costi non esitano ad aggredire, con raggiri più o meno leciti, quelle regole e quei regolamenti tipici di un servizio la cui sicurezza è

stata per anni il fiore all'occhiello del nostro Paese.

Purtroppo, però, messa lì tra un ministero sordo e cieco, quando non proprio menefreghista, e le imprese ogni giorno più agguerrite e renitenti, assomiglia sempre più a uno sceriffo senza pistole. Le pene pecuniarie che è in condizione d'infliggere, o sono risibili o sono improponibili, e la sospensione della licenza, per evidenti motivi, è quasi sempre una pena in concreto impercorribile.

Pertanto, non le resta altro che fare lo slalom tra le norme esistenti e quelle che è costretta a riscrivere, cercando di adattare un abito stretto e liso a nuove entità che continuano a crescere, cercando di fare da ammortizzatore tra la pericolosa intraprendenza delle imprese di trasporto, i lavoratori e i loro rappresentanti.

Non è certo di ciò che sentivamo la mancanza!

Ne è un chiaro esempio l'ultimo punto rimasto in sospeso, cioè le problematiche connesse al degrado delle comunicazioni Terra/Treno e Bordo/Bordo nei treni condotti ad agente solo.



La segreteria nazionale della FAST FerroVie ha scritto ben cinque lettere all'ANSF, a RFI e al Ministero dei Trasporti nelle quali ha fatto presente che l'articolo 3 dell'IPCL, riprendendo le apposite Disposizioni emanate finora dalla Direzione Tecnica di RFI e mai modificate o integrate dall'ANSF specifica, al secondo alinea, sia al punto a), sia al punto b), che i mezzi di trazione, possono essere affidati a un solo agente addetto alla condotta **innanzitutto nel caso di veicoli dotati di apparecchiatura radiotelefonica per il collegamento**

terra-treno/bordo-bordo, in secondo luogo specifica che tali mezzi devono anche essere attrezzati con un'apparecchiatura che attua il controllo della marcia del treno.

Si evince pertanto, in maniera incontrovertibile, che le condizioni minime affinché un mezzo di trazione possa essere affidato a un solo agente di condotta sono due e imprescindibili, nell'ordine:

1. Esistenza di un collegamento Terra/Treno e Bordo/Bordo efficiente;

2. Esistenza di un'apparecchiatura che attua il controllo della marcia del treno efficiente.

La cosa singolare che abbiamo notato è quella che, per quanto concerne il secondo punto, gli allegati XIV ter, quater e quinquies dell'IPCL, riprendendo le apposite Disposizioni emanate finora dalla Direzione Tecnica di RFI e mai modificate o integrate dall'ANSF, in circa un centinaio di pagine dettagliano tutte le norme tecniche relative al funzionamento delle apparecchiature in questione e al loro degrado ma per quanto riguarda il primo punto, invece, nulla.

Non c'è allegato a loro destinato che illustri le norme tecniche relative al funzionamento delle apparecchiature dedicate al collegamento Terra/Treno e Bordo/Bordo ma, cosa ancor più incomprensibile, non v'è nota alcuna, su qualsivoglia regolamento, che illustri quali debbano essere le azioni, le precauzioni, le attenzioni e gli obblighi inerenti alla sicurezza dell'esercizio cui deve sottostare il personale di condotta e scorta in caso di degrado di tali apparecchiature.

Lasciamo perdere il Ministero e RFI che mai si sono degnati di una risposta ma l'Agenzia, dopo quattro riscontri fumosi o interlocutori, alla quinta missiva, nel giugno del 2009, ha risposto precisamente almeno su un aspetto della problematica, cioè ha specificato l'obbligatorietà della presenza di un collegamento in cabina di guida ad una antenna esterna dell'apparecchiatura telefonica, in caso di condotta ad agente solo senza agente di accompagnamento e, come obiettivo da perseguire per le Imprese di trasporto, l'attrezzaggio con medesimo equipaggiamento anche negli altri casi di condotta ad agente solo, riprendendo i contenuti di una Prescrizione di RFI del 2007.

La domanda che sorge spontanea è la seguente: oggi, a circa tre anni di distanza dall'emissione della Prescrizione, negli altri casi di condotta ad agente solo, la presenza di un collegamento in cabina di guida ad una antenna esterna dell'apparecchiatura telefonica continua ancora ad essere un obiettivo da perseguire? Quando sarà obbligatoria, dopo la prima morte bianca o dopo il primo disastro ferroviario?

Non dobbiamo permettere che l'indifferenza lo renda possibile!

notarnicola@fastferrovie.it

Fondo Bilaterale ... a rischio la sua applicazione!

di Agostino Apadula



E' ormai quasi completato l'iter burocratico per il trasferimento delle risorse economiche del Fondo Bilaterale nell'INPS, ma le violazioni contrattuali continuamente attuate dai vertici del Gruppo F.S. e dalle sue Società controllate, in tema di riorganizzazione aziendale, mettono in serio rischio la fruibilità delle sue prestazioni.

Con il parere espresso dall'Ufficio legislativo del Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali va quindi a compimento l'iter, avviato dopo la stesura degli accordi del 15 Maggio 2009, per la collocazione delle risorse economiche del Fondo Bilaterale presso l'INPS. Rimane quindi a questo punto da definire la convenzione per la determinazione dei flussi delle contribuzioni e delle prestazioni del Fondo con la stessa INPS e conseguentemente il Comitato Amministratore del Fondo potrà dare corso alla liquidazione delle prestazioni, sia ordinarie che straordinarie, quest'ultime risolutive del rapporto di lavoro, qualora ovviamente ne esistano le condizio-

ni, che ovviamente dipendono dai risultati del confronto con le O.S. territoriali, così come sancito negli accordi di costituzione dello stesso Ammortizzatore sociale.

Nel merito dei contenuti delle prestazioni garantite dal Fondo Bilaterale bisogna evidenziare come, con il passare del tempo, diventi sempre più evidente agli occhi di tutti - soprattutto dei lavoratori ai quali è destinato - la sua validità quale nuovo e moderno ammortizzatore sociale, se solo si riportano le tutele sul lavoro in esso contenute alla condizione di crisi di produzione e finanziaria che sta interessando il mondo del lavoro nel suo complesso.

Uno stato di crisi che è reso anco-

ra più drammaticamente evidente dall'impossibilità di attutirne gli effetti dirompenti sull'occupazione, con ammortizzatori sociali ormai desueti quali la CIG, la CIGS o la stessa CIG in deroga.

Ovviamente i Ferrovieri tutti hanno ben compreso che con il Fondo Bilaterale il loro Sindacato è riuscito invece ad assicurare un grado di copertura e di tutela per tutti coloro ai quali, con contratto a tempo indeterminato e dipendenti dalle Società, si applica il CCNL delle Attività Ferroviarie e il Contratto aziendale del 16.4.2003, che dovessero essere interessati da stato di crisi, sia temporaneo che strutturale o da processi di ristrutturazione, certamente più avanzato di

quello garantito oggi dagli ammortizzatori surrichiamati, che scontano problemi ovvi di tenuta rispetto ai loro limiti temporali, che evidentemente sono un vero handicap di fronte alla virulenza della crisi economica in atto ed alla luce delle recenti modifiche sulle regole di accesso ai trattamenti pensionistici introdotti con il decreto anticrisi del 3 agosto 2009.

E' opportuno però a questo punto

sottolineare come il mancato rispetto delle regole e delle procedure tracciate nell'accordo del 15 maggio 2009, propedeutiche all'individuazione dei soggetti eventualmente da interessare alle prestazioni del Fondo, siano esse conservative che risolutive del rapporto di lavoro, potrebbe mettere in mora, anche in previsione di un successivo controllo di legittimità di organi ispettivi la possibilità, per coloro che dovessero

ricadere nei parametri di accesso alle sue prestazioni, di usufruirne, anche se su base volontaria e magari su sollecitazione delle Società del Gruppo F.S.

Per maggiore chiarezza riportiamo le regole ed i vincoli di procedura che le O.S. e i datori di lavoro devono rispettare, per permettere ai Ferrovieri individuati quali possibili destinatari delle prestazioni del Fondo Bilaterale di fruirne:

Quando e come si erogano le prestazioni del Fondo

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

Quali sono le motivazioni alla base dell'apertura della procedura

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

Stato di crisi ed apertura della trattativa sui territori

Le Aziende che, a causa di ricadute occupazionali derivate da esigenze di ristrutturazione produttiva, organizzativa o di innovazione tecnologica, vogliono accedere alle prestazioni del fondo devono presentare alle Segreterie Regionali firmatarie del presente accordo ed alle R.S.U. un motivato ed articolato progetto nel quale devono esplicitare gli obiettivi da perseguire, le misure da adottare e le conseguenti ricadute occupazionali specificando:

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

Contestuale comunicazione sui termini del progetto aziendale dovrà essere inviata anche alle Segreterie Nazionali delle OO.SS. stipulanti l'accordo. Nei casi in cui il progetto riorganizzativo interessi più regioni, la procedura con le strutture territoriali del Sindacato sarà preceduta da un incontro con le Segreterie Nazionali per esaminare possibili soluzioni nei sette giorni successivi alla sua attivazione, ed in assenza di intese verrà attivata la procedura sul territorio.

Il confronto nel territorio sul progetto aziendale si aprirà su richiesta delle O.S. entro i cinque giorni successivi e dovrà concludersi nei successivi 45 giorni.

Al termine della procedura l'azienda darà formale comunicazione sul risultato del confronto all'ULPMO il cui Direttore, nei casi di dissenso, convocherà le parti per favorire il raggiungimento dell'accordo, nei 30 giorni successivi alla comunicazione.

Come si procede in assenza di accordo sindacale sul progetto aziendale

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

In tali casi la Società del Gruppo F.S. interessata potrà però utilizzare, per il riequilibrio occupazionale, esclusivamente gli strumenti di gestione delle eccedenze su base volontaria, senza poter avere accesso agli strumenti obbligatori di riequilibrio occupazionale previsti dal Fondo in caso di accordo con il Sindacato.

Come si può quindi constatare anche la possibilità, per le Società del Gruppo F.S. Spa di ricorrere, sia pur nella percentuale del 30%, agli strumenti di gestione delle prestazioni ordinarie e straordinarie su base volontaria si determina solo a valle di un confronto con le O.S. territoriali e le RSU, che allo stato viene arrogamente eluso dalla Dirigenza Aziendale a tutti livelli.

I Dirigenti del Gruppo F.S. e delle sue società controllate sembrano essere in preda ad vero e proprio raptus di galoppante decisionismo, atteso che su tutto il territorio stanno dando luogo a processi unilaterali di riorganizzazione aziendale, mediante una violazione sistematica delle regole contrattuali, che stanno creando condizioni politiche di instabilità strutturale in tema di relazioni industriali, tanto da mettere in forse i termini della gestione del Fondo Bilaterale e la possibilità di dare corso alle prestazioni ordinarie e/o straordinarie che si dovessero rendere indispensabili.

E' evidente che il Sindacato Nazionale, le RSU e le Segreterie Regionali non accetteranno mai di essere assoggettati ad un ruolo notarile delle scelte aziendali, così come negli intendimenti della Dirigenza del Gruppo.

La problematica quadri o super quadri che dir si voglia, per come è stata condotta, le violazioni degli accordi nel settore manutentivo, l'assegnazione del personale ai turni equipaggi e quant'altro denunciato da FAST FerroVie, oltre alle motivazioni che sono alla base delle astensioni del lavoro sul rinnovo del CCNL, rendono evidente come questa Dirigenza aziendale sia sensibile ai richiami di chi - a torto - ritiene che la mortificazione del ruolo del Sindacato sia utile alle imprese.

Considerato che questa tesi è tanto becera quanto impercorribile, siamo fiduciosi che il Gruppo F.S. ed i suoi Dirigenti si ravvedano e tornino a ridare dignità al confronto con il Sindacato.

In particolare in tema di riorganizzazione aziendale è quanto mai indispensabile ed obbligatorio tornare al rispetto delle regole procedurali det-

tate nella costituzione del Fondo Bilaterale, anche in considerazione del ruolo che il suo Comitato Amministratore è chiamato a svolgere, che prevede, tra l'altro, l'assunzione dei seguenti compiti:

► deliberare a maggioranza qualificata dei 2/3 in ordine alla concessione degli interventi e dei trattamenti, ordinari e straordinari;

► deliberare eventuali revoche e/o sospensioni delle prestazioni,

► vigilare sull'affluenza dei contributi, sull'ammissione agli interventi e sull'erogazione dei trattamenti, nonché sull'andamento della gestione.

Diventa quindi ben comprensibile pertanto che, in assenza delle intese sul territorio per l'omessa apertura del confronto e/o in presenza di violazione delle fasi procedurali previste dal regolamento del Fondo Bilaterale, il suo Comitato

Amministratore non potrebbe autorizzare l'assegnazione delle prestazioni, anche in presenza della disponibilità degli stessi Ferrovieri ad accedervi su base volontaria.

E' evidente pertanto che persistendo il comportamento aziendale a non dare corso all'analisi dei progetti di riorganizzazione aziendale congiuntamente al sindacato, sia su base nazionale che con le sue diramazioni territoriali, così come previsto negli accordi liberamente sottoscritti dalle parti il 15 maggio 2009, la funzionalità del Fondo Bilaterale corra seri rischi e potrebbe pertanto così compromettere il processo di risanamento del Gruppo F.S., per l'impossibilità di poter interessare i Ferrovieri alle prestazioni del Fondo stesso.

apadula@fastferrovie.it



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

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

L'Associazione creata dalla Fondazione BNC con HDI Assicurazioni, compagine a cui si è successivamente aggiunta l'IBL Banca, nei 10 anni di attività trascorsi ha erogato oltre 11.000 contributi e sussidi nei casi di:

- Decesso del dipendente,
- Nascita figlio del dipendente,
- Decesso del familiare del dipendente,
- Spese sostenute a seguito di gravi vicende occorse all'avente diritto o ai suoi familiari,
- Particolari stati di grave disagio familiare/personale.
- Premi di Studio Media Inferiore
- Premi di Studio Media Superiore
- Premi di Studio per Laurea e Master di specializzazione per laureati.

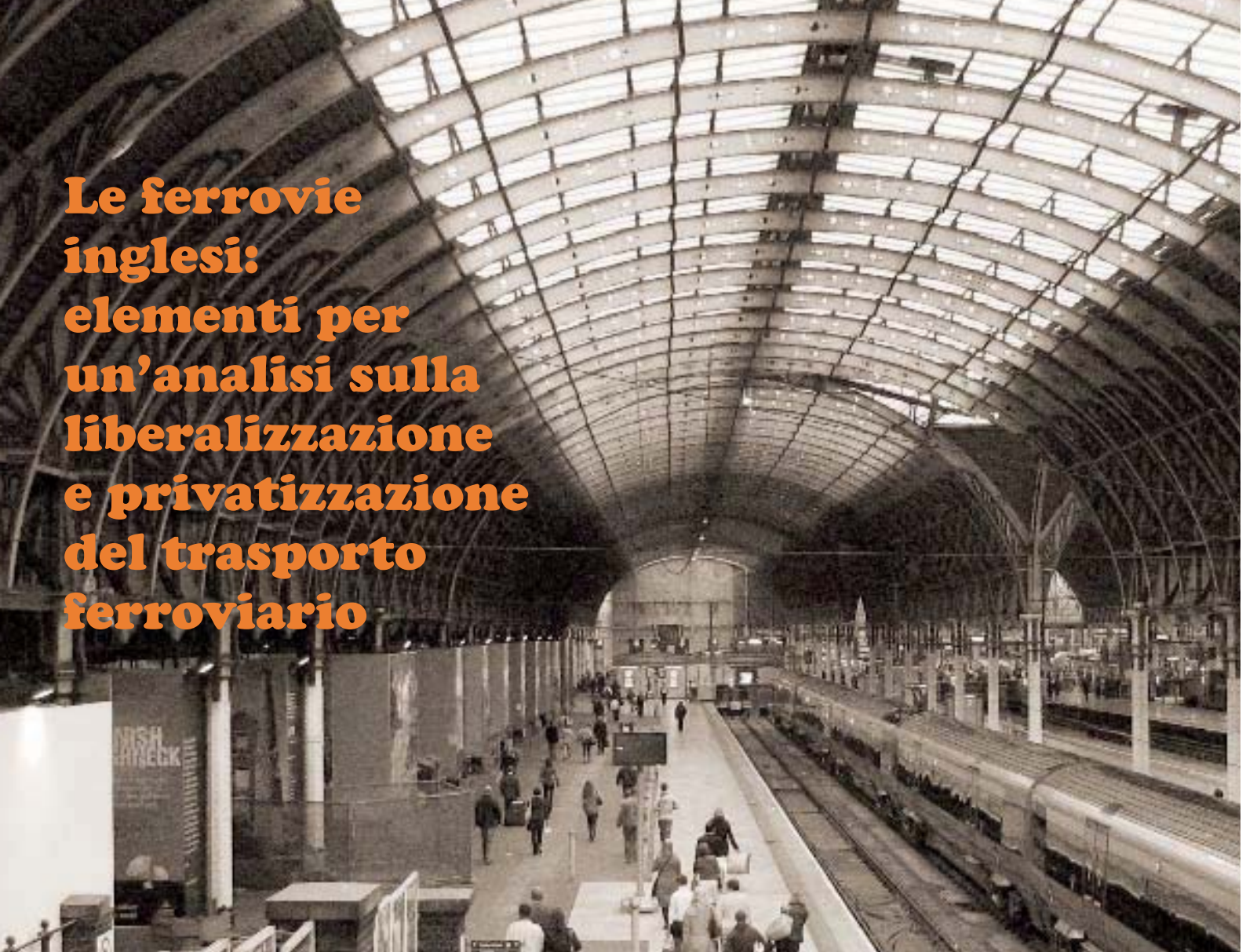
Caro amico ferroviere,

dal 2009 l'utilità sociale di BNC Assistenza e Solidarietà è stata riconosciuta con la sua iscrizione nell'anagrafe delle ONLUS.

Ora puoi pertanto contribuire direttamente ad incrementare le risorse dell'Associazione, per permetterLe di esprimere una sempre più concreta solidarietà agli appartenenti del mondo delle ferrovie, destinando il 5 per mille nel modello 730 o Unico con l'inserimento del codice fiscale di:

BNC ASSISTENZA E SOLIDARIETA' O.N.L.U.S.
CODICE FISCALE 97177760580





Le ferrovie inglesi: elementi per un'analisi sulla liberalizzazione e privatizzazione del trasporto ferroviario

La liberalizzazione e privatizzazione delle ferrovie del Regno Unito, dalla Thatcher a Blair ai giorni nostri. Continua il nostro viaggio nelle ferrovie europee.

di Graziano Badolato

Qualche giorno fa mentre mi "perdevo" - chi mi conosce bene, leggendo queste parole penserà che questa non è certo una novità - tra le pagine del web, durante una navigazione annoiata e senza meta, la mia attenzione si è soffermata su un vecchio articolo risalente al 2000 che trattava di un argomento ormai dimenticato, le ferrovie inglesi e la loro situazione.

Così, in una notte uggiosa di fine marzo, ho preso a scrivere col mio portatile, strumento ormai divenuto indispensabile e del quale mi separo raramente, anche durante i miei viaggi.

In Europa negli ultimi trent'anni la pratica della liberalizzazione, attuata massicciamente come misura di politica economica, è stata ormai recepita e adottata come modello globale di sviluppo.

Risale al 5 ottobre 1999 un tragico incidente ferroviario in cui hanno perso la vita una quarantina di persone e altre 160 sono rimaste ferite dallo scontro frontale di

due convogli.

L'episodio avrebbe dovuto rappresentare una dimostrazione tangibile per coloro che ancora non comprendevano come, di fatto, una politica di privatizzazione, allora oltre la retorica dalle università e dai mass-media, come "ricetta" risolutiva alle necessità del mondo occidentale, non fosse altro che una minaccia concreta alla vita di tutti i giorni dei milioni di cittadini-utenti del trasporto ferroviario.

La responsabilità del disastro di Paddington fu subito attribuita all'allora Primo Ministro Tony Blair che, facendo propria la politica liberista delle privatizzazioni a tutti i costi, avviata dal precedente governo di Margaret Thatcher dal 1979 al 1993, le dava continuità, riducendo l'Inghilterra in frantumi.

Durante i controlli effettuati da specifiche commissioni fu evidenziato come l'incidente del 5 ottobre si fosse verificato perché misure di sicurezza ovvie ed elementari furono sacrificate per risparmiare sui costi, in un

contesto generale di svendita delle proprietà e dei servizi dello stato.

Furono cedute a prezzi ridicoli la rete idrica, l'erogazione e distribuzione di elettricità e le miniere al solito gruppetto di pirati della finanza; questi ultimi massimizzarono i profitti mandando in rovina le imprese tagliando gli investimenti, la manutenzione e le opere di risanamento, licenziando gli addetti e infine riducendo le spese di ricerca e sviluppo.

Margaret Thatcher attuò una politica volta a smantellare lo stato sociale, minare cioè le basi per l'esistenza e lo sviluppo di una forza lavoro sana, istruita e produttiva, ed abolire ogni intervento dello Stato nella promozione di attività produttive che richiedessero infrastrutture pubbliche e disponibilità di credito.

Una capacità, quella di Margaret Thatcher, di ridurre la spesa delle ferrovie respingendo ogni programma di ammodernamento, anche a costo di numerosi incidenti.

Alla fine degli anni '80 le commissioni d'inchiesta raccomandavano di adottare un moderno sistema di sicurezza già in funzione nel resto d'Europa, l'Automatic Train Protection (ATP)

La prima versione si compone di un meccanismo disposto sulla rotaia, all'altezza del segnale luminoso.

Quando un treno passa imprudentemente con il segnale luminoso disposto al rosso, il meccanismo aziona dall'esterno un apposito controllo del freno d'emergenza del convoglio in transito.

Nella versione elettronica invece il movimento del convoglio che dovesse passare oltre il rosso è rilevato da una serie di sensori elettronici che fanno scattare il freno d'emergenza di bordo lanciando segnali radio.

L'investimento complessivo per questi dispositivi era stimato a 1,3 miliardi di dollari e sotto la frusta della Thatcher l'amministrazione delle ferrovie finì col rinunciare.

Oltre alle nuove misure di sicurezza si rinunciò anche ad un'appropriate manutenzione di altri dispositivi e strutture. Inoltre l'amministrazione ferroviaria attuò una politica antisindacale mirante a ridurre sia i salari che l'occupazione.

Nel 1997 arrivò al potere Tony Blair che riproponeva la stessa politica ferrea di tagli al bilancio e privatizzazioni della Thatcher, chiamandola però "terza via".

Fu così che nel settembre 1997 si verificò il primo grave incidente ferroviario a Southall, costato la vita a sette persone.

Dopo aver constatato che non era la fatalità, ma la fatiscenza degli impianti la causa del disastro, Blair avrebbe dovuto incoraggiare una politica di investimenti, ma non lo fece.

La commissione d'inchiesta sull'incidente aveva di nuovo raccomandato l'adozione dell'ATP, ma invece di

prestarle ascolto, Blair decide di andare per la sua "terza via" e privatizzare anche la metropolitana di Londra, suscitando un subbuglio nel suo stesso partito.

Il conducente del piccolo convoglio del Thames Train, proveniente da Cheltenham alla volta di Londra, non avrebbe rispettato un segnale luminoso, finendo sul binario in cui procedeva l'intercity Great Western Railway (GWR). La stampa si accontenta di prendersela con il conducente del locomotore, presentato come uno sprovvisto con soli due mesi di esperienza

... la politica liberista delle privatizzazioni a tutti i costi, avviata dal precedente governo di Margaret Thatcher ...

lavorativa.

Esaminando un po' risulta che nei dintorni di Londra i convogli che non si fermano al rosso sono troppi: è accaduto dieci volte nel giro di due anni. La visuale è spesso resa difficoltosa da vegetazione e impianti, oppure i segnali non sono adeguati alla nebbia ed altri eventuali ostacoli.

E' a partire dal 1995 che, per ridurre i costi di gestione e aumentare i profitti, le imprese hanno deciso di eliminare uno dei due macchinisti assegnati ad ogni convoglio.

I macchinisti, a loro volta, hanno ufficialmente denunciato la pericolosità della situazione, ma quando si tratta di fare nuovi investimenti le proteste finiscono sempre per essere messe in secondo piano.

Nelle situazioni difficili era prima possibile una divisione dei compiti, o che ad una distrazione del conducente rimediasse il suo secondo.

Ma i numerosi incidenti ferroviari sono stati un campanello d'allarme al quale la classe politica inglese non ha voluto dare la giusta importanza.

Riportiamo di seguito alcuni degli incidenti più drammatici che si sono verificati in Inghilterra dal 1986 al 1999:

Luglio 1984 13 morti e 44 feriti in un deragliamento.

Luglio 1986 9 morti e 11 feriti. Un convoglio passeggeri ha investito un furgone su un passaggio a livello a Lockington, Yorkshire.

Ottobre 1987 Un convoglio precipita nel Towy River per il crollo di un ponte ferroviario: 4 morti.

Ottobre 1987, stesso mese, 14 feriti nella collisione di due convogli a Forest Gate, Londra.

Novembre 1988 Macchinista morto e 18 passeggeri feriti in un deragliamento a St. Helenes.

12 dicembre 1988 35 morti in una collisione verificatasi in un'ora di punta a Clapham Junction.

Marzo 1989 5 morti e 90 feriti in una collisione tra due convogli a Purley Station a sud di Londra. Altri 2 morti in un'altra collisione due giorni dopo a Glasgow.

Agosto 1990 Un morto e 35 feriti alla Stafford Station per la collisione di due treni.

Altri 2 morti e 240 feriti qualche mese più tardi nella stazione di Cannon Street dove un treno ha sfondato i



respingenti.

Poco tempo dopo 4 morti e 22 feriti in una collisione di due treni nella Newton Station nei pressi di Glasgow.

Dicembre 1991 Oltre 100 feriti in una collisione tra due treni in un tunnel in direzione di Cardiff.

Ottobre 1994 5 morti e 12 feriti in uno scontro frontale nel Kent.

Gennaio 1995 Un morto e 30 feriti in un incidente a Aisgill.

Agosto 1996 Un morto e 69 feriti nella collisione di un convoglio con un altro in sosta nel nodo Watford South Junction nel Hertfordshire.

Settembre 1997 7 morti a bordo di un espresso che ha investito un merci presso Southall.

Giugno 1999 31 feriti sul treno Londra-Glasgow che ha urtato un locale in sosta presso Winsford nel Cheshire.

5 ottobre 1999 40 morti e 160 feriti a Paddington nello scontro frontale di due convogli passeggeri.

La lista non è completa e aggiornata, ma rende l'idea della situazione di grave pericolo in cui si trovavano le ferrovie inglesi, e di conseguenza i viaggiatori e i lavoratori del settore trasportistico.

Il processo di liberalizzazione vero e proprio è avviato nell'Unione Europea agli inizi degli anni '90, quando dopo tanti anni di staticità si è visto che l'esempio svedese di apertura stava dando i primi risultati; la Gran Bretagna seguì l'esempio svedese e decise di aprire alla concorrenza.

A distanza di diversi anni dall'inizio della liberalizzazione risulta evidente dalle statistiche Eurostat che i trasporti ferroviari di Svezia e Gran Bretagna, considerati i più liberalizzati, sono anche i più sicuri.

Attualmente nel Regno Unito esistono decine di operatori in concorrenza (TOC) che viaggiano su una rete di binari che è ritornata sotto la gestione pubblica, dopo il tragico incidente nella stazione di Paddington del

1999.

Il trasporto ferroviario inglese, insieme a quello svedese è quello che maggiormente si è sviluppato nell'ultimo decennio, nonostante gli investimenti pubblici siano nell'ordine di circa un terzo rispetto a quelli che si registrano nel trasporto di altri Paesi dell'Unione europea.

Certamente le tariffe sono più elevate nel Regno Unito, per il semplice motivo che il prezzo del biglietto, oltremanica, copre circa il 75% dei costi, contro il 40% scarso italiano.

Quasi tutti i principali paesi europei hanno adottato nel proprio ordinamento le direttive europee in tema di liberalizzazione, tuttavia i mercati ferroviari che dagli anni '90 ad oggi hanno fatto i maggiori progressi sono quelli di Gran Bretagna, Svezia, Germania e Olanda.

In particolare la Gran Bretagna è il mercato più liberalizzato, in cui i servizi ferroviari sono erogati da imprese private in concorrenza tra loro.

Inoltre, a seguito della liberalizzazione, il trasporto ferroviario inglese si è notevolmente sviluppato nonostante gli investimenti pubblici siano stati inferiori rispetto ad altre realtà europee.

Durante la nostra ricerca, abbiamo analizzato come alcune fonti sostengano che il trasporto ferroviario inglese è quello che riceve meno sussidi pubblici e al contempo è quello che negli ultimi anni è risultato essere il più sicuro.

La nostra attenzione resta rivolta alla capacità, da parte del Governo inglese, di saper mantenere costante uno standard di qualità e sicurezza, essendo in grado di armonizzare un sistema di libera concorrenza all'interno del quale lo Stato resta garante delle regole, permettendo eguale opportunità a tutti gli attori presenti nel panorama trasportistico del Paese.

... *la commissione d'inchiesta sull'incidente aveva di nuovo raccomandato l'adozione dell'ATP ...*

badolato@fastferrovie.it

I Super Quadri e le sorprendenti attitudini

Continua il bailamme della selezione dei quadri nel Gruppo FS

di Agostino Cardullo



Di norma avere un'ampia scelta è un valore positivo, ma a volte poter scegliere tra tante soluzioni può ingenerare confusione.

In quest'ultimo aspetto sembra essere incappato il Gruppo FS affrontando l'ardua questione dell'inquadramento dei quadri.

Nella quasi totalità delle imprese ne esiste un unico profilo, la nostra Azienda mira invece da parecchio tempo alla capillare pesatura dei suoi quadri, troppo spesso trasformando questo aspetto di per sé positivo in confusione, malcontento, frustrazione, poca trasparenza e in un contraddittorio appiattimento.

Sulla carta (o meglio sul contratto) noi possiamo scegliere tra il

Professional senior A e il Professional B, rispettivamente ex parametri 275 e 220 della V area funzionale, già 9° e 8° livello.

Ma il nostro assortimento non si limita a questa semplice diversificazione, che già rappresenta il doppio delle scelte delle altre

... una Indennità di Utilizzazione Professionale correlata ai parametri di produttività ...

impresе. Con il CCNL 1990/92 viene istituita una "indennità quadri" così articolata:

- a) indennità base;
- b) indennità di posizione;
- c) superminimo.

Con l'accordo FS-OOSS del 26/03/91 venivano determinate le tre misure dell'indennità di posizione che per il personale in 8° categoria erano di £ 185.000 per la prima misura, £ 300.000 per la seconda misura e £ 400.000 per la terza.

Con successivo accordo del 03/06/92 venivano riconfermati gli importi delle tre misure e venivano fissati i criteri da adottare per l'individuazione e la collocazione nelle tre misure previste dall'art. 49 del CCNL 1990/92.

A decorrere dal 01/09/2003 è stata istituita una Indennità di Utilizzazione Professionale correlata ai parametri di produttività ed alle complessità delle attività espletate, che si possono sintetizzare economicamente per il quadro di livello Professional A da un minimo di euro 63,52 ad un massimo di euro 418,59 e per il quadro di livello Professional B da un minimo di 59,39 euro ad un massimo di 272,43.

Riassumendo, ad oggi abbiamo un quadro A ed un quadro B con una differenza economica mensile pari a 245,61, e all'interno dei due profili si può oscillare con una IUP da un minimo di 59,39 euro per il Professional B ad un massimo di 418,59 euro per il Professional A.

Probabilmente ci si chiederà dove stia l'appiattimento: semplicemente riconoscere a tutti il minimo. Basta notare quante volte i quadri hanno citato in giudizio l'Azienda perché, pur avendo diritto ad

esempio alla terza misura della ex indennità di posizione (es. DCTR), hanno sempre ricevuto la prima misura. Se ne può avere riprova notando quanti quadri si ritrovano con una IUP al minimo (quasi tutti) e quanti con una IUP al massimo (quasi nessuno).

Voglio evidenziare inoltre che troppo spesso tra un contratto ed

un altro si perdono pezzi e si creano incongruenze, ad esempio chi era già un quadro al 01/09/2003 ed aveva l'equivalente della prima misura dell'indennità di posizione, viene scavalcato dal nuovo quadro con nomina successiva al 01/09/2003, che da subito ha avuto una IUP rapportabile alla seconda posizione, per poi compensare la discrepanza con due ERI differenti.

Da notare inoltre una differenza sostanziale fra le altre aziende (dove il quadro percepisce uno stipendio da quadro) e la nostra; per essere più chiari, quando un lavoratore di un'altra azienda aspira a diventare quadro lo fa anche per un considerevole aumento di stipendio, nella nostra sembra più un titolo nobiliare con effetti collaterali.

Recentemente la società ha creato un nuovo gruppo di "Super Quadri", una scelta quanto mai illogica e poco trasparente.

Illogica perché un'azienda che pur diversificando i quadri (almeno sul contratto) li appiattisce di fatto, mantenendoli tutti al minimo, e poi avverte l'esigenza di creare nuove figure, ottiene soltanto di

far scaturire malcontento e frustrazione nel restante personale. Discutibile è inoltre anche il metodo

... discutibile è inoltre anche il metodo unilaterale ed arbitrario di selezione dei nuovi Super Quadri ...

do unilaterale ed arbitrario di selezione dei nuovi Super Quadri. Si ha la percezione che si continui a disattendere al CCNL dove è prevista, per i passaggi dei lavoratori ai livelli professionali superiori, l'attivazione attraverso "trasparenti procedure di pubblicità" e la richiesta di "manifestazioni di interesse". Il contratto recita inoltre che "al fine delle preselezioni si terrà conto dei seguenti requisiti:

- 1) professionalità acquisita, incarichi/posizioni ricoperti;
- 2) possesso di specifiche competenze/attitudini;
- 3) età anagrafica o anzianità aziendale.

I lavoratori i cui requisiti risultano idonei saranno ammessi alla selezione in un numero di candidati nel rapporto stimato da 1 a 4 rispetto alle esigenze".

Se consideriamo che quest'iter non viene applicato ormai da molto tempo, appare chiaro che i nuovi quadri sono stati "prescelti" per le "attitudini". Ma se con questo tipo di selezione anche questi quadri sono sempre rimasti al minimo stipendiale (IUP), e se anche per loro quindi non sono stati

applicati gli strumenti di questo CCNL, mi chiedo se non sia il caso di rivedere il processo delle promozioni. Più semplicemente basterebbe applicare la "trasparenza e professionalità" previste dal CCNL.

Concludo auspicando un ritorno alla trasparenza e alla "vera" meritocrazia, dove i quadri con una professionalità acquisita e certificata (concorsi, accreditamenti, ecc.), che abbiano egregiamente ricoperto negli anni diversi incarichi e in possesso di specifiche competenze non vengano scavalcati dall'inidoneo storico ma in possesso di una incredibile "attitudine".

a.cardullo@fastferrovie.it

I quadri secondo noi

Riteniamo che l'immagine a tinte forti disegnata nell'articolo incontri la condivisione di molti quadri del Gruppo FS e sinceramente anche quella di FAST FerroVie.

Rischiando anche di essere mal interpretati vogliamo dire che la società ha di fatto deciso di buttarle alle ortiche tutta l'organizzazione dei quadri contrattualmente prevista, facendone una nuova che va a collocarsi fuori dal CCNL delle Attività Ferroviarie. Giocoforza come sindacato dobbiamo prendere in esame il fatto che i due livelli dell'area quadri non servono più, quindi tutti i quadri vanno equiparati allo stesso livello. Infatti il discrimine verrà direttamente demandato al dirigente preposto a scegliere il quadro che dovrà ricoprire gli incarichi paradirigenziali, che si trascineranno dietro la retribuzione aggiuntiva extracontratto prevista dal progetto "quadri apicali".

L'organizzazione aziendale, invece, non prevedendo chiari e oggettivi criteri di valutazione ma una esagerata soggettività tutta in capo all'azienda, lascia grandi perplessità, vista l'incapacità dichiarata nei fatti di gestire certi strumenti "meritocratici" da parte del management del Gruppo FS. Lasciateci dire che se a tutti i Referenti di contratto degli appalti viene attribuita - giustamente, a nostro parere - la posizione di "quadro apicale", ma restano fuori i Referenti della sicurezza del sistema ferroviario o alcuni responsabili di struttura operativa, è un po' come dire che in una famiglia conta più chi cura la pulizia e il decoro rispetto a chi porta lo stipendio tutti i mesi.

Per il CCNL della Mobilità e contro le gare nel TPL

Si è svolta a Torino un'importante manifestazione unitaria per riaffermare il diritto dei cittadini a un trasporto pubblico di qualità

di Filippo Leto

Il 19 febbraio 2010 si è svolta a Torino la manifestazione a sostegno della vertenza per il rinnovo del Contratto Unico della Mobilità e contro l'affidamento a gara del servizio ferroviario regionale.

Dopo il raduno nell'atrio e sul piazzale antistante la stazione di Porta Nuova, si è svolto il corteo, che si è snodato per le vie del centro cittadino, per poi concludersi al cinema Ambrosio, dove si sono susseguiti gli interventi delle rappresentanze sindacali nazionali e regionali.

La massiccia partecipazione dei lavoratori ha dimostrato, ove ce ne fosse bisogno, un grande interesse per le tematiche oggetto della vertenza. Nonostante la ridotta durata dello sciopero e la giornata piovosa, la mobilitazione di un foltissimo numero di lavoratori provenienti - oltre che da tutto il Piemonte - da Toscana, Lombardia e Liguria e delle rappresentanze nazionali dei 7 sindacati di categoria, ha reso il vero significato della manifestazione, dimostrando come le tematiche in discussione abbiano un forte peso ed un forte significato per i lavoratori.

Il messaggio principale scaturito dalla manifestazione è quello di dire basta a quanti si arrogano il diritto di distruggere il trasporto, in particolar modo in Piemonte, frantumandolo e deregolarizzandolo in nome di una liberalizzazione che risulta invece chiaramente finta e pretestuosa.

E' ora che noi tutti, superando divergenze e divisioni, facciamo fronte comune per gridare il nostro



dissenso ma, soprattutto, per fermare questi pericolosi guastatori.

leto.filippo@fastferrovie.it

L'intervento del Segretario Nazionale Fast FerroVie, Pietro Serbassi, alla manifestazione

Buon giorno a tutti e grazie per la partecipazione a questo importante evento.

A due anni dalla manifestazione per la presentazione della piattaforma del nuovo Contratto Collettivo Nazionale della Mobilità, dopo due accordi fatti con Governo, associazioni datoriali e sindacati, siamo costretti a tornare all'azione di lotta perché lo stallo del negoziato è diventato insostenibile!

La dilatazione dei tempi negoziali a cui le Associazioni datoriali stanno trascinando il confronto è inaccettabile!

Si sente dire che i problemi sono sui testi attinenti il mercato del lavoro, se non su altro, ma se vogliamo dirla tutta, i problemi veri sono sulla filosofia del nuovo schema contrattuale, ancora non accettato da alcune associazioni datoriali!

Stanno facendo di tutto per far saltare il tavolo negoziale scaricando responsabilità inesistenti sul sindacato!

Nel frattempo, fuori dalle stanze negoziali, avanza una liberalizzazione senza regole, un vero e proprio far west.

- Perché nel frattempo nel trasporto regionale nascono società miste – vedi TLN (costituita da Trenitalia e Le Nord) con l'evidente necessità di avere un unico contratto di lavoro, e il Piemonte lancia le gare a lotti per assegnare il servizio regionale senza una clausola sociale adeguata!

- Perché nel trasporto passeggeri arrivano nuovi operatori che già dichiarano di voler applicare il contratto del commercio per il personale che lavora sui treni dell'alta velocità!

- Perché il trasporto Merci Ferroviario – sotto la bandiera delle liberalizzazioni – è in costante ridimensionamento rispetto al trasporto merci su gomma e addirittura abbiamo la concreta





sensazione che Trenitalia voglia ritirarsi dal mercato per favorire quegli operatori pseudo privati che fanno concorrenza soprattutto utilizzando i più disparati Contratti di lavoro arrivando fino ai contratti individuali!

Tutto questo scenario senza regole certe si sta dimostrando sempre più chiaramente per quello che è:

UN ATTACCO AL MONDO DEL LAVORO!

Un dumping sociale creato nei fatti.

Con questa Manifestazione vogliamo ribadire la nostra contrarietà ad una liberalizzazione senza regole!

Sia chiaro non stiamo facendo battaglie di retroguardia contro la liberalizzazione, ma diciamo che questa va accompagnata e come Sindacato chiediamo contratti nazionali unici vincolanti per modalità, scelta per altro ampiamente condivisa nei protocolli ministeriali stipulati!

Lasciatemi dire poi che oggi abbiamo la dimostrazione che il grande ostacolo alla costruzione del nuovo contratto della mobilità si sta dimostrando più la frammentazione delle rappresentanze delle Imprese piuttosto che quella del mondo sindacale, che su grandi temi come questo riesce a trovare l'intesa unitaria!

Quindi vogliamo richiamare la politica e il Ministro dei Trasporti all'impegno preso il 14 maggio 2009 in merito alla clausola sociale!

Sia chiaro, regole sul lavoro equivalgono soprattutto a maggiore sicurezza, tanto più in un settore come quello della mobilità dove i vuoti normativi e le conseguenti interpretazioni di norme in fasi di transazione come questa, ormai lunghissima, diventano i punti più critici proprio per la sicurezza del servizio che giornalmente va svolto!

Concludo, quindi, invitando tutti a non lasciarci confondere dalle sirene di chi specula sul nostro lavoro! E ritorniamo fra i colleghi spiegando convinti le ragioni della nostra protesta a sostegno della vertenze sul CCNL della Mobilità.

Perché il tempo non è una variante indipendente e il 2010 rischia di essere l'ultimo anno utile affinché il sindacato possa ancora dire la sua sui processi di liberalizzazione!

Grazie e buon lavoro a tutti.

“Con quella gara GTT rischia di finire a pezzi”

Lo smembramento dell'azienda è il rischio che corre la società di trasporto pubblico torinese. I lavoratori manifestano dubbi e preoccupazione.

di Fabio Cermenati



Così il quotidiano La Stampa, con un articolo datato 21 Dicembre 2009, informa la cittadinanza ed i lavoratori del GTT (Gruppo Torinese Trasporti) sui rischi derivanti dalle procedure innescate dall'agenzia metropolitana per portare a compimento il percorso di messa a gara del servizio di trasporto pubblico.

Appurato che la legge spinge in maniera sempre più pressante verso i processi di liberalizzazione del settore, vorremmo soffermarci un attimo sui rischi che questi comportano per le aziende come la nostra e soprattutto sui rischi che corrono i lavoratori.

Immaginiamo che tutto vada come la proposta dell'agenzia suggerisce, e cioè che venga messo a gara dalla stessa il solo servizio di trasporto pubblico di superficie; quali sarebbero gli scenari possibili?

Ricordando che questo tipo di servizio non genera utili, anzi ha costi non indifferenti, è facile immaginare che non ci sarà una corsa alla partecipazione, né alla gara, né tantomeno a concorrere alla gestione dell'eventuale azienda che dovesse aggiudicarsela.

Pensiamo poi che successivamente il comune di Torino metta a gara in lotti separati i Parcheggi e la Metropolitana che invece, come ben si sa, non solo riescono a finanziarsi in modo autonomo, ma generano utili notevoli. In questo caso, è ovvio, la corsa a partecipare ci sarebbe eccome.

Immaginiamo infine che i soggetti vincitori delle gare in questione risultino alla fine due o addirittura tre, uno per Park, uno per il trasporto in superficie ed uno per Metro, cosa succederebbe?

Chiaramente GTT, per come l'abbiamo conosciuta, non esisterebbe più.

Una parte dei lavoratori si troverebbe in aziende diverse, dove non è detto che il controllo sia pubblico e dove ovviamente la mission aziendale si ridurrebbe alla mera produzione di utili, mentre la maggioranza rimarrebbe all'interno di un'azienda destinata a lavorare in

“perdita”. Quindi noi diciamo che se gara deve essere, sia gara unica.

Non ignoriamo il fatto che con l'agenzia si sia firmato un accordo di clausola sociale, ma pur condividendo lo spirito di questo tipo di accordo, temiamo che quella firma sia avvenuta senza chiarire aspetti importanti come il rischio dello spezzatino.

Secondariamente riteniamo che se già oggi in una realtà come la nostra non si riesce a far rispettare accordi sottoscritti (un esempio per tutti il mancato turnover degli operai), far rispettare le clausole sociali sarà ben più complicato.

Forse servirebbe un momento di confronto tra tutti i sindacati presenti in azienda, la proprietà, GTT e l'agenzia per trovare percorsi differenti. In ogni caso noi non vogliamo entrare nella polemica politica, ma è chiaro che siamo pronti, in caso anche questo appello al dialogo cadesse nel vuoto, a lottare con ogni mezzo per impedire che GTT venga smembrata e per impedire che ancora una volta i lavoratori paghino il prezzo delle cattive decisioni.

Giorno 31 Marzo 2010 a Palermo si è laureato in ingegneria elettrica il collega Giovanni Inzerillo.

Al neo dottore gli auguri della redazione de “La Voce delle Attività Ferroviarie” e di Fast FerroVie tutta.



La devastazione del territorio e l'abbandono delle linee: un mix scellerato.

Di numero in numero, il nostro giornale deve aggiornare l'insopportabile elenco degli incidenti ferroviari.

di Antonio Scalise

Al momento di andare in stampa ci giunge notizia di un grave incidente ferroviario avvenuto in Val Venosta.

Il treno regionale R108 della società di trasporti Sad, mentre percorreva la linea che va da Malles a Merano è stato centrato in pieno da una frana che gli è caduta addosso proprio mentre passava. Le immagini ci mostrano una scena raccapricciante: la cabina di guida tranciata di netto, la prima delle due carrozze penzoloni sul fiume, trattenuta dai rami di due alberi, la seconda deragliata, ancora in bilico sul costone; fango, pietre e di pezzi di alberi che ricoprono tutto. Il bilancio attuale è di nove morti, compreso il macchinista Julien Hartmann.

Dalle prime notizie pare che la frana sia stata provocata dalla rottura di un tubo dell'acqua usata per l'irrigazione, che avrebbe indebolito il terreno provocandone lo smottamento. Pare, perché guardando le immagini ci viene veramente difficile credere che questa – e solo questa – possa essere la causa di tanto disastro. Il tratto dov'è avvenuta la frana è un piccolo, innocuo, pendio alberato alto appena un centinaio di metri, e le prime notizie ci dicono che la perdita d'acqua ha agito per poco tempo, forse solo un paio d'ore. Possono due ore d'infiltrazione d'acqua provocare tutto questo? E cosa sarebbe accaduto se sulla zona si fosse riversato un acquazzone torrenziale, di quelli che ormai troppo spesso colpiscono il nostro territorio?

La dinamica dell'incidente ce ne riporta alla memoria un altro, avvenuto in Sardegna nel dicembre scorso. In quel caso il treno 8921 delle Ferrovie dello Stato che percorreva la linea Sassari - Chilivani, uscendo da una galleria, è andato a sbattere contro un grosso macigno calcareo staccatosi da una collina sovrastante di circa 150 metri i binari, tra le stazioni di Scala di Giocca e Ploaghe, finito durante la notte sui binari. Anche in questo caso l'azienda si è affrettata a dichiarare che "la massa franosa si è staccata da un'area demaniale, non di proprietà né di pertinenza ferroviaria". L'incidente ha provocato la morte del macchinista Giuseppe Solinas.

Questo giornale si occupa da sempre delle problematiche inerenti alla sicurezza dell'esercizio ferroviario; proprio nel numero precedente, per dare in qualche modo una scossa a tutti coloro che di questo si occupano per dovere istituzionale, abbiamo pubblicato il lungo elenco degli incidenti accaduti negli ultimi due anni. Era, lo dicevamo proprio in quell'articolo, un elenco incompleto, perché è impossibile riuscire ad elencare tutti gli incidenti che accadono - o che non accadono per fortunata coincidenza - nell'ambito ferroviario nazionale. E' impossibile perché anche il più accurato degli elenchi è superato costantemente, quotidianamente dagli eventi.

Si badi, i due incidenti di cui parliamo in queste righe



sono solo apparentemente attribuibili al caso, alla fatalità; solo delle menti semplici, o chi vuole per ovvi motivi minimizzare può affermare che una frana che si stacca dal costone di una collina e piomba su una linea ferroviaria, o addirittura su un treno che passa, possa essere un mero scherzo del destino.

Il discorso, come è ovvio, investe il problema, da noi da tempo denunciato, della deregulation normativa e organizzativa applicata da tutte le imprese ferroviarie - nessuna esclusa - e dal gestore dell'infrastruttura, associata alla devastazione del territorio, autentico flagello dell'Italia degli ultimi anni.

Intendiamo dire che se ciascuna delle due componenti - gestore dell'infrastruttura ed enti locali e statali - facesse il proprio dovere, ovvero se almeno una delle due prendesse atto della deficienze dell'altra, molte di queste tragedie potrebbero non accadere. Se il gestore dell'infrastruttura, conoscendo la pessima tenuta del territorio, organizzasse dei controlli e delle verifiche periodiche alle linee, come avveniva non troppo tempo fa, potrebbe scoprire prima che ci arrivi un treno che un masso del volume di dieci metri cubi si è staccato da una collina invadendo la sede ferroviaria.

Allo stesso modo le istituzioni, se si occupassero finalmente della cura del territorio, potrebbero continuare a tollerare la deregulation a cui accennavamo prima.

La sicurezza, lo andiamo ripetendo ormai da anni, non può essere considerata un mero costo da abbattere, ma la priorità assoluta di un sistema che non può più fingere di indignarsi ogni volta che accade l'ennesimo, puntualissimo disastro.

I lavoratori e gli utenti non ne possono più della costerazione "a gettone" e delle facce di circostanza in servizio permanente effettivo.

scalise@fastferrovie.it

GRALLO FASSO

di Antonio Scalise

Trash movie

Immaginate la scena: un treno che corre, magari di notte, in aperta campagna. Una grande luna ne segue il cammino, quasi vegliando sullo sferragliante convoglio e sui suoi occupanti.

All'interno i viaggiatori, ciascuno con il proprio vissuto, i propri pensieri. C'è chi dorme, chi legge; chi ne approfitta per chiacchierare con il vicino di posto. A bassa voce, vista l'ora tarda, per non disturbare la ragazza di fronte che ha proprio l'aria di chi ha litigato con il fidanzato. Facciamo che sia un venerdì, e su quel treno ci sia qualcuno che torna a casa dopo una settimana di lavoro, ma potrebbe esserci chi si reca in vacanza o, perché no, chi va a al funerale dell'anziana zia.

Comunque il nostro treno va, e coloro che lo abitano, ognuno seduto al proprio posto, sono tranquilli. Ignari. Se questo fosse un film, ce ne sarebbe abbastanza per aspettarsi il colpo di scena. In fondo è con la luna piena che escono i lupi mannari, no? E allora immaginiamolo.

Inquadratura dall'ultima vettura di coda, dissolvenza. L'immagine successiva è nella cabina di guida del locomotore. Ed è proprio qui il colpo di scena, il preludio del dramma. Perché nella cabina ci sono i due macchinisti che stanno litigando. Non ne conosciamo il motivo, ma litigano furiosamente. Forse stavano parlando di politica o forse - peggio ancora - di sport. Forse si contendono una fidanzata, o addirittura - vai a saperlo - discutono sull'interpretazione di un articolo dell'IPCL.

Non lo sappiamo il perché, ma litigano, disinteressandosi della guida, mentre la lancetta del tachimetro continua a salire: 100, 120, 150 chilometri orari. Ora, in una pellicola di quart'ordine vedremo un segnale rosso, il treno che lo supera a folle velocità e va a sbattere contro un altro convoglio. Un paio di minuti di sconvulso, scintille, lamiere contorte, urla disperate, poi il silenzio. Irreale, pesantissimo. Un paio di minuti ancora, poi si inizierebbero a sentire le sirene dei soccorsi. Ovviamente il protagonista del film si salverebbe. Si salva sempre, lui.

Film banale, che non farebbe un euro al botteghino, state pensando? Dite che nessuno si sognerebbe di scrivere e girare un film così scontato? Lo avremmo pensato anche noi.

Ma abbiamo dovuto ricrederci quando qualcuno ci ha fatto leggere la sceneggiatura.

Era su carta intestata del Senato della Repubblica, sotto il seguente titolo: "Audizione dell'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato SpA sulle questioni relative al grave incidente di Viareggio". Vi si narra appunto della scoperta della causa di molti incidenti ferroviari, avvenuti proprio perché i due macchinisti litigavano tra loro. Ah, la fertile mente!

Le pulizie del materiale rotabile: un miraggio nel deserto Trenitalia

A distanza di anni, nulla sembra poter cambiare nel mondo degli appalti e servizi ferroviari.

di Antonio Vitiello

Circa cinque anni fa i sindacati denunciavo uno stato di disagio nel cambio appalto per la pulizia dei materiali rotabili:

"Ci è giunta oggi la comunicazione da parte della società che ritira i licenziamenti dei propri dipendenti di Genova dopo la proroga da parte di Trenitalia fino al 10 novembre del contratto di appalto per la pulizia delle vetture ferroviarie a Genova. Dopo una settimana di iniziative sindacali arriva un primo ma significativo risultato con il ritiro dei licenziamenti programmati per il 15 ottobre di tutti i dipendenti degli appalti della pulizia vetture F.S. di Genova. Novanta lavoratori possono tirare un momentaneo sospiro di sollievo fino al 10 novembre prossimo, data nella quale scadrà la temporanea proroga dell'appalto. Sembra incredibile come un tema tanto importante come l'igiene a la pulizia delle vetture ferroviarie venga trattato con una "politica di giornata" che denuncia l'approssimazione in tutto il settore da parte di tutti gli interessati.

Come i lavoratori, così anche i cittadini ed i pendolari si trovano vittime della mancanza di una seria risposta ad un problema che diventa sempre più grave e la cui causa è da ricercare in primo luogo nella mancanza di risorse adeguate alle necessità di un servizio essenziale.



L'aggiudicazione degli appalti con il massimo ribasso, la riduzione costante degli addetti, la precarizzazione del rapporto di lavoro, la privatizzazione di tutte le attività possibili ed i subappalti, sono solo alcune delle principali cause del peggioramento complessivo di tutto il settore e del paradosso al quale stiamo assistendo: più è necessario ed urgente un servizio, più esso diventa precario. La lotta dei lavoratori degli appalti ferroviari comunque continua. La data del 10 novembre è certamente più lontana del 15 ottobre ma fino a quando non ci sarà certezza del lavoro insieme a condizioni salariali e normative accettabili (vedi contratto di lavoro nazionale scaduto da più di due anni e del quale nessuno parla più), i lavoratori del settore continueranno a mantenere alta la propria mobilitazione e l'attenzione dei cittadini sul tema, pronti a riprendere in qualsiasi momento le iniziative di lotta".

Oggi, 2010, dal Secolo XIX si legge:

Contratto scaduto, forniture in ritardo. Le Ferrovie: "A giorni si sbloccherà tutto".

È scaduto a maggio il contratto della Pietro Mazzoni Ambiente con Trenitalia. Da allora l'appalto per la pulizia dei treni è finito in una sorta di limbo. I risultati sono un servizio a dir poco scadente: treni ripuliti in venti minuti, organico ridotto all'osso, attrezzi "fai da te", norme igieniche ignorate. La "Pietro Mazzoni" è titolare da sempre delle pulizie dei treni sul territorio regionale. Partita proprio da Genova nel 1905. In

Liguria ha beneficiato di un appalto da 4,5 milioni di euro per la pulizia dei convogli regionali (ma deteneva anche quello per la pulizia dei treni del Trasporto Passeggeri e simili appalti anche in altre regioni). Poi il "colpo di spugna". Per spezzare il duopolio Mazzoni - Di Stasio, Trenitalia ha deciso quest'anno di frammentare i lotti dei bandi regionali delle pulizie in più assegnazioni. Da uno a tre, per la Liguria. E la Mazzoni oggi si dice rischi il fallimento. Da metà dicembre a pulire i convogli liguri sarebbero dovuti arrivare Compass (multinazionale con sede a Londra) e la Fulgens di Cagliari. Ma, per adesso, tutto è bloccato da ricorsi e azioni legali.

Reportage allo scalo di Genova Brignole

Cinque addetti per 140 carrozze "e le scope sono spelacchiate".

Venti minuti per spazzare l'Intercity, sacco nero in una mano, un rudimentale "aggeggio" di tubi, scotch da pacchi e spazzoloni da gabinetto nell'altra, sono davvero un tempo da alta velocità. Se poi la squadra dei pulitori è composta da sole cinque persone e a quel manipolo viene chiesto di moltiplicare l'operazione su 17 convogli, più o meno 140 carrozze, allora il compito si fa davvero proibitivo. Così è, se vi pare, la pulizia dei treni regionali e a lunga percorrenza nel ventunesimo secolo. O meglio, così è la pulizia che la Pietro Mazzoni Ambiente, colosso partito da Genova a inizio secolo e che per decine di anni ha mantenuto il sostan-





ziale monopolio del settore degli appalti ferroviari, sta fornendo alla regione dove il suo servizio non verrà rinnovato. Dotazione da terzo mondo, incertezza sul pagamento degli stipendi e niente buoni pasto da tre mesi. E quello che si può vedere salendo, a sorpresa, su un vagone in sosta per le pulizie in una qualunque mattina a Brignole, non invita davvero ad abbandonare l'auto per il treno.

Cosa è cambiato in cinque anni?

Ancora oggi e per l'ennesima volta si ripetono episodi riguardanti la scarsa pulizia dei treni. Ancora una volta i viaggiatori inferociti protestano contro la presenza di parassiti sulle vetture e la sempre più carente manutenzione.

Sono anche questi gli effetti della privatizzazione del trasporto ferroviario, dello smembramento delle ex F.S., delle gare d'appalto al massimo ribasso, della riduzione del personale di pulizia, della precarizzazione dei rapporti di lavoro.

Dove prima il servizio era svolto di norma da sette persone, ora ce ne sono solo tre e devono svolgere lo stesso tipo di lavoro in ancora meno tempo. I risultati sono sotto gli occhi di tutti. Crediamo di essere fin troppo facili profeti nell'affermare che la situazione non potrà che peggiorare e che, se non cambia in maniera radicale la politica del trasporto pubblico in Italia, esso è destinato alla rovina più completa lasciando migliaia di lavoratori senza un reddito ed i cittadini senza un servizio che si ricorda essere essenziale solo quando si devono reprimere scioperi e rivendicazioni dei lavoratori al salario ed alla sicurezza, del lavoro e sui luoghi di lavoro.

Ma non è ancora finita: con il vento soffiato sul fuoco degli ammortizzatori sociali da qualche sigla sindacale vicina al governo di centro destra, l'azienda Trenitalia cerca di sanare il madornale errore delle ultime gare bandite, dove il personale non era stato precisamente

inquadrate nei vari lotti in cui si erano suddivise le regioni (da un minimo di tre ad un massimo di cinque) e non vi era l'esatta coscienza di quello che si firmava, paventando l'ipotesi dell'utilizzo degli ammortizzatori sociali in deroga e/o ordinari (vedi il caso Roma Tiburtina, o la Calabria tutta o, di queste ultime ore, i servizi accessori della Campania).

Ma mai come in questo caso, a mia giovane memoria, il nostro lavoro sindacale era stato svolto in maniera impeccabile, culminando in un protocollo d'intesa dove Trenitalia, forse conscia dei propri errori, si faceva garante della clausola sociale e degli oneri economici derivanti da ciò e dai pagamenti non effettuati dalle precedenti società appaltanti (asse Di Stasio - Mazzoni).

A salvataggio ulteriore dei danni provocati venivano introdotte ex-novo grosse realtà imprenditoriali, tuttavia senza alcuna esperienza nel settore degli appalti ferroviari, che con la chimera del subentro temporaneo consentivano di gettare dalla finestra il vecchio appaltatore.

Ma man mano i nodi son venuti al pettine; nonostante gli accordi firmati da Trenitalia, i lavoratori non hanno percepito né gli aumenti contrattuali né l'una - tantum tanto agognata (del 2008). Alcune centinaia di lavoratori sono in attesa di essere opportunamente col-

locate, ritardi e mancanze economiche sugli stipendi sono all'ordine del giorno, i lavoratori arrabbiati protestano con azioni spot bloccando questo o quel cantiere di lavoro, spuntando così un

incontro in Prefettura con la presenza di Trenitalia, che ne approfitta per far slittare ulteriormente il termine dell'effettivo pagamento.

Quand'è che si metterà fine a questa telenovela (già tanto costata a Trenitalia con i svariati ricorsi dei lavoratori sfiduciati dal ruolo di mediazione del sindacato e che ancora tanto potrebbe costare in spese legali) consentendo ai lavoratori di mettere nelle proprie tasche l'una tantum dell'una tantum?

E in tutto questo bailamme, le pulizie come vanno?

Decisamente sono migliorate in alcune regioni, soprattutto sul versante Alta Velocità, mentre il trasporto regionale, vuoi le scarse risorse messe in campo dalle regioni, vuoi perché alcuni gruppi imprenditoriali non hanno le professionalità tecnico logistiche per la gestione delle risorse umane, la situazione è ancora decisamente da migliorare.

E' oltremodo necessario che le parti sane dei sindacati, ed anche gli stessi lavoratori (con la forza delle deleghe), si impegnino affinché si getti acqua sul fuoco degli ammortizzatori sociali, principali responsabili della fine ingloriosa in cui attualmente versano gli appalti ferroviari.

... con il vento soffiato sul fuoco degli ammortizzatori sociali da qualche sigla sindacale ...

vitiello@fastferrovie.it

Abbiamo ricevuto questa lettera che, partendo dall'ennesimo incidente mortale, affronta il tema della sicurezza sul lavoro di cui spesso, anche nel numero scorso, ci occupiamo sulle colonne del nostro giornale. La lettera era molto lunga e abbiamo dovuto sintetizzarla per motivi di spazio. Sperando di non averne stravolto il senso, la pubblichiamo volentieri, lasciando al lettore le riflessioni del caso. (a.s.)

In memoria di Walter Pouli

di Oscar Notte

Cari Colleghi,

vi scrivo perché sono arrabbiato, Molto arrabbiato e triste, terribilmente affranto.

Sono un Ferroviere, un macchinista per l'esattezza, sono un dipendente di FS da 6 anni e da quando sono stato assunto continuo a ricevere notizie di colleghi deceduti svolgendo il loro lavoro.

Purtroppo uno sottovaluta sempre queste notizie fino a che non lo toccano di persona. Si sentono, e ci si dà poco peso perché non è successo a noi, perché non ci toccano nel profondo, per mille altri motivi fino al giorno in cui squilla il telefono, o un amico ti mette il braccio intorno al collo e ti rendi conto che sei un numero come tutti gli altri.

Il 15 marzo scorso Walter Pouli è deceduto venendo a contatto con la linea aerea, la linea elettrica di contatto dei locomotori. Walter era un operaio della TE (impianti elettrici) di RFI. Anche lui come me svolgeva il suo lavoro da diversi anni e tutti i giorni si "arrampicava" per effettuare la manutenzione alla linea aerea. Quel giorno purtroppo qualcosa non è andato come dove andare ed è rimasto folgorato dai 3000 V.

Walter era il fidanzato di mia sorella da circa due anni, quindi era quasi come un fratello per me e come un figlio per i miei genitori, quindi immaginate come la prenderemo a cuore. Lascia un figlio di 3 anni, mamma e papà e un fratello, oltre a tutti gli amici di cui era circondato.

Scrivo perché non trovo proprio logico che si esca al mattino per andare al lavoro, per costruirsi una vita, per costruire una famiglia e poi non tornare più in quella casa per la quale si sono fatte e si stavano facendo tante fatiche.

Quello che mi preoccupa ora è sensibilizzare l'opinione pubblica non con i nostri media che hanno cercato di colpevolizzare colui che purtroppo non tornerà mai più a casa dai suoi cari. La stampa colpevolizza Walter, quando io personalmente ho parlato con la PolFer e con un responsabile di RFI che mi diceva che le indagini sono ancora in corso e non si sa esattamente cosa sia successo. Dubito che un giornalista sia più informato di chi svolge le indagini, quindi non mi sembra giusto insultare così un lavoratore, il quale tra l'altro era un semplice preposto, un operaio non un responsabile; lui eseguiva semplicemente degli ordini. Tra l'altro i colleghi hanno dichiarato chiaramente e più volte che Walter è sempre stato un lavoratore responsabile, un gran lavoratore maledettamente fiero di quello che faceva. Per qualcuno è ovvio e molto più facile puntare il dito contro chi non si può difendere, contro chi ora non può più parlare, piuttosto che mettere in discussione il sistema, ma

io mi auguro con tutto il cuore che non accada, che non si cerchi di infangare il nome di Walter, un lavoratore come noi che svolgeva un lavoro pericoloso ma non avrebbe dovuto sicuramente rimetterci la vita.

Walter era quasi tutti i giorni a casa nostra, pranzo e cena, ed essendo la mia una famiglia di ferrovieri, si possono immaginare i discorsi. Si parlava spesso di lavoro e lui ha sempre detto che lavorava in situazioni di scarsissima sicurezza, che lui stesso faceva richiesta ai suoi responsabili dei DPI (dispositivi di protezione), dal caschetto alle funi di imbragaggio di sicurezza.

Ora io parlo non solo a nome di Walter, ma di tutti coloro che hanno dovuto subire lo stesso destino beffardo, probabilmente per questioni di costi, per fretta o per altri motivi, tutti sicuramente di poco conto rispetto al valore della vita umana. Parlo di costi perché la sicurezza ha un costo, anche oneroso; ci sono sempre più tagli al personale, e sicuramente più personale vuol dire più controlli e maggiore efficienza. Il discorso è molto lungo e credo che siamo tutti già abbastanza informati, non sto puntando il dito contro nessuno, non mi permetterei assolutamente, mi domando solo se valga la pena sacrificare la vita così, a 26 anni. Con tutto ciò non voglio neanche dire che Walter sia assolutamente incolpevole, perché io come tutti gli altri non sappiamo cosa sia successo realmente. Ma con un maggior controllo, con l'utilizzo di tutti i mezzi di cui si dovrebbe disporre e con il rispetto tutte le regole, probabilmente non sarebbe accaduto.

Walter era sicuramente un uomo buono, rispettoso e con dei valori. Una gran persona, un ragazzo dolce e premuroso verso suo figlio di 3 anni, al quale si dovrà ora dire che non rivedrà mai più suo il papà.

Venerdì 19 marzo: serata da incubo

di Massimiliano Davoli

Altro che festa del papà! questa sera Trenitalia ci ha regalato l'ennesima serata da incubo. Nella stazione di Milano Rogoredo, il treno IC 599 (Terni) viene annunciato progressivamente con 15' - 20' - 30' minuti di ritardo.

Decido allora di salire sul reg. 20431 delle h.18,05 che parte, comunque, con 10' circa di ritardo; questo treno percorre la linea "storica" e, dopo pochi chilometri, si ferma inaspettatamente nei pressi di Melegnano per effettuare una sosta "infinita" e immotivata, ripartendo solo alle h.18,29. Non sono stato in grado di capire cosa abbia generato tale sosta: nessun convoglio in transito, semafori verdi.

Alle 18,33 il 20431 si ferma ancora a S.Zenone, questa volta per dare precedenza, nell'ordine, ad un "merci" diretto a Milano e dopo circa tre minuti ad un locomotore solitario sempre diretto verso il capoluogo.

Il treno riparte alle 18,38 quasi singhiozzando, io e gli altri passeggeri siamo sbalottati su e giù tipo "montagne russe". Alle 18,45 approda a Lodi, dove scendo a prendere un po' d'aria e a cercare di capire quanto ritardo ha accumulato il "Terni" che, oramai, ci sarà alle costole nonostante il mostruoso ritardo previsto già in partenza. Sul marciapiede incontro alcuni pendolari piacentini (con le mie stesse intenzioni) che riferiscono di un ritardo di circa 40' per l'IC; decidiamo quindi di risalire sul 20431.

Dopo aver effettuato fermata nella stazione di Secugnago, raggiungiamo Casalpusterlengo alle 19,02; qui dopo aver scaricato alcuni passeggeri, trascorrono inesorabili altri secondi e tutto fa pensare che stia per avvenire il "sorpasso" by IC: "prestare attenzione al binario X per treno in transito...", giro la testa e vedo "sfrecciare" (si fa per dire) il "Terni". Naturalmente, la prima reazione sarebbe quella di spaccare tutto, ma è venerdì, il calvario sta per finire e anche in quest'occasione decido di rimandare la "reazione violenta".

Alla fine raggiungiamo la stazione di Piacenza alle 19,23 con 23 minuti di ritardo: terrificante! Ancor peggio se penso che il nostro obiettivo iniziale era quello di arrivare 37 minuti prima! Sono sceso dal treno demoralizzato, perché la situazione è in continuo peggioramento e perché mi sento ostaggio quotidianamente di un "sistema" che fa schifo.

Grazie ancora al gruppo FS per avermi rovinato il week-end e per avermi costretto a viaggiare scomodamente su sedili sporchi e maleodoranti.

Amarcord... le pensioni cosa erano, cosa saranno.

Trattamenti pensionistici pubblici sempre più in caduta libera, inadeguati ed insufficienti gli interventi fiscali e le risorse economiche a sostegno del secondo pilastro pensionistico.

di Agostino Apadula



Sulla disciplina previdenziale, sia quella di base che del secondo pilastro - quest'ultima comunemente detta complementare o integrativa, il bilancio degli ultimi due decenni, salvo auspicabili quanto impossibili prese di coscienza da parte del mondo politico nel corso di questo anno, è stato, in senso negativo, perlomeno dirompente.

Sia negli anni '90 del secolo scorso che nel corso del primo decennio del nuovo secolo, sono stati realizzati interventi profondi di riforma in campo pensionistico che hanno mutato irrimediabilmente il valore dei trattamenti, al punto da far venire meno,

per essi, la possibilità di assolvere a quella che era la loro destinazione: garantire ai lavoratori in quiescenza il mantenimento di un tenore di vita perlomeno simile a quello che le prestazioni lavorative e le retribuzioni correlate assicuravano. Tutto ciò in ragione dei notevoli contributi previdenziali versati nel corso dell'attività lavorativa, oltre che per rispondere alla necessità di assicurare la sopravvivenza a chi con il suo lavoro aveva contribuito a determinare la ricchezza ed il progresso del paese.

La Riforma Amato prima, con il D.L.vo 503/1992 quindi, ma soprattutto la Riforma Dini - Treu con la



legge 335/1995, tuttora asse portante dell'ordinamento pensionistico italiano relativamente al primo pilastro, nonché la prima normativa d'istituzione della materia di previdenza complementare legge 124/93, in verità una legge inadempiente quasi del tutto per le scarse risorse economiche che aveva previsto per la formazione del secondo pilastro pensionistico, sono i provvedimenti legislativi che hanno segnato negativamente la storia previdenziale del nostro Paese.

Per effetto di questi interventi legislativi quindi la garanzia di un trattamento pensionistico che era pari, ricorderanno tutti, all'80% dell'ultima retribuzione è scemata miseramente e conseguentemente si annuncia per i lavoratori pensionanti ed ancor più per le generazioni future, trattamenti previdenziali da terzo mondo, insufficienti persino ad assicurare la sopravvivenza.

Ferme restando le modifiche della Riforma Amato alla previdenza del primo pilastro, che pure ha introdotto delle riduzioni nel calcolo dei trattamenti pensionistici ai quali si applica in tutto o in parte il sistema di calcolo retributivo, è necessario invece evidenziare i contenuti della Riforma Dini-Treu, che è innanzitutto caratterizzata dall'introduzione del sistema contributivo, per il calcolo degli assegni pensionistici per i lavoratori assunti a far data dal 1° gennaio 1996 e per coloro che a tale data non avevano maturato almeno 18 anni di contribuzione, ovviamente per la quota di pensione maturata successivamente appunto al 31/12/1995.

Due gli aspetti fondamentali nei quali differisce il

vecchio sistema di calcolo retributivo delle pensioni da quello contributivo introdotto dalla Dini - Treu: i requisiti di accesso al pensionamento di seguito elencati, ma soprattutto i criteri per la determinazione del valore economico della pensione. Infatti mentre il sistema retributivo determina la pensione in misura percentuale su una media delle retribuzioni percepite nel tempo dal lavoratore, in genere la pensione è calcolata in misura del 2% per ogni anno di lavoro, in modo da ottenere il fatidico 80% della retribuzione in presenza di 40 anni di lavoro, nel sistema contributivo si calcola invece la pensione convertendo il totale dei contributi (montante contributivo) che il lavoratore ha accumulato nell'arco di tutta la sua vita lavorativa. Nel sistema misto si determina la pensione in parte con la regola retributiva e in parte con la regola contributiva.

Sostanzialmente si può quindi affermare che le caratteristiche salienti del sistema contributivo intero, introdotto dalla legge 335/95, sono quindi:

- età pensionabile variabile da 57 a 65 anni con 5 anni di contribuzione;
- abolizione della pensione di anzianità;
- abolizione del trattamento minimo;
- calcolo della pensione in ragione del montante virtuale dei contributi versati durante l'intera vita lavorativa rivalutati nel tempo in ragione alla media della variazione del PIL nel quinquennio precedente;
- trasformazione del montante contributivo virtuale in rendita tramite l'uso di "coefficienti di trasformazione", così denominati perché "trasformano" i



contributi in pensione. Tali coefficienti sono stati determinati con calcoli matematico-attuariali, che tengono conto anche della “speranza di vita” dell’iscritto al momento del pensionamento. Il calcolo dei coefficienti introdotti dalla Legge Dini si basa sulla mortalità rilevata dall’ISTAT al 1990 e tiene conto della probabilità di lasciare superstiti e di un incremento reale del PIL dell’1,5%;

- previsione della revisione dei coefficienti con cadenza decennale.

La riforma contemplava appunto una fase di transizione fra il vecchio sistema retributivo e il nuovo sistema contributivo per le casistiche seguenti:

- lavoratori con contribuzione al 31.12.1995 > 18: la pensione viene calcolata integralmente con sistema retributivo, in questo sistema è prevista la pensione di vecchiaia e la pensione di anzianità,

- lavoratori con contribuzione al 31.12.1995 < 18: l’assegno pensionistico viene determinato in base al sistema retributivo con riferimento agli anni sino al 31.12.1995 e secondo il metodo contributivo per gli anni successivi a tale data, chi ricade in questo sistema può optare per l’applicazione del sistema contributivo integrale, anche in questo sistema sono previste la pensione di vecchiaia e quella di anzianità;

- il sistema contributivo intero si applica invece a coloro che alla data dell’31.12.1995 non hanno contributi accreditati, perché hanno iniziato a lavorare a far data dal 1° gennaio 1996 in poi, in questo sistema è prevista soltanto la pensione di vecchiaia;

- restrizione dei requisiti per il pensionamento di anzianità: introduzione del requisito di età minima (57 anni), con 35 anni di contribuzione. Nessun requisito di età in presenza di 40 anni di contribuzione.

Su questo impianto normativo interviene successivamente la Riforma Maroni (L. n. 243/2003), che nonostante le fortissime polemiche politiche e sindacali che ne hanno caratterizzato l’iter parlamentare, sul piano sostanziale aveva previsto la salvaguardia di molte regole preesistenti, disponendo tra l’altro:

- per il sistema contributivo: l’aumento progressivo dell’età pensionabile da 57 a 65 anni M e 60 F e l’introduzione della pensio-

ne di anzianità;

-rispetto alle pensioni di anzianità (sistema retributivo e contributivo): l’introduzione dei requisiti cumulati età più anzianità, che prevedeva in fase d’avvio il cosiddetto “scalone”, destinatario delle polemiche surrichiamate, secondo l’articolazione seguente:

- 2008-09 : 60 anni+35 o 40 (autonomi 61)

- 2010 -13: 61 anni+35 o 40 (autonomi 62)

- dal 2014 : 62 anni+35 o 40 (autonomi 63)

Anche l’ultimo Governo Prodi intervenne poi a sua volta a sua volta sull’impianto della riforma Dini-Treu e a correzione della Riforma Maroni con la L. n. 247/2007 (di attuazione del “Protocollo sul Welfare” del luglio 2007), disponendo:

- per la pensione di anzianità: “l’abolizione dello scalone”, con mantenimento del requisito cumulato età più anzianità, ma con un’applicazione più graduale:

- 1/1/2008-30.6.2009: età 58 (autonomi 59);

- 1/7/2009-31-12-2010: età + anzianità = quota 95, età min. 59 (autonomi 96 e 60);

- 1/1/2011-31-12-2012: età + anzianità = quota 96, età min. 60 (autonomi 97 e 60)

- dall’1/1/2013: età + anzianità = quota 97, età min. 61 (autonomi 98 e 62);

- conferma della possibilità di pensionamento con 40 anni di anzianità contributiva indipendentemente dall’età.

Questa legge però ha avuto il torto rilevante di intervenire negativamente sul valore dei coefficienti di trasformazione dal 1° gennaio 2010, riducendo sostanzialmente il valore futuro dei trattamenti pensionistici, introducendo anche la previsione della cadenza triennale per le revisioni successive, che la legge 335/95 aveva previsto invece ogni dieci anni, normativa che evidentemente garantiva meglio il valore delle pensioni.

Età	L. n. 335/1995 Pil reale 1,5% Istat 1990	L. n. 247/2007 Pil reale 1,5% Istat 2002	Differenza
57	4,720%	4,419%	-6,4%
58	4,860%	4,538%	-6,6%
59	5,006%	4,664%	-6,8%
60	5,163%	4,798%	-7,1%
61	5,334%	4,940%	-7,4%
62	5,514%	5,093%	-7,6%
63	5,706%	5,257%	-7,9%
64	5,911%	5,432%	-8,1%
65	6,136%	5,620%	-8,4%

Con l'attuale Governo, il Ministro Sacconi, con una norma inserita quasi di soppiatto e tra l'indifferenza ed il menefreghismo di tutto il quadro politico, nel cosiddetto decreto anticrisi di agosto scorso (art.22-ter, comma 2, del D.L. n.78/2009, convertito in L. 102/2009) ha introdotto un'importante misura consistente nell'adeguamento automatico del requisito dell'età, a far tempo dall'anno 2015, per la maturazione del diritto alla quiescenza.

Questa nuova disposizione che costringerà i lavoratori a procrastinare nel tempo il pensionamento, servirà parimenti ad attenuerà l'effetto negativo derivante, sul valore delle pensioni, dalla riduzione periodica dei coefficienti di conversione. Infatti per effetto di queste modifiche, il valore del tasso di sostituzione dei trattamenti di base, il rapporto cioè esistente tra ultima retribuzione in attività di servizio e primo trattamento previdenziale liquidato, ad età di quiescenza costante, come si può vedere dalla tabella sottostante, si abbatta sostanzialmente, evidenziando il ruolo economico al quale dovrebbe assolvere la previdenza complementare, allorquando il sistema applicherà in via generalizzata ed esclusiva il metodo di calcolo contributivo (intorno al 2040), per garantire trattamenti pensionistici degni di essere chiamati tali.

Tassi di sostituzione per generazioni

Età al pensionamento 63 anni (% ultima retribuzione/reddito)

	2020	2030	2040	2050	2060
Dipendenti	62,1	57,0	52,8	51,8	50,8
Autonomi	45,4	35,3	32,1	31,4	30,8

(fonte: RGS aggiornamento 2008)

E' opportuno, sempre in relazione alla previdenza di base, segnalare anche come si sia poi risolta la querelle, all'interno dell'ordinamento pensionistico, in tema di cumulabilità tra pensione e reddito lavorativo. Infatti con l'art. 19 del D.L. n.112/2008, convertito nella L. n.1337/2008, a far data dal 1° gennaio 2009 è consentita la totale cumulabilità delle pensioni dirette di anzianità a carico dell'Assicurazione Generale Obbligatoria e delle forme sostitutive ed esclusive di quest'ultima con i redditi da lavoro autonomo e dipendente.

Valore delle pensioni: il ruolo insufficiente svolto dalla previdenza complementare!

Per quanto attiene alla previdenza complementare, il legislatore è stato invece sino ad ora meno incisivo rispetto al ruolo determinante che il DLgs. n. 124/1993 aveva invece assegnato al secondo pilastro pensionistico: sopperire al gap negativo che derivava

sul valore dei trattamenti pensionistici, nel passaggio dal sistema di calcolo retributivo a quello contributivo introdotto dalla la legge 335/95, comunemente chiamata legge Dini, dal nome del Presidente del Consiglio che, un minuto dopo, ovviamente in senso metaforico, aver approfittato delle norme di legge che gli hanno permesso di andare in quiescenza con solo 20 anni di contributi, ha assolto al ruolo di risanatore del bilancio dello Stato introducendo senza esitazioni detto sistema di calcolo contributivo delle pensioni, omettendo di stanziare, per come la stessa 335/95 prevedeva, le risorse economiche necessarie per la previdenza complementare che aveva appunto il compito, sia pur con il contributo dei lavoratori, di continuare a garantire trattamenti pensionistici equi a coloro che sono interessati dal sistema di calcolo misto e/o dal contributivo intero.

Con il DLgs. n. 252/2005, noto come Decreto Maroni, viene riproposta la problematica della Previdenza Complementare, sia pur senza modificazioni di carattere strutturale, anche se si registra qualche significativa novità, soprattutto per quanto attiene al trattamento tributario delle prestazioni, diventato più favorevole e più protettivo dei Fondi Neoziali rispetto ai Fondi aperti.

L'obiettivo primario del Decreto Maroni era il deciso rilancio della previdenza complementare che, di questo non si poteva non prendere atto, aveva riscontrato un modesto

tasso di successo tra i lavoratori specialmente di più giovane età, ai quali sostanzialmente era destinata.

Per lo sviluppo del comparto complementare, il Decreto stabiliva, come si ricorderà, una specifica manovra avente ad oggetto il TFR.

Con la normativa introdotta dal DLgs. n.252/2005 si è cercato di destinare l'impiego del TFR, che da solo vale circa il 7% della retribuzione annua, per assicurare sostegno finanziario alla pensione del secondo pilastro. In tal senso si definì una manovra per indirizzare il TFR verso la previdenza complementare, prevedendo anche un meccanismo di conferimento tacito da parte dei lavoratori qualora restavano "silenti", dopo essere stati espressamente interpellati dal proprio datore di lavoro riguardo alla destinazione da dare al TFR di competenza.

Questa modalità, come si potrà ricordare, fu denominata "del silenzio-assenso".

Una operazione di convincimento verso i lavoratori ad investire il TFR sulla Previdenza Complementare che obiettivamente non ebbe il successo sperato, considerato che i lavoratori per la massima parte, anche per l'ancora inadeguata fiscalità di vantaggio resa la sistema pensionistico complementare, hanno continuato a privilegiare le certezze di rivalutazione garantite dal sistema che regola l'accantonamento del TFR.

Nelle more dell'attuazione di questa manovra, il Governo Prodi, nel frattempo subentrato al Governo Berlusconi, in sede di formulazione finale della L. n. 296/2006, legge finanziaria 2007, introdusse una serie di provvedimenti:

- l'anticipazione al primo semestre del 2007 per l'attuazione della manovra prevista dal Decreto Maroni in tema di conferimento del TFR nella previdenza complementare, che come si ricorderà si era così concepito: conferimento espresso, diniego espresso, conferimento tacito;

- l'obbligo di versamento all'INPS, da parte delle aziende, dell'intero TFR maturando dal 1° gennaio 2007, non destinato a previdenza complementare, fatta eccezione per le imprese con meno di 50 addet-

ti.

Con quest'ultima disposizione, al di là delle ricadute sulle imprese, è bene sottolineare che per il lavoratore non è cambiato nulla, in quanto sono restatesalvaguardate le obbligazioni nei suoi confronti circa il TFR per il quale continua a rapportarsi per ogni adempimento al proprio datore di lavoro, ai sensi dell'art. 2120 e seguenti del codice civile.

L'iniziativa del conferimento del TFR alla previdenza complementare ha avuto quindi un successo limitato, registrando una appena discreta crescita di adesioni e dei volumi degli accantonamenti nel comparto della Previdenza integrativa.

Sarebbe davvero auspicabile a questo punto, a nostro giudizio, che quanto prima i nostri Governanti prevedano il varo di opportuni interventi legislativi per assicurare un effettivo rilancio della previdenza di secondo pilastro, il cui ruolo strutturale nell'assetto pensionistico del Paese risulta evidente da quanto in precedenza indicato a proposito delle prospettive di riduzione in valore della previdenza di primo pilastro.

Provvedimenti legislativi che ovviamente prevedano una accentuazione marcata della fiscalità di van-

taggio e la destinazione di congrue risorse sul secondo pilastro pensionistico, da assumere, a nostro giudizio, con celerità, in quanto il passaggio dal sistema retributivo a quello contributivo si sta, sia pur gradualmente, realizzando tanto da essere ormai prossimi i primi pensionamenti i cui trattamenti pensionistici saranno più leggeri, in quanto determinati con il sistema misto, così denominato per come già detto, perché in parte contributivo e in parte retributivo, sui quali pertanto si registreranno purtroppo sostanziali riduzioni rispetto ai trattamenti pensionistici che venivano calcolati con il sistema retributivo intero.

apadula@fastferrovie.it





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

artwork - Ideo Roma

Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo.
È possibile ottenere il Fascicolo Informativo presso tutti i punti vendita di HDI Assicurazioni.
Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo www.hdia.it

Al tuo fianco, ogni giorno

HDI

ASSICURAZIONI