

# LA VOCE

delle attività ferroviarie

N° 1-2 Gennaio-Febraio 2012

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE



**Il lavoro ferroviario  
è usurante?  
Noi diciamo di sì.**

Anno V N° 1-2/2012 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.

www.hdi.it



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

**Passano gli anni, cambiano i governi, ma il copione è sempre lo stesso**

*di Pietro Serbassi*

pag. 4

**L'ANSF e lo stato di attuazione dei processi di Organizzazione**

*di Vincenzo Multari.*

pag. 6

**Il Tpl, la sua evoluzione e l'avvio alla liberalizzazione**

**Un po' di storia**  
*di Alba Pietrazzi*

pag. 10

**Treni Notte. Le voci di dentro.**

**Il caso dei Treni Notte: una vertenza infinita**

*di Presidio Prenestina*

pag. 12

**RFI: l'incapacità di fronteggiare l'emergenza**

*di Carlo Nevi*

pag. 19

**Il posto fisso?**

**Che monotonia!**

*di Mauro Margiotti*

pag. 20

**Macia un libro da leggere**

*di Enzo Rogolino*

pag. 23

**Da culla della CULTURA a patria della MEDIOCRITA'**

*di Adolfo De Santis*

pag. 24

**Sul Decreto**

**Liberalizzazioni**

*di Marco Peroli*

pag. 26

**Toilette con vista**

*di Justo*

pag. 29

**Come si cambia.**

(a.s.)

pag. 30

## GIALLOFISSO

**Appuntamento con il futuro**

*di Antonio Scalise*

pag. 31

**Sentenza su IVU in Sardegna: cosa è successo veramente**

n.s.

pag. 32

## PREVIDENZA

**Previdenza dei ferrovieri ex Genio**

**Verso la regolarizzazione**

*a cura di Agostino Apadula*

pag. 35

**I lavori usuranti secondo il**

**Ministro Fornero**

*a cura di Agostino Apadula*

pag. 38

# N° 1/2

# 2012

### SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

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

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

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

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

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

**GENOVA** 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

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

**NAPOLI** 081-5672317 Fabbriato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

**PALERMO** 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

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

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

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

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

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

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

### LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE

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

Anno V - N° 1-2/2012  
Autorizzazione del Tribunale di Roma  
n° 353 del 14 Settembre 2006

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

Hanno collaborato a questo numero: **Adolfo De Santis, Agostino Apadula, Enzo Rogolino, Justo, Marco Peroli, Vincenzo Rogolino**

Foto: Fototeca FS  
Archivio fotografico FastferroVie curato da:  
**Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino**  
Copia: euro 2.00  
Abbonamento euro 18.00  
Abbonamento Sostenitore euro 450.00  
I versamenti devono essere effettuati sul c/c Bancario n° 13 intestato a FastferroVie, presso ist. San Paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini (Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)  
Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)  
Chiuso in tipografia: il 10 Marzo 2012  
Tiratura: 7000 copie

# Passano gli anni, cambiano i Governi, ma il copione è sempre lo stesso.

di Pietro Serbassi

**A**prire il primo editoriale del 2012 con un pensiero più ottimista non mi riesce, anzi ritengo che proprio questo sia il massimo dell'ottimismo possibile, una sorta di "speriamo che ce la caviamo anche stavolta".

Abbiamo chiuso il 2011 con il famoso decreto "SalvaItalia" che il Segretario Generale della CISL, Raffaele Bonanni, ha bollato con "un Decreto così lo sapeva fare anche mio zio che di economia non sa niente!".

Non saprei e non voglio giudicarlo nel suo complesso ma certamente, per quanto ci riguarda, il fatto che questo decreto ha cancellato la norma a tutela del mondo del lavoro della mobilità terrestre che solo nell'ultimo decreto, cosiddetto di ferragosto, era stata a fatica inserita, non ci fa essere affatto ottimisti. Certamente potrei però dire che anche mio zio, che sa di economia quanto quello di Bonanni, avrebbe fatto meglio e si sarebbe astenuto dal cancellare una norma che il Governo precedente aveva a fatica costruito e che, dando un minimo di equilibrio, era stata uno stimolo per diverse trattative aziendali che andavano verso la costruzione del contratto di settore della mobilità. Il prof. Catricalà, che quando era a capo dell'Antitrust aveva espresso una posizione di forte critica nei riguardi della norma di ferragosto, è stato conseguente non appena salito sul nuovo scranno assegnatogli dal prof. Monti.

Altro pallino, con sensibilità trasversali fra le varie forze politiche presenti in Parlamento - e con un'apparente omogeneità di pensiero dentro al "Governo dei Professori" - è il tema delle liberalizzazioni. Stanno cercando di farci bere che esse si realizzino "regalando" qualche licenza di taxi in più nelle grandi città italiane, qualche altra per l'apertura di nuove farmacie e distruggendo il Gruppo FSI e tutti gli altri gruppi che oggi gestiscono i servizi di pubblica utilità che hanno ancora in seno sia la gestione dell'infrastruttura che l'erogazione del servizio. Neanche il solito "zio" riesce a convincersi che sia la strada giusta e a dimostrazione di ciò c'è il fatto che ad oggi l'annuncio di partire a razzo con le liberalizzazioni è molto attenuato e personalmente ritengo che il ministro Passera, che doveva mettere in pratica questi precetti, non essendo uno sprovvisto - anche grazie alla sua esperienza nella gestione del Gruppo Poste Italiane - si è posto qualche problema del tipo: se si separa il Gestore dell'Infrastruttura dall'Impresa Ferroviaria, chi paga i debiti? Fino a prova contraria ad oggi non è stato messo in discussione da nessuno che nella sua gestione l'Ing. Moretti abbia trovato il Gruppo FS con un grande sbilancio economico e Trenitalia in una situazione di fallimento tecnico, mentre oggi i Bilanci risultano sani, con un programma di rientro dei debiti. Pertanto è evidente che rompere questa situazione significherebbe farsi carico della responsabilità di riportare le Ferrovie dello Stato in una situazione economicamente complicata, replicando le



esperienze Alitalia o Tirrenia - che molto sono costate agli italiani - solo per posizioni di principio, se non addirittura di "antipatia" nei riguardi dell'Ing. Moretti stesso.

*... se si separa il Gestore dell'Infrastruttura dall'Impresa Ferroviaria, chi paga i debiti? ...*

È evidente la nostra contrarietà a una frammentazione del Gruppo FSI e a processi di liberalizzazione senza la preventiva costruzione di regole chiare e trasparenti sul lavoro che mettano fine al dumping sociale, accentuatosi sempre di più in questi ultimi anni.

La posizione del Governo ha di fatto allontanato la possibilità di fare contratti che garantiscano i lavoratori del settore e anche le aziende, lasciando spazio a chi in maniera piratesca aggredisce il mercato del trasporto ferroviario applicando le forme di contratto di lavoro più disparate. Un sistema che, al netto della necessità di dover liberalizzare "perché lo chiede l'Europa" o la moderna organizzazione di ogni nazione, è diventata una necessità per contenere i costi e auspicare una maggiore qualità del servizio che solo il libero mercato impone. Poi, di motivazioni, chi più ne ha più ne metta.

Il Governo, qualsiasi Governo deve farsi carico della costruzione di norme che tutelino le parti più deboli in maniera omogenea. Nel caso di specie sono i lavoratori dipendenti del trasporto terrestre, non certamente quei "capitani coraggiosi" che proprio in Italia, più che in qualsiasi altra Nazione, fanno gli imprenditori con i soldi di tutti. La vicenda Alitalia e altri esempi che potremmo fare, iniziando da quello dell'IRI, sono in questo senso lampanti.

Ma le polemiche storiche non aiutano, anche se *historia magistra vitae*.

## Editoriale

Comunque, nonostante le scellerate scelte del "Governo dei Professori", con diverse imprese ferroviarie il confronto negoziale è proseguito e, con geografie sindacali variabili, negli ultimi mesi sono stati firmati contratti aziendali di lavoro che fanno riferimento alla piattaforma del CCNL della Mobilità approvata da tutte le sette OOSS, che poi successivamente hanno firmato accordi di procedura con le parti datoriali e con il Governo fino all'accordo siglato sui quattro punti comuni del CCNL della Mobilità.

Certamente è innegabile - e più volte su queste colonne lo abbiamo denunciato - che l'attuale stallo è dovuto all'opposizione chiara delle associazioni datoriali ASSTRA e ANAV con la complicità, mi si consenta la malizia, anche di qualche OS. Quindi, chi oggi contesta la firma di accordi aziendali in linea con quanto finora concordato insieme o è in malafede o è colluso con un sistema che preferisce farsi imporre dai "professori del momento" regole che non ha il coraggio di creare perché non sa - o non vuole - governare i temi difficili che il ruolo richiede.

Noi come FAST siamo consapevoli delle difficoltà e delle gravi responsabilità che ci stiamo prendendo, ma siamo altresì consapevoli che il mondo delle relazioni industriali è notevolmente cambiato e le aziende non si fermano più davanti a un mancato accordo, bensì la rottura dei negoziati è vista come una liberatoria ad agire fuori dalle vecchie regole e in assenza di nuove. Pertanto riteniamo che sia giunto il momento di rivedere il modo di fare sindacato.

Serve innanzitutto che il sindacato riconquisti il proprio ruolo e il rispetto di quanto sottoscrive sia con le controparti, sia con l'opinione pubblica, sia soprattutto con la propria base associata.

Si sente parlare di riformulare le nostre relazioni industriali sul modello tedesco, ma in Germania prima di tutto le parti rispettano gli accordi! Non come accade in Italia, dove un'impresa come Trenitalia è molto brava a lagnarsi di non riuscire a fare gli accordi che fanno altre Imprese Ferroviarie con gli stessi sindacati, salvo poi evitare di ammettere di avere, dal 2003, costantemente violato il CCNL delle Attività Ferroviarie; con il programma IVU Crew Management per la gestione della produzione del personale di macchina e di bordo, poi, ha rotto l'ultimo barlume di credibilità che questa società aveva da parte dei sindacati.

Se ciò è stato possibile, è dovuto proprio al fatto che le attuali relazioni industriali sembrano considerare gli accordi sindacali alla stregua di "utili contributi" per gestire la pace sociale in azienda, non come norme di diritto quali essi sono. Inoltre il *leitmotiv* della crisi economica e delle difficoltà di Trenitalia è alla base di qualsiasi dibattito sindacale, quale opposizione alle tesi dei sindacati. Davvero poco, se poi lo stesso management, nelle uscite pubbliche, si auto-esalta sugli ottimi risultati ottenuti, come se tutte le positività sono merito del management e nulla hanno fatto i ferrovieri!

Anche in questo caso diventa cartina di tornasole il modo "tignoso" con cui si sta cercando di utilizzare un programma informatico che non solo viola gli accordi

aziendali sugli orari di lavoro, ma crea disagi reali sulla produzione, aumentando spesso i costi di gestione e la microconflittualità, senza poi entrare nella ricerca dei costi del Programma stesso, su cui stendiamo un velo pietoso.

Chissà se un giorno qualcuno chiederà il conto di ciò all'Ing. Soprano?

Parimenti auspichiamo che qualcuno prima o poi chiederà conto, a Trenitalia e al Gruppo FSI, anche della vertenza dei treni notte, che al netto della propaganda che qualche politico agitapopolo si sta facendo, ignorando di ricoprire posizioni di responsabilità amministrativa, sta stagnando nella palese intenzione che con il tempo calino i riflettori su quei colleghi che da mesi sono accampati per protesta sui vari tetti. Sicuramente il tempo non gioca a loro favore (personalmente direi: Nostro), anzi lo sfinimento rischia di prevalere e il fatto che vengono proposti contratti a termine di *outsourcing* con scadenze diverse, limiterà il grande problema nel tempo a gruppi sempre più circoscritti. L'Italia avrà non solo perso in livelli occupazionali, ma anche nel sistema trasportistico d'impatto sociale, perché continuiamo a essere convinti

che questo servizio poteva essere ottimizzato ma non chiuso; la scelta del vettore di trasporto dovrebbe essere una garanzia che il Governo di una Nazione deve assicurare al cittadino.

Tornando al tema centrale delle relazioni industriali e degli accordi firmati, è evidente che dove è stato possibile migliorare le condizioni di lavoro e dare più garanzie, come FAST ci siamo resi parte attiva e riteniamo che quegli accordi siano stati ben compresi dai lavoratori che li applicano sulla propria pelle. Nei fatti la nostra azione è mirata a ridurre l'effetto di dumping sociale che gli strappi al sistema creati dalle direttive governative sul trasporto ferroviario hanno favorito.

Sinceramente non ci sentiamo in contraddizione e siamo coscienti che quanto firmato nei contratti aziendali pesi nel confronto con il Gruppo FSI e soprattutto con Trenitalia, come peserà nel momento in cui riusciremo - perché prima o poi ci si riuscirà - a costruire il CCNL della Mobilità che questi contratti dovrà raccogliere, nel rispetto anche degli accordi confederali del 28 giugno 2011.

Aspettare sull'Aventino per poi correggere con la penna rossa quanto fatto da altri non è nel nostro costume, quindi fino all'ultimo tenderemo di percorrere la strada che, pur non essendo la nostra preferita, abbiamo accettato e ci siamo impegnati a rispettare.

È vero che qualcuno oggi sembra voler sciogliere l'unità sindacale, ma certamente non saremo noi a favorire questo processo.

---

*... siamo consapevoli delle difficoltà e delle gravi responsabilità che ci stiamo prendendo ...*

---





# L'ANSF e lo stato di attuazione dei processi di Organizzazione

di Vincenzo Multari

**S**ulla proposta del Ministero per le Politiche Europee e del Ministro dei Trasporti, di concerto con i Ministri degli Affari Esteri, della Giustizia, dell'Economia e delle Finanze per le riforme e le innovazioni nella pubblica amministrazione e delle Infrastrutture, è emanato il Decreto Legislativo 10 agosto 2007, n. 162.

Detto decreto disciplina le condizioni di sicurezza per l'accesso al mercato dei servizi ferroviari e ha l'obiettivo del mantenimento, del costante miglioramento della sicurezza del sistema ferroviario italiano, tenendo conto dell'evoluzione della normativa, del progresso tecnico e scientifico e dando la priorità alla prevenzione degli incidenti gravi, mediante:

- l'adeguamento e l'armonizzazione della struttura normativa nazionale con quella comunitaria;
- la progressiva adozione degli obiettivi comuni di sicurezza e dei metodi comuni di sicurezza;
- l'individuazione di un organismo Nazionale preposto alla sicurezza e di un organismo investigativo incaricato di effettuare indagini sugli incidenti e sugli

inconvenienti ferroviari;

- l'assegnazione dei compiti e delle competenze ai suddetti organismi e la ripartizione delle responsabilità fra i soggetti interessati.

Sulla base dell'art. 4 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 è istituita, con sede a Firenze, l'Agenzia Nazionale per la sicurezza delle ferrovie, con compiti di garanzia della sicurezza del sistema ferroviario nazionale, ed è operativa dal 16 giugno 2008.

L'Agenzia svolge i compiti e le funzioni per essa previsti dalla direttiva 2004/49/CE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 29 aprile 2004, "Direttiva relativa alla sicurezza delle ferrovie comunitarie", e ha competenza per l'intero sistema ferroviario nazionale riguardo ai requisiti di sicurezza del sistema ferroviario, comprese la sicurezza della gestione dell'infrastruttura e della circolazione e l'interazione fra le imprese ferroviarie e i gestori dell'infrastruttura.

Per le infrastrutture ferroviarie transfrontaliere i compiti di Autorità preposta alla sicurezza possono essere affidati, a seguito di apposite convenzioni internaziona-

li, all'Agenzia, all'organismo per la sicurezza ferroviaria del Paese limitrofo interessato o ad apposito organismo binazionale cui l'Agenzia stessa può partecipare. Restano ferme, inoltre, le norme vigenti e le conseguenti competenze attribuite agli altri Organi dello Stato nelle rispettive materie inerenti alla sicurezza, con particolare riferimento al Ministero dell'Interno in materia di prevenzione incendi e soccorso tecnico urgente, al Ministero del Lavoro e della Previdenza Sociale in materia di sicurezza sul lavoro, al Ministero delle Infrastrutture in materia di opere civili nelle fasi realizzative delle stesse.

L'Agenzia, infine, non ha competenza su metropolitane, tram e altri sistemi di trasporto leggero su rotaia, sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario adibite unicamente a servizi passeggeri locali e sulle infrastrutture private utilizzate esclusivamente dal proprietario per le sue operazioni di trasporto di merci, mentre sulle reti regionali l'applicazione del decreto legislativo n. 162/2007 è posticipata di tre anni, per permettere l'unificazione degli standard, dei regolamenti e delle procedure di sicurezza.

L'ANSF è soggetto tecnicamente indipendente rispetto a tutti gli operatori nel campo del trasporto ferroviario.

Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti esercita una funzione di vigilanza sull'operato dell'ANSF ed espleta anche i controlli di legge previsti in relazione alla forma giuridica che è stata individuata per l'Agenzia.

L'Agenzia fornisce agli operatori ferroviari i principi informativi delle disposizioni e prescrizioni di loro competenza e vigila perché siano mantenuti gli attuali livelli di sicurezza, inoltre ne promuove il costante miglioramento in relazione al progresso tecnico e scientifico, garantisce un trattamento equo e non discriminatorio a tutti i soggetti interessati alla produzione di trasporti ferroviari, contribuisce all'armonizzazione delle norme di sicurezza nazionali e internazionali favorendo l'interoperabilità della rete ferroviaria Europea.

I principali compiti operativi che l'Agenzia svolge sono:

- definire il riordino del quadro normativo in materia di sicurezza della circolazione ferroviaria
- verificare l'applicazione delle norme adottate
- validare processi autorizzativi e omologativi di sistemi, sottosistemi e componenti
- rilasciare i certificati di sicurezza alle Imprese Ferroviarie e le autorizzazioni di sicurezza ai Gestori dell'Infrastruttura

Attualmente il funzionamento dell'agenzia è assicurato con l'utilizzazione nel limite massimo di duecentocinque unità di personale, numero non superiore a dodici provenienti dai ruoli del Ministero dei Trasporti, in

regime di comando; per la restante parte con personale tecnico, avente riconosciute capacità e competenza provenienti da società del Gruppo FS S.p.A., sulla base dell'art. 4 comma 8° del D.Lgs n. 162.

Il comma 6° del medesimo art. 4, modificato dalla legge n.152 del 2010, prevede che con separati regolamenti su proposta del Ministro dei Trasporti, di concerto con il Ministro dell'Economia e delle Finanze e con il Ministro per le Riforme e le Innovazioni nella pubblica amministrazione, da emanarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del presente decreto ai sensi dell'art. 17, comma 2, della legge 23 agosto 1988, n. 400 e successive modifiche, si provveda alla:

a) definizione dell'assetto organizzativo, centrale e periferico, dell'Agenzia, indicazione del comparto di

contrattazione collettiva individuato ai sensi dell'art. 40 del decreto legislativo n. 165 del 2001, adozione dello statuto, recante fra l'altro il ruolo organico del personale dell'Agenzia, nel limite massimo di trecento unità, nonché alla disciplina delle competenze degli organi di direzione dell'Agenzia;

b) definizione delle modalità del trasferimento del personale da inquadrare nell'organico dell'Agenzia proveniente dal Ministero dei trasporti, per il quale si continuano ad applicare le disposizioni del comparto Ministeri per il periodo di comando di cui al comma 8, nonché del personale di cui alla lettera b) del citato comma 8, da inquadrare nell'organico dell'Agenzia nel limite del 50 per cento dei posti previsti nell'organico stesso, fermi restando i limiti di cui alla lettera a) del presente comma;

c) disciplina del reclutamento da parte dell'Agenzia delle risorse umane, individuate mediante procedure selettive pubbliche ai sensi dell'art. 35 del decreto legislativo n. 165 del 2001, da espletarsi entro sei mesi dall'entrata in vigore del relativo regolamento (prevedendo una riserva di posti non superiore al 50% destinata al personale proveniente da società del Gruppo FS).

Al personale proveniente da Società del Gruppo FS che accede al ruolo organico dell'Agenzia sono riconosciuti la collocazione professionale equivalente a quella ricoperta nel precedente rapporto di lavoro e, se più favorevole, il mantenimento del trattamento economico di provenienza mediante assegno ad personam non assorbibile e non rivalutabile.

Al fine di illustrare pianamente il quadro normativo applicabile, all'ANSF oltre al D.lgs. n.162 del 2007, ulteriori disposizioni sono dettate dall'art. 2, comma 2° del D.lgs n. 135 del 2009, convertito con modificazioni nella legge n. 166 del 2009, il quale prevede che:

“Nel limite delle risorse finanziarie, e nel limite del numero di unità di personale compatibile con l'applicazione del trattamento giuridico ed economico del perso-

*... L'ANSF è soggetto  
indipendente rispetto a tutti  
gli operatori del trasporto ...*

nale dell'Agenzia nazionale per la sicurezza del volo nell'ambito delle suddette risorse, fino alla definizione del comparto di contrattazione collettiva, al personale dell'ANSF si applica il trattamento giuridico ed economico del personale dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza del Volo (ANSV).

Con delibera dell'Agenzia sono definiti i criteri di equiparazione fra le qualifiche e le posizioni economiche del personale provvisoriamente assegnato all'ANSF e quelle previste per il personale dell'ANSV, nonché l'equiparazione tra le due Agenzie. La delibera è approvata con decreto del Ministero dell'Infrastrutture e dei Trasporti, di concerto con il Ministero dell'Economia e delle Finanze e il Dipartimento della funzione pubblica della Presidenza del Consiglio dei Ministri". E' bene ricordare che al personale dell'ANSV è attribuito il trattamento giuridico ed economico stabilito per le corrispondenti qualifiche dell'Ente Nazionale per l'Aviazione Civile.

In data 13 ottobre 2011 il Consiglio dei Ministri, acquisti i poteri delle competenti Commissioni del Senato della Repubblica e della Camera dei deputati, ha approvato lo schema del D.P.R. recante il Regolamento per la disciplina del Reclutamento delle risorse umane da parte dell'ANSF, e a distanza di un mese si è arrivati all'emanazione del Decreto del Presidente della Repubblica di detto Regolamento, che entrerà in vigore il giorno successivo a quello della sua pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana.

Il procedimento di reclutamento è avviato con provvedimento del direttore dell'Agenzia, previa deliberazione del comitato direttivo relativa alla pianificazione triennale del fabbisogno e alle effettive necessità di assunzione di personale, secondo quanto indicato all'articolo 35, comma 4, del decreto legislativo n. 165 del 2001, tenendo, comunque, conto delle riserve e delle facoltà di assunzione previste dalla legislazione in materia.

I bandi concorsuali relativi al reclutamento del personale sono pubblicati per intero, mediante avviso nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana e sul sito internet dell'Agenzia.

L'espletamento delle prove e le valutazioni dei candidati partecipanti alla procedura di reclutamento sono affidate esclusivamente a una commissione esaminatrice nominata con provvedimento del direttore dell'Agenzia.

Le prove della procedura di reclutamento e le relative modalità di valutazione devono essere rapportate alla tipologia dei profili richiesti e possono essere differenziate con riferimento al tipo di contratto a tempo indeterminato o determinato.

L'accesso al ruolo di dirigente dell'Agenzia avviene, per i posti vacanti e disponibili, con concorso pubblico per esami, o per titoli ed esami, ovvero per corso-concorso selettivo di formazione bandito dalla Scuola superiore della pubblica amministrazione, secondo



quanto previsto all'articolo 28 del decreto legislativo 30 marzo 2001, n. 165, nonché il personale inquadrato nel ruolo dell'Agenzia, munito di diploma di laurea o laurea specialistica, che abbia compiuto almeno cinque anni complessivi di servizio presso l'Agenzia.

Il trenta per cento dei posti a concorso è riservato al personale dipendente dell'Agenzia appartenente da almeno quindici anni alla qualifica per la quale è previsto l'accesso con diploma di laurea o laurea specialistica, purché in possesso di tutti i requisiti richiesti dal bando. Qualora la quota di cui trattasi non sia interamente ricoperta da personale avente i requisiti sopra citati, la parte rimanente fino alla concorrenza del trenta per cento dei posti messi a concorso è riservata al personale dell'Agenzia comunque appartenente alla qualifica per la quale è previsto l'accesso con diploma di laurea o laurea specialistica, purché in possesso di tutti i requisiti richiesti dal bando, ivi compresa l'anzianità di servizio di almeno cinque anni.

Inquadramento del personale proveniente dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

Nei limiti delle risorse finanziarie di cui all'articolo 26 del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e in numero non superiore a dodici unità, il personale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti utilizzato dall'Agenzia, a domanda può essere trasferito e inquadrato nei ruoli dell'Agenzia stessa, a condizione che la domanda di trasferimento e inquadramento venga presentata dal personale non dirigente interessato entro centotrenta giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento.

#### **Personale proveniente dal Gruppo FS S.p.A.**

Nei limiti delle risorse finanziarie di cui all'articolo 26





del decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162, e del cinquanta per cento dei posti previsti nell'organico dell'Agenzia, il personale proveniente da Società del Gruppo FS, a domanda, può essere trasferito e inquadrato nei ruoli dell'Agenzia stessa. La domanda di trasferimento e inquadramento nel ruolo dell'Agenzia deve essere presentata dal personale interessato entro centoventi giorni dalla data di entrata in vigore del presente regolamento; successivamente, salvo motivato diniego, il personale che ha presentato tale domanda è inquadrato nel ruolo dell'Agenzia, secondo i criteri di equiparazione previsti dalla delibera.

Al personale che accede al ruolo dell'Agenzia mediante questa procedura è riconosciuto il trattamento giuridico ed economico applicato al personale dell'Agenzia con la garanzia del mantenimento del trattamento economico di provenienza, qualora fosse più favorevole, mediante assegno personale non riassorbibile e non rivalutabile. Inoltre, nel caso di lavoratori iscritti a fondi di previdenza complementare resta salva, ove possibile e anche tramite specifici accordi, la facoltà di mantenere dette iscrizioni e le relative prestazioni.

Il trattamento di fine rapporto maturato dai singoli lavoratori presso le società del Gruppo F.S. s.p.a., comprensivo delle rivalutazioni di legge, alla data dell'inquadramento nel ruolo dell'Agenzia è trasferito, su richiesta dell'interessato, alla predetta Agenzia e si cumula a tutti gli effetti, comprese le successive rivalutazioni di legge, con gli accantonamenti che saranno

effettuati a seguito dell'inquadramento nei ruoli dell'Agenzia medesima e a partire dalla data di inquadramento si applicano le norme applicabili al personale dipendente delle amministrazioni pubbliche, anche in materia di trattamento di fine rapporto.

A seguito dell'avvenuta pubblicazione nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana del DPR riguardante il regolamento recante la disciplina del reclutamento delle risorse umane da parte dell'ANSF, preme ricordare che dalla data della pubblicazione decorrono i 120 giorni (che scadono il 18 maggio 2012) utili per presentare la domanda di immissione a ruolo del personale attualmente distaccato da FS. Il modello di tale domanda è già disponibile e in assenza di domanda il personale ad oggi distaccato presso l'Ansf farà rientro nel Gruppo FS.

A oggi il Comitato di Direzione dell'Ansf ha approvato e trasmesso al Ministero dell'Economia e Finanze la nuova delibera di equiparazione, prevedendo per l'area professionisti l'istituzione di un'apposita commissione mista tra ANSF e Ministero per individuare il personale da inserire in tale area. Per quanto riguarda l'assegno ad personam, questo sarà oggetto di una nuova delibera da parte dell'Agenzia senza ulteriori passaggi confermativi da parte dei ministeri.

Il Gruppo FS ha espresso la volontà di rinunciare al preavviso per tutti i lavoratori che transitano in ANSF, mentre per quanto concerne la Carta di Libera Circolazione ha enunciato il diniego alla prosecuzione degli effetti dell'ART.23 del contratto di confluenza.

Per quanto interessa il contratto integrativo, l'intenzione dell'ANSF è quella di procedere a un confronto negoziale coinvolgendo sia la categoria dei Trasporti sia quella dei dipendenti della Pubblica Amministrazione.

Il Sindacato ha ribadito la necessità che la delibera di equiparazione e gli atti prodotti dall'ANSF abbiano la stessa forza giuridica. Bisogna approfondire il corretto inquadramento nel ruolo dell'ANSF di alcuni profili del personale attualmente distaccato. Rimane ancora da definire la data di riferimento per la definizione del montante economico da prendere in considerazione per la struttura dell'assegno ad personam.

In merito alla Carta di Libera Circolazione il Sindacato ha chiesto che l'Agenzia ponderi una modalità di compensazione rispetto alla differenza che si verrà a determinare tra la condizione attuale di distacco (CLC dipendente e familiare) e quella di definitiva immissione a ruolo (CLC al solo dipendente).

---

*... il procedimento di reclutamento  
è avviato con provvedimento  
del direttore dell'Agenzia ...*

---

**multarivincenzo@fastferrovie.it**

# Il Tpl, la sua evoluzione e l'avvio alla liberalizzazione

## Un po' di storia.

di Alba Pietrazzi

**L**iberalizzazione, una parola con la quale sempre di più stiamo purtroppo prendendo confidenza.

E' un concetto in realtà che per quanto riguarda il trasporto pubblico locale ha iniziato a prendere corpo dagli anni ottanta.

Fin dagli anni sessanta alle imprese di trasporto, infatti, veniva richiesto di farsi carico di problemi sociali, tra i quali anche quelli occupazionali, che si vennero a creare a seguito delle esigenze di ristrutturazione del settore industriale. Così agli inizi degli anni ottanta in tutti i paesi europei si è iniziato a pensare a un rinnovamento totale del Tpl, con l'obiettivo di rilanciarlo attraverso il risanamento delle aziende.

Gli enti locali, proprietari delle aziende di trasporto, si sono trovati in crescente difficoltà nel coprire i deficit di esercizio accumulati a causa degli elevati costi di gestione.

Infatti mentre agli inizi degli anni '60 i ricavi delle imprese di trasporto pubblico coprivano l'80% dei costi, nel 1982 la percentuale di copertura con i ricavi del traffico era scesa a poco più del 20%.

Il deficit era comunque ripianato totalmente e non esisteva alcun incentivo all'efficientamento della gestione, poiché la missione dell'impresa era quella di assicurare comunque il servizio.

In Italia questa fase di rinnovamento del contesto istituzionale e organizzativo del Tpl si è verificata nel 1981 con la legge quadro n.151 per l'ordinamento, la ristrutturazione e il potenziamento dello stesso, individuando nella Regione l'unico interlocutore per le funzioni

amministrative in materia di trasporti intraregionali.

La legge innovava sostanzialmente il sistema di finanziamento del settore, seguendo non più il criterio di ripiano "automatico" dei disavanzi, ma fissandone l'entità in riferimento ad alcuni parametri quali il costo economico standardizzato, le tariffe, i presunti ricavi da traffico, ecc.

La principale caratteristica di questo testo normativo è rappresentata dall'assunzione di una parte degli oneri finanziari delle aziende di trasporto pubblico locale a carico del bilancio dello Stato, previa costituzione di un Fondo nazionale per il ripiano dei disavanzi (FNT) i cui stanziamenti, determinati annualmente in sede di Legge finanziaria, vengono ripartiti fra le Regioni e da queste erogati alle aziende stesse.

---

*... l'Ente Locale esercitava un controllo diretto sulle aziende ...*

---

Purtroppo ci si è resi conto fin da subito dei limiti di questa legge, che sono da ricondurre alla mancanza di una separazione di ruoli tra ente di governo e azienda di gestione. Al primo infatti spettava la programmazione e il controllo, all'azienda quello di produrre servizi efficienti.

Si è determinata una situazione

nella quale le aziende di trasporto hanno di fatto assunto il compito di definire la politica dei trasporti, soprattutto nelle grandi città.

Questo è accaduto perché l'Ente Locale esercitava un controllo diretto sulle aziende.

Si tratta di individuare forme di gestione e strumenti più adatti a garantire agli Enti Locali la programmazione dei servizi di Tpl a partire dalle risorse economico -

sociali del proprio territorio e non basandosi sulle risorse delle aziende controllate; alle aziende, per contro, debbono essere garantite le condizioni per una gestione efficiente, nella certezza dei mezzi finanziari e nella disponibilità di un sistema infrastrutturale in grado di sopportare la quantità di servizi richiesta dallo stesso ente pubblico.

Si apre su questi temi un ampio





dibattito sulla privatizzazione delle "public utilities" che sfocerà con la legge Bassanini e il Decreto Burlando del 97.

Si stabilirà che lo strumento con il quale gli Enti Locali e le Aziende si misureranno per efficientare il sistema e responsabilizzare tutti è il contratto di servizio. Saranno delegati alle regioni i compiti di programmazione e amministrazione del Tpl e sempre ad esse saranno attribuite le relative risorse. Questo, preceduto da accordi di programma tra il Ministero dei Trasporti e le Regioni.

Prima ancora della riforma alcuni Enti Locali hanno stipulato contratti di servizio o accordi di programma con le aziende di trasporto, ricordiamo le aziende consortili dei capoluoghi dell'Emilia Romagna che hanno stipulato accordi con i rispettivi comuni, con la provincia

e con la Regione. Invece ATAC e Cotral hanno stipulato contratti di servizio rispettivamente con il Comune di Roma e la regione Lazio.

Arriviamo poi direttamente al 1 gennaio 2000, quando si stabilisce che le Regioni possono affidare in concessione le gestioni ferroviarie ristrutturate a società già esistenti, o che verranno costituite per la gestione dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale. Queste società avranno accesso per i loro servizi alla rete in concessione alle Ferrovie dello Stato S.p.A. con modalità che verranno stabilite in applicazione alla direttiva CEE 91/440.

Le leggi sopra esaminate definiscono il percorso verso la liberalizzazione del mercato del trasporto nel suo complesso e con qualsiasi modalità (ferroviaria, automobilistica) superando così la suddetta normativa comunitaria che escludeva i servizi a carattere locale dal suo campo di applicazione.

Ma ulteriori novità sono proprie dei nostri giorni, dove troviamo il settore della Mobilità incluso nel testo del Decreto Monti sulle liberalizzazioni.

I provvedimenti riguardano il Tpl e il servizio ferroviario regionale, che vedono la conferma dell'obbligo per le regioni di individuare i bacini ottimali di svolgimento del servizio, la conferma della proroga al 31 dicembre 2012 per la scadenza di tutti gli affidamenti diretti e una forte riduzione del valore economico massimo del servizio per l'affidamento in *house*, che non può comunque superare ulteriori tre anni.

Inoltre si vede l'inclusione del

## TPL

servizio regionale nella disciplina sui servizi pubblici locali, anche se in fase transitoria è confermata la validità dei contratti di servizio stipulati dalle regioni con Trenitalia fino alla scadenza del primo periodo (6 anni).

Per il servizio ferroviario è confermato l'affidamento all'agenzia dei trasporti dell'osservazione dell'efficienza dei diversi gradi di separazione tra gestione dell'infrastruttura e impresa ferroviaria.

Il testo non prevede alcun provvedimento di scorporo di RFI dal gruppo FS.

Rimane purtroppo la modifica all'art. 8 del Decreto Legge 138 con l'eliminazione del riferimento ai contratti collettivi nazionali di settore.

La messa in atto delle politiche di liberalizzazione genera la nascita di una pluralità di imprese che dovranno essere governate e sostenute da un forte sistema di regole, per evitare conseguenze pesanti per il lavoro.

La liberalizzazione priva di regole sviluppa la concorrenza sulle differenze contrattuali e sulla precarietà delle condizioni di lavoro.

La partecipazione alle gare e agli accessi all'infrastruttura non può - e non deve - essere disgiunta dal vincolo che riguarda la condizione contrattuale dei dipendenti.

E' necessario che le parti sociali (Associazioni Datoriali, Sindacali e Forze Politiche) riconoscano e attuino il Contratto Unico della Mobilità per affermare parità di diritti e di trattamento per tutti i lavoratori delle attuali e delle future imprese operanti.

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



## Treni Notte. Le voci di dentro.



La vicenda della cancellazione dei Treni Notte, di cui abbiamo già parlato su questo giornale, oltre a determinare la sostanziale divisione dell'Italia (almeno per quanto riguarda la libertà di spostarsi dei cittadini) tante e tanto pesanti ripercussioni ha provocato tra i lavoratori del settore che, lo ricordiamo, in numero di ottocento si sono trovati con il posto di lavoro a rischio.

Questa vicenda, del resto, deve far riflettere sul sistema delle esternalizzazioni che le grandi aziende di Stato hanno messo in atto con sempre maggiore audacia dagli anni novanta, e il Gruppo FS non è stato da meno. Un sistema che, di fatto, ha dato meno tutele al lavoro e meno qualità, alimentando una

nuova imprenditoria d'assalto che certamente non si è distinta per trasparenza e correttezza. Non vorremmo ora buttare il bambino e l'acqua sporca, ma certamente in molte di quelle aziende o cooperative non si vive un clima di tranquillità lavorativa.

Riteniamo che molti, in questa vicenda, non abbiano detto la verità giustificando tale scellerata decisione con la mera osservazione che il servizio Notte, non ripagandosi dal mercato, non può che essere cassato. Potremmo dire, se volessimo concederci un briciolo di qualunquismo che molte cose, persino i lauti stipendi di molti manager, si ripagano e si giustificano a fatica se il metro esclusivo è il mercato, il merito.

Ma la situazione, lo dicevamo, è davvero drammatica, quindi noi per primi non ci permettiamo ironie, né vogliamo correre il rischio di trasmettere anche solo il sospetto che il dramma dei lavoratori coinvolti e lo sconforto dei viaggiatori cui è negato il diritto di viaggiare dignitosamente possano essere affrontati senza la serietà, l'impegno e la caparbietà necessari.

Fast Confsal è stata da subito attenta, presente e propositiva ai tavoli di trattativa, rifiutando soluzioni raffazzonate e battendosi nella direzione di un esito che salvaguardi il diritto al lavoro di tutto quel personale e quello alla mobilità dei cittadini.

Abbiamo ricevuto da un gruppo di quei lavoratori che, ormai da mesi, stanno manifestando in diversi luoghi e con simili modalità, un articolo che oltre a ricostruire la vicenda fin dai suoi primordi, propone un'attenta analisi sulle responsabilità e sulle possibili soluzioni.

Alcuni passi ci sembrano arditissimi, non li condividiamo lo spirito e facciamo nostro il senso di frustrazione che chiaramente da quelle righe traspare.

Volentieri lo pubblichiamo.

## Il caso dei Treni Notte: una vertenza infinita

di Presidio Prenestina

### L'inizio della fine

Siamo un gruppo di lavoratori dei Treni Notte delle aziende Servirail Italia srl e RSI ITALIA srl (Rail Service International) che da oltre novanta giorni occupano i tetti e i locali di una palazzina di Trenitalia sita in via Prenestina 135/b a Roma, per manifestare contro

i licenziamenti avvenuti nel mese di dicembre 2011.

Sembra passata un'eternità da quel 24 novembre che ci ha visto coinvolti in una vertenza comune che si è sollevata dai poli logistici di tutta Italia delle tre aziende implicate (Servirail – Wasteels – RSI).

Da Torino a Milano, da Venezia a Messina, si sono unite contro le decisioni intraprese dal gruppo FSI attraverso l'Amministratore Delegato Mauro Moretti e l'AD Trenitalia Vincenzo Soprano con l'avallo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale non ha battuto ciglio alla soppressione di questo Servizio Pubblico.

Questa vertenza non nasce dai nostri licenziamenti, ma ha un'origine più lontana.

Difatti tutto cominciò nella Primavera del 2004, giorno in cui siamo entrati a far parte del famoso "Contratto di Confluenza alle attività Ferroviarie", ossia lo STES-

SO contratto dei dipendenti del Gruppo.

A quanto sostenevano le OO.SS. Nazionali, il suddetto contratto ci avrebbe tutelato maggiormente per le garanzie dei livelli occupazionali e dei salari professionali.

Ciò non è avvenuto e si è verificato il dramma che ha coinvolto tutti e 800 lavoratori e lavoratrici del settore Notte (Servirail Italia SRL ex Wagons Lits - Wasteels - RSI), a causa proprio di quelle tutele e "Clausola Sociale" che nell'ultima gara d'appalto venivano a mancare.

Wasteels e Servirail (ex CICTL) hanno una storia simile ma finali diversi.

Mentre i Treni Nazionali a Lunga Percorrenza sono stati soppressi e la nuova riorganizzazione ne prevede il fine corsa a Roma e Bologna spezzando, di fatto, l'Italia in due. Oggi l'appalto di ciò che rimane dell'accompagnamento notte è gestito dall'azienda "Angel Service", tra le altre cose, non è la vincitrice ma la seconda classificata, che ha ricevuto un affidamento temporaneo per sei mesi poiché l'azienda vincitrice "La Tecnica Spa" non è stata in grado di partire il giorno 11 dicembre 2011. Questo perché Trenitalia ha reso noto il vincitore della gara il 6 dicembre 2011, solo cinque giorni prima dell'inizio delle attività, in controtendenza rispetto ai termini fissati dalle norme vigenti.

Per quelli internazionali invece, Trenitalia SPA ha creato una società a rischio d'impresa con Veolià (Società di Diritto Francese), che ha assunto personale ex novo lasciando a casa quello operante in precedenza e qualificato (ex Wasteels).

La gestione del servizio è garantita da Veolià, che utilizza materiale Italiano realizzato e costruito con denaro pubblico, ma con personale francese.

Il materiale in essere è costato 425.000 euro a vettura di tipo MU (vettura letto a 3 posti di 1° e 2° classe) e 750.000 Euro a vettura di tipo T4S Excelsior (vettura letto fino a 4 posti di nuova generazione di 1° e 2° classe) per la loro ristrutturazione e costruzione; ovviamente il tutto finanziato con soldi pubblici.

Nessun bando di gara, nessun accordo a tale riguardo è stato stipulato tra le parti, lasciando che questa "liberalizzazione" fosse a senso unico.

Da ciò si evince che non tutto il settore Notte è in perdita com'è dichiarato, altrimenti non si sarebbe creata una Società a rischio d'impresa.

Nella logica di un'azienda che è costretta a fare un Servizio Pubblico poiché ha il monopolio, invece di creare una società a rischio d'impresa, non sarebbe stato ragionevole utilizzare gli utili delle tratte redditizie per coprire i buchi di bilancio di quelle che non lo erano?

A causa di tutto questo, oggi ci ritroviamo in tutti i Presidi d'Italia a chiedere, tramite petizione popolare, il ripristino dei Treni Notte e il lavoro che ci siamo visti sottrarre senza alcuna motivazione lecita. Famiglie lasciate senza speranza o un futuro cui guardare con

fiducia; donne e uomini che combattono insieme per scongiurare un ulteriore dramma sociale che sembra aver colpito l'Italia come mai successo in precedenza.

Questa, in sintesi è la nostra storia.

#### Clausole di salvaguardia?

Dal 2004, il Personale di Bordo cominciò a scortare non più solo le Vetture Letto ma anche la tipologia di vetture definite Cuccette (modello Comfort T4 sul territorio nazionale e Comfort T4 e Cuccetta Ordinaria C4 - C6 su tratte internazionali). Esempio: Treno 216 Stendhal Milano - Parigi - Milano). Si è così scongiurato un epilogo drammatico dei licenziamenti collettivi e la chiusura dell'ex Storica Wagons Lits a causa di un ridimensionamento dell'offerta delle vetture letto sul territorio da parte del gruppo FSI. Inoltre, nell'accordo siglato il 28 febbraio 2005 vi era una clausola che prevedeva che, qualora ci fosse stato un esubero di personale, questi sarebbero stati ricollocati all'interno di Trenitalia SpA. Nonostante l'accordo fosse stato firmato, non fu mai attuato poiché la mole di lavoro generata dalla gestione e scorta delle cuccette non presupponeva esuberanti all'impiego lavorativo, anche grazie al ricorso alla CIGS.

Citiamo da Verbale d'accordo del 18 febbraio 2005 firmato al Ministero del Lavoro, al punto 3:

"...fino a un massimo di 35 operatori specializzati saranno assunti entro il 31 luglio 2005 da Trenitalia..".

E' evidente che nel 2005 Trenitalia si rese disponibile ad assorbire il personale in eccedenza rispetto al volume lavorativo dell'appalto, onde evitare ripercussioni a livello occupazionale.

Nel 2011, invece, non si riesce a capire come mai non vi sia questa disponibilità e si sia discusso solo con i rappresentanti del gruppo FSI (Domenico Braccialarghe, Responsabile Risorse Umane) e non con l'AD di Trenitalia, Ing. Vincenzo Soprano.

Ci si chiede: perché non è stato mai citato l'accordo suddetto in sede di trattative dalle OO.SS?

Da ciò che si evince dai vari accordi e protocolli siglati nel tempo, si viene a conoscenza del fatto che a quanto denunciano le OO.SS. il sistema degli Appalti Ferroviari è in profonda crisi sin dal 2002.

Se nel 2002 si era a conoscenza che il settore degli appalti era in crisi, come mai ci sono voluti sette anni per avere la clausola sociale per il settore delle pulizie, come si evince da protocollo d'intesa firmato il 30 aprile 2009 presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e dalle OO.SS. Nazionali? E come mai, nonostante l'aggravarsi della situazione nel settore degli appalti ferroviari, non è stata estesa a tutti?

#### Crisi del settore e passaggio da SpA a Srl

Dopo 130 anni la storica Wagons Lits SpA del gruppo ACCOR chiude i battenti e cede il ramo d'azienda alla società Servirail Italia SRL, costituita il 23 ottobre 2008 e facente capo al gruppo NEWREST.

Con decorrenza 1 luglio 2010 la Compagnia Internazionale Carrozze Letto (CICLT) conferisce alla società Servirail Italia l'intero volume dell'attività interessata ai servizi di accoglienza, accompagnamento e assistenza alla clientela nonché di altre mansioni da svolgersi sulle composizioni dei Treni Notte in ambito nazionale.

La società Servirail Italia Srl si aggiudica la gara d'appalto con decorrenza 24 marzo 2010 e termine al 4 giugno 2012.

Vogliamo sottolineare come questo passaggio d'azienda abbia penalizzato i dipendenti da un punto di vista delle tutele in riferimento agli ammortizzatori sociali, in quanto ne ha prodotto la mancata disposizione. Infatti, noi dipendenti di Servirail dall'11 dicembre 2011, giorno del termine del rapporto di lavoro, ci siamo ritrovati costretti a fare la domanda di disoccupazione ordinaria presso l'INPS per avere un aiuto economico da parte dello Stato, nonostante le OO.SS. Nazionali avessero vigilato, a loro dire, sul corretto riassetto societario.

Allora come mai non vi è traccia del verbale dell'incontro successivo al primo che si doveva tenere il 10/06/2010 per verificare le corrette modalità del passaggio d'azienda? Affermiamo questo perché nelle precedenti crisi aziendali in seno a Wagons Lits si poteva accedere alla cassa integrazione, al contrario di quello che è successo con l'azienda Servirail Italia SRL.

Ai tempi in cui Wagons Lits prese in consegna le vetture di tipo cuccette si prospettava un periodo di rilancio del settore Notte. Furono fatte assunzioni a tempo determinato, poi trasformate a tempo Indeterminato, lasciando intendere un futuro florido da ambo le parti (lavoratori e azienda). Successivamente però le cose cambiarono a causa dei tagli alle percorrenze e alle vetture attuate dalle scelte di mercato del gruppo FSI in quanto, nonostante il servizio notte è un Servizio Pubblico - che pertanto riceve finanziamenti statali - Trenitalia SpA, al cambio orario del 2010, comunicò una soppressione delle corse di circa 10.000, pari al 15% delle attività di Servirail.

Ovviamente questo ha avuto gravi ripercussioni economiche sulla situazione aziendale, tanto che l'azienda aveva grosse difficoltà nel pagamento dei fornitori.

Ci chiediamo come il servizio dei Treni Notte, oltre a garantire la continuità territoriale del Paese e l'occupazione di molti lavoratori, sia stato lasciato morire in questa maniera permettendo a un'azienda pubblica monopolista di gestire risorse pubbliche e organizzare questo servizio senza prevedere la possibilità di un intervento che ne correggesse le disastrose scelte, che oltretutto hanno persino modificato i contratti di appalto in essere molto più del lecito.

Ci chiediamo ancora come mai un gruppo pubblico di queste dimensioni che, ribadiamo, prende sovvenzioni Statali per effettuare il "Servizio Universale" di cui fanno parte i Treni Notte, continui a esternalizzare le



lavorazioni rendendo il lavoro sempre più precario, anche in funzione del fatto che le gare d'appalto vengono sempre fatte al ribasso, costringendo le aziende appaltanti a derogare a contratti di lavoro, protocolli d'intesa (vedi protocollo d'intesa sulla mobilità siglato il 30/04/2009) e accordi sindacali che vanno a tutela dei lavoratori.

Crediamo che questo non sia il modo per risanare i bilanci; non si può permettere che la positività del bilancio vada a discapito della forza lavoro. In tutto questo, vediamo una grave mancanza della politica, in particolare dei due Ministeri preposti alla gestione di questa azienda: Dicastero dell'Economia e delle Finanze e delle Infrastrutture e Trasporti e Sviluppo Economico, i quali hanno grandi responsabilità nella ricerca di una soluzione consona a questa vertenza.

#### **Il Caso RSI**

La RSI è la ditta che si occupava della manutenzione delle vetture letto.

Fino agli anni '80 il nome era solo Wagons Lits, che raffigurava tutto il gruppo delle carrozze letto (Personale di bordo, manutenzione ecc.). Successivamente la denominazione acquisita fu quella di OFERWALITS, società della Wagons Lits e del gruppo ACCOR.

Nel 2006, a causa di una crisi economica provocata da scelte sbagliate, la società decide di cedere tutti i beni in





suo possesso, ossia le due officine di Lecco e Roma più le commesse di lavoro - esclusivamente di Trenitalia - e 270 lavoratori alla TONARD FINANCE, appartenente al gruppo Barletta, società che si occupava esclusivamente di edilizia. A questo punto, l'azienda prende il nome di RSI ITALIA SpA.

I lavoratori cominciarono fin dal primo mese ad avere problemi di stipendio. Infatti, solo dopo azioni sindacali ottennero quanto gli spettava, con dieci giorni circa di ritardo.

Nel frattempo Trenitalia tagliava i servizi notte e a lunga percorrenza, incidendo così sul numero di vetture letto dapprima manutentate.

Dopo il primo ritardo nei pagamenti, i mesi successivi si rivelarono come mancati stipendi versati, raggiungendo nei tempi attuali il numero di sette stipendi, con relativi versamenti all'INPS e INAIL.

Questo succedeva nonostante negli ultimi anni Trenitalia SpA avesse dato una serie di commesse lavoro per la ristrutturazione e costruzione di vetture notte anche di ultima generazione, per un totale di 80.000.000 €; ovviamente si tratta di finanziamenti pubblici spesi in un settore destinato alla chiusura.

Prima di giungere a questi drammatici epiloghi, i lavoratori della RSI si sono rivolti attraverso i sindacati e in modo autonomo alla dirigenza FSI e Trenitalia nelle persone di Moretti, Braccialarghe e Soprano per cercare risposte e una mediazione nei confronti del-

l'azienda RSI, senza però ricevere nessuna risposta in merito.

Anzi una risposta è arrivata. In negativo ovviamente, infatti Trenitalia, malgrado avesse sottoscritto un contratto nel 2009, fino all'ottobre 2012 ha soppresso l'esercizio di 46 vetture letto andando al di sotto dei corrispettivi e parametri contrattuali. Così facendo, la RSI ITALIA SpA ha rescisso anticipatamente il contratto, mandando attraverso Confindustria di Lecco la procedura di mobilità e la riduzione di tutto il personale corrente, ossia 86 unità. A sua volta, Trenitalia ha disdetto il contratto con la RSI Italia SpA a metà dell'ottobre 2011, togliendo nella composizione dei treni notte le vetture letto.

L'1 dicembre 2011 tutti i lavoratori ricevono la lettera di licenziamento, ritrovandosi disoccupati, senza gli stipendi arretrati e con la mobilità non pagata poiché l'azienda solo pochi giorni fa ha presentato i documenti necessari alle regioni competenti per erogarla.

Anche in questo caso il lavoro c'era, non mancava e si solleva l'ennesimo dubbio che a far muovere i fili di questo grottesco gioco ci sia la speculazione edilizia e non solo.

Il fatto più curioso da comprendere nella vicenda RSI è che Trenitalia ha un parco di circa 3000 vetture di cui solo 150 sono in appalto, gestite appunto da RSI (per il quale ha speso 80.000.000 € di commesse circa). Quello che non si capisce è perché a oggi ha internalizzato solo le vetture e non il personale. Per comprendere meglio: è rescisso il contratto con RSI, quindi internalizzi nel tuo parco vetture le 156 prima in appalto, che ancora utilizzi per effettuare il servizio, ma non prendi il personale già qualificato che ha sempre solo fatto manutenzione su quella tipologia di vetture?

Tant'è che a oggi i malfunzionamenti delle vetture letto continuano a rimanere e a creare grossi disagi alla clientela, perché i dipendenti di del Gruppo FSI non sono in grado di far manutenzione su queste vetture. Un bell'esempio di servizio efficiente.

Il caso di RSI Italia SpA ha di fatto anticipato i tempi per la dismissione del servizio notte, anticipando così il taglio previsto per il 2014.

Il giorno 20 febbraio 2012 i lavoratori hanno deciso di occupare anche l'officina sita in Via Umberto Partini a Casalbertone - ROMA, per compiere non solo un'altra azione di protesta, ma anche per cercare di recuperare quei soldi che da otto mesi attendono disperatamente e cercando così di impedire la speculazione edilizia. Infatti l'officina è sita in un luogo che, grazie al nuovo piano regolatore del comune di Roma, ha da poco la possibilità di cambiare destinazione catastale (in civile o commerciale). Questo è un sito acquisito da un'asta fallimentare e da un gruppo edile.

Il dubbio di una speculazione viene anche alla luce dell'interesse mostrato dall'azienda RSI nei confronti dei propri dipendenti e dell'attività svolta.

### Conflitto d'interessi: apologia di un sistema?

Malgrado ci siano stati diversi incontri e richieste sia ai Sindacati sia alle Istituzioni, ciò che si evince è una totale mancanza della volontà di risolvere una vertenza facilmente superabile in poco tempo. Non ci si riesce a spiegare come sia possibile che si lascino oltre novanta giorni delle persone su un tetto a Roma e più di ottanta giorni su una torre faro al binario 21 della stazione di Milano C.le.

E' così che lo Stato e i Suoi onorevoli Ministri sono vicini e attenti?

E' così che lo Stato palesa la cura verso i Suoi cittadini?

E' questa una Repubblica fondata su un lavoro che appare ormai un'utopia o una chimera?

Noi un'idea ce la siamo fatta. Il titolare del Dicastero Infrastrutture Trasporti e Sviluppo Economico, com'è noto, è Corrado Passera, ex Amministratore Delegato di Intesa San Paolo, una banca che ha detenuto il 20% delle azioni di NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori, la società di Montezemolo e Della Valle che da marzo entrerà a regime con il treno veloce "Italo" facendo concorrenza alle Frece Rosse di Mauro Moretti). Quando Corrado Passera è divenuto Ministro è stato costretto a venderle, guarda caso, perché accusato di conflitto d'interessi dall'opinione pubblica.

A noi appare chiaro un conflitto d'interessi che mira alla cancellazione di un servizio quale i Treni Notte (servizio universale sovvenzionato dalle tasse dei cittadini ed economicamente sostenibile per la maggior parte della popolazione) a favore della concorrenza tra Moretti e Montezemolo/Della Valle per una ripartizione dell'economia viaggiante su rotaia. In sintesi si distrugge il Diritto alla Mobilità e al diritto di scelta di un Paese per far soldi su 685 Km di linea AV a discapito dei restanti 16.000, creando una vera e propria Guerra ad alta Velocità (servizio utile al 10% circa degli Italiani).

La nuova riorganizzazione dell'offerta notte con la costituzione dei due *hub* di Roma e Bologna, sembra

creata apposta per portare il viaggiatore a prendere l'AV. Quindi in sintesi si utilizza un servizio pubblico non più come tale, ma come strumento per incrementare i guadagni dell'Alta velocità.

Per permettere l'inserimento nel mercato a NTV, le OO.SS. Nazionali hanno dato agevolazioni contrattuali che riducono il costo del lavoro, soprattutto per quanto riguarda la parte delle lavorazioni accessorie (ad esempio pulizie) non avendo l'obbligo di applicare il CCNL delle Attività Ferroviarie del 16 aprile 2003.

Questo ha creato un grosso malumore all'AD Moretti, che oramai pensa solamente alle sue "frece" poiché si trova ad affrontare una concorrenza non alla pari dal punto di vista contrattuale e del costo del lavoro.

NTV comunque ha dichiarato che internalizzerà alla fine dei tre anni le lavorazioni accessorie applicando il CCNL delle Attività Ferroviarie.

La mancanza di volontà di risolvere questa vertenza sembra una ripicca nei confronti delle OO.SS. Nazionali, utilizzando l'ex personale dei Treni Notte come merce di ricatto per mostrare il disappunto nei confronti delle agevolazioni contrattuali di NTV.

### Conclusioni

Ci sembra palese la volontà di distruggere il segmento Notte. Negli anni si è cercato in tutti i modi di allontanare la clientela da questa tipologia di servizio, modificando le tracce orarie in maniera insensata e non puntando dall'inizio sulla sua qualità.

Due esempi: fare arrivare un Treno Notte alle 17.30 del giorno dopo (vedi Espresso 1943 Torino P.N. - Palermo C. le), nel contempo bloccando la composizione del treno non inserendo nei periodi di maggiore affluenza vetture sussidiarie; sopprimere i Treni Notte periodici con auto al seguito nonostante in giro per l'Italia siano stati spesi molti soldi per l'ammodernamento dei ponti d'imbarco nelle stazioni (vedi Lamezia T. C. le, dove sono stati spesi 60.000 euro).

Non riuscendo a dimostrare la distruzione e non riuscendo a dimostrare l'inutilità di questo servizio si è



deciso di colpire la manutenzione. Così facendo si sono inibite alla vendita le WL, tentando poi di dimostrare attraverso i grafici, nei vari incontri Ministeriali, la minore affluenza di viaggiatori per il servizio suddetto, ma nascondendo un incremento di viaggiatori dal 2009 al 2010, nonostante il taglio delle corse.

Noi sappiamo che non è così, infatti i dati forniti non sono inerenti solamente al trasporto notte ma a tutto l'insieme del Servizio Universale; quindi il dato dei viaggiatori trasportati è riferito sia ai treni diurni con posti a sedere che notturni, così come anche i 134 milioni di euro di perdite dichiarati dal gruppo sono inerenti a tutto il Servizio Universale e non al comparto notte solamente.

Ma a questo punto una domanda ci sorge spontanea nei confronti della politica. Supponiamo che ci sia veramente una perdita di 134 milioni; ma se sono stati spesi in questi anni 150 miliardi di euro per costruire 685 km di linea ad alta velocità utile a un 10% della popolazione, possibile che non si possano spendere 134 milioni per garantire un servizio pubblico economicamente sostenibile, che garantisce continuità territoriale e diritto alla mobilità al restante 90%?

Questa è la strategia difensiva che il gruppo FSI ha messo in atto per difendere la scelta della soppressione dei Treni Notte basandosi quindi, a nostro modo di vedere, su dati inesatti e dando informazioni confuse ed errate.

Ad avallare la nostra tesi vi è il discorso della nuova "riorganizzazione" che, di fatto, non ha avuto decurtazioni nelle sovvenzioni statali, ma ugualmente ha portato ad un taglio delle percorrenze. Infatti il numero dei treni non è sceso, è rimasto inalterato ma con percorrenze ridotte.

Che tipo di riorganizzazione è questa?

La linea adriatica, ad esempio, prima del cambio orario di dicembre aveva tre collegamenti da Lecce con Torino, Milano e Venezia. Oggi, invece, ha tre treni che nell'arco di circa tre ore partono da Lecce e arrivano a Bologna e viceversa, con un numero di vetture notte circolanti giornaliere di 44 cuccette comfort e 4 Mu

(vettura letto fino a 3 posti). Quello che non si capisce è che se si ritengono improduttivi tre treni per il nord, come si può pretendere che tre treni fino a Bologna siano invece produttivi?



A noi non sembra una riorganizzazione, questa, ma un taglio lineare senza alcun senso che fa sprecare ulteriori risorse pubbliche, dato che se si riduce il servizio offerto è inutile mantenere tre treni. E' normale che ci sia sempre un deficit negativo, questo è quello che vuole il gruppo FSI, perché tra sei mesi, un anno al massimo, si potrà dire che il servizio è improduttivo e che quindi va chiuso per sempre. Almeno questo è ciò che ci vogliono far credere!

Ma in realtà c'è la volontà di liberalizzarlo, tant'è che Arenaways da giugno partirà con due collegamenti da Torino, uno per Bari e l'altro per Villa San Giovanni con auto al seguito e OBB (in collaborazione con Trenitalia Spa) partirà dall'Austria con un collegamento notturno con destinazione Livorno; senza ovviamente dimenticare Veolià, sempre in società con Trenitalia Spa, con il suo Parigi - Venezia e da giugno col Parigi - Roma.

A questo punto sembrano palesi due cose: la prima è che Trenitalia ci guadagna di più a far partnership con società estere per il trasporto notturno, invece di farlo direttamente, nonostante riceva fior di soldi dallo stato; la seconda è che questo, almeno nel nostro paese, non è un servizio finito, ma un mercato nuovo dove si affacciano tante aziende straniere.

A questo punto non riusciamo a capire perché 800 persone rimangano a casa e gli italiani perdono un servizio pubblico utile.

Chiediamo alla politica e alle istituzioni di impedire di far diventare a mercato un servizio che prima era pubblico e di restituire ai cittadini il diritto alla mobilità e scelta senza incrementarne i costi. Chiediamo di riavere per lo meno il nostro posto di lavoro, e che Trenitalia si assuma le proprie responsabilità.

D'altronde chi rompe paga e i cocci sono suoi.





# confisal servizi Card



La nostra card associativa  
per avere una leva in più  
rispetto agli altri

**Con TornaQUI! Sconti  
risparmi davvero!**



Acquistando con la tua Confisal Servizi Card in migliaia di esercizi del circuito TornaQUI! Sconti, gli sconti accumulati ti verranno restituiti in denaro sulla tua card. Alcuni esempi di sconti\*:

ALIMENTARI E SUPERMERCATI fino al 5%

RISTORAZIONE fino al 20%

VIAGGI DIVERTIMENTO TEMPO LIBERO fino al 25%  
e ancora abbigliamento, accessori, librerie...

*Per conoscere il regolamento e tutte le convenzioni visita il sito dedicato alla carta e clicca su "Ricerca convenzioni".*

\*Gli sconti possono variare, consultare il sito per gli aggiornamenti

## + SICUREZZA

- Ideale per **acquisti on line**
- Servizio di **SMS Alert** e **Contact Center** dedicato
- Dotata di **Codice IBAN** personale slegato da conto corrente
- Saldo ed estratto conto su <http://confisal.qnfs.it>

## + LIBERTÀ

- Utilizzabile in tutto il mondo perché è **MasterCard**
- Nessun conto corrente, **nessun canone annuale**
- **Prelievi di contante** presso ogni sportello automatico
- Saldo e trasferimenti fondi via SMS
- **Pedaggio** dei percorsi autostradali

## + PRIVILEGI

- Circuito **TornaQUI! Sconti**
- **Ricarica del cellulare**
- Pagamento delle **Utenze**

## **RICHIEDILA SUBITO!**

- 1- **COMPILA** in tutte le sue parti il modulo richiesta carta
- 2- **FIRMA** il modulo di richiesta e il contratto di adesione
- 3- **ALLEGA** la fotocopia di un documento di riconoscimento (per i minorenni documento identità genitore o tutore legale)
- 4- **CONSEGNA/SPEDISCI A: CONFISAL SERVIZI - VIA DI VIGNA IACOBINI, 5 - 00149 - ROMA**
- 5- **RICEVI** comunicazione per ritirare la carta e codice pin



## RFI: l'incapacità di fronteggiare l'emergenza

E' sufficiente una nevicata per mettere a nudo le inadeguatezze operative e le carenze di personale della società del Gruppo FS

di Carlo Nevi

**A**ncora una volta, con l'arrivo del maltempo, il Gruppo FS - e in particolare RFI - dimostra tutta la sua incapacità nel fronteggiare tale situazione. L'ondata di neve e gelo, tra l'altro abbondantemente prevista e annunciata, non può giustificare in alcun modo i pesanti disservizi del trasporto ferroviario e i gravissimi disagi che gli utenti hanno dovuto subire; disservizi che sembrano peggiorare di anno in anno.

Ma è solo colpa del maltempo oppure le ragioni sono riconducibili a una manutenzione inadeguata?

E' indubbio che freddo e neve possano creare delle difficoltà, a cominciare dal ghiaccio che può formarsi sugli scambi ma all'estero, pur in presenza di situazioni meteo molto più gravi e con temperature che possono raggiungere i 30° sotto lo zero, di solito il sistema regge molto meglio e le linee ferroviarie non vanno in blocco. Neanche ci si può appellare all'eccezionalità dell'ondata di freddo che ha colpito l'Italia, perché forse per una città come Roma una nevicata così abbondante può essere un fatto inusuale quanto anomalo, ma al Nord dell'Italia c'è da sempre almeno una settimana di freddo intenso e neve. Il problema quindi va ricercato nella

manca di investimenti (mezzi, personale e manutenzione) e su un peggioramento dell'attività manutentiva, in particolar modo sulla rete secondaria.

La domanda che si pongono i milioni di cittadini che hanno seguito e appreso dei disagi e dei disservizi tramite i media e i milioni di viaggiatori/utenti pendolari che li

*... si tratta di una mera questione di convenienza economica ...*

hanno subiti è: perché quando arriva la neve scatta puntuale il blocco dei treni? Perché ogni inverno, con il gelo, le ferrovie vanno in tilt?

I motivi tecnici (a parte la vetustà e l'inadeguatezza dei treni attualmente in circolazione) per i quali in inverno si è costretti a interrompere la circolazione dei treni o a sopprimere dei convogli sono principalmente due:

- 1) il congelamento degli scambi, che a causa del ghiaccio non possono più essere manovrati e quindi riducono il numero dei transiti, portando alla cancellazione dei treni;
- 2) il ghiaccio che si forma sulle linee di contatto, cioè le linee aeree

di alimentazione elettrica, impedendo il passaggio della corrente e con ciò bloccando i treni.

I forti disagi di questi giorni sono per la stragrande maggioranza riconducibili a questi due fenomeni per i quali però è già stata individuata e sperimentata con successo una soluzione tecnica. Infatti, la soluzione al primo inconveniente (scambi ghiacciati) è l'installazione nel maggior numero di punti possibili lungo la rete ferroviaria italiana di serpentine elettriche, in pratica delle resistenze, che consentano agli scambi ferroviari di non congelare e di restare in funzione anche sotto le neviccate. Per quanto attiene invece al secondo caso (linee elettriche ghiacciate) in genere si ricorre a un locomotore diesel dotato di pantografo di ferro che gratta il ghiaccio dai cavi elettrici. Allora perché i disagi?

Ci viene in mente una sola risposta: si tratta di una mera questione di convenienza economica. Il problema quindi, come abbiamo già detto, va ricercato nella mancanza d'investimenti da parte del Gruppo FS nel suo insieme (dove sono i nuovi treni promessi da Trenitalia ai milioni di pendolari?) e in particolare di RFI su personale e manutenzione. Se ci atteniamo, infatti, al discorso ser-

pentine elettriche scopriamo che lungo la rete ferroviaria italiana, il numero di scambi attrezzati per sopravvivere al gelo è inferiore a quello che dovrebbe e che esse sono installate solo negli impianti di grandi centri/stazioni o in loro prossimità, o di alcune stazioni che si trovano sulle linee cui l'AV imperversa. Il resto non conta. E poiché ogni infrastruttura ferroviaria, ogni intervento sulla rete è accompagnato da un'attenta analisi costi-benefici, RFI, società controllata da Gruppo FSI, ha l'onere di calcolare sia il costo d'installazione (cioè l'investimento) sia il successivo costo di manutenzione e questa regola/combinazione va ovviamente applicata anche alle serpentine elettriche che potrebbero/dovrebbero risolvere il problema degli scambi ghiacciati in inverno sull'intera rete, come si conviene a un paese civile e moderno e a una società che vuol essere all'avanguardia. Per quanto attiene al personale, saremmo davvero felici di sapere che fine hanno fatto le oltre 450 assunzioni previste (un quantitativo comunque insufficiente) nel Gruppo FSI, oltre la metà delle quali destinate a RFI manutenzione e il restante nella manutenzione di Trenitalia. Stiamo parlando di giovani già selezionati e sottoposti a visita medica la cui assunzione resta inspiegabilmente bloccata, nonostante la forte carenza di personale che in RFI le DTP di tutta Italia lamentano, in particolare quelle di Roma e Milano. Assunzioni più volte richieste e sollecitate dalle Organizzazioni Sindacali a vari livelli e rimaste disattese.

Intanto il Gruppo FSI continua a dichiarare esuberanti e a fornire un servizio sempre più scadente.

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

20

## Il posto fisso? Che monotonia!

**“Il posto fisso non c'è più. I giovani devono abituarsi a quest'idea. E poi, diciamolo, che monotonia: è più bello cambiare e accettare nuove sfide”**

**(Prof. Mario Monti, Presidente del Consiglio dei Ministri)**

**di Mauro Margiotti**

**D**opo che il Governo ha messo “le mani” sulle liberalizzazioni, ora tocca al sistema lavoro e a quel famoso articolo 18 della legge 300/70 che Monti non considera “un tabù” e che “può essere pernicioso per lo sviluppo in certi contesti e abbastanza accettabile in altri”. L'Italia deve adeguarsi all'Europa: “un'Italia europea”. Una cosa è certa, Monti non lancia un messaggio solo ai sindacati e alle imprese, è un messaggio chiaro e preoccupante che invia soprattutto ai giovani: “Il posto fisso non c'è più. I giovani devono abituarsi a quest'idea. E poi, diciamolo, che monotonia: è più bello cambiare e accettare nuove sfide”.

Quindi per il Governo il tema del lavoro a tempo indeterminato s'intreccia con quello della riforma dell'articolo 18, quindi bisogna necessariamente modificarlo o abolirlo.

Ovvero: Monti vuole cambiare i Diritti dei Lavoratori.

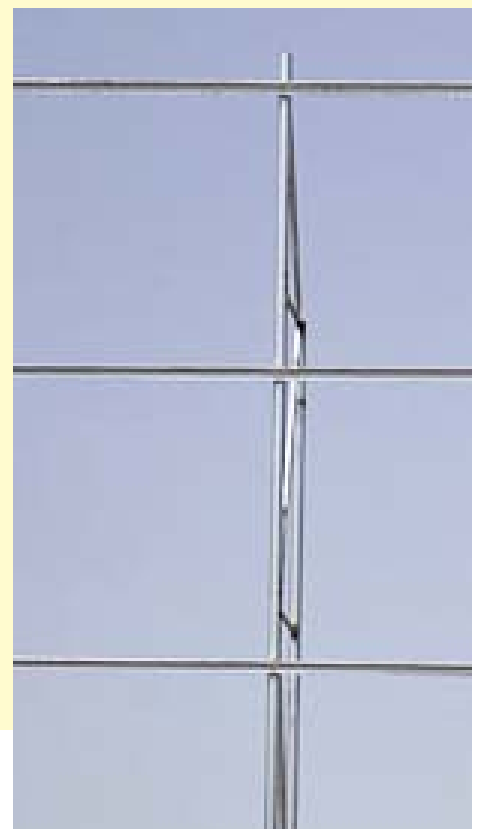
Ma questi posti di lavoro “non fissi” che dovrebbero alleviare “la monotonia” dei giovani, dove sono? Non importa! La riforma del mercato del lavoro si farà, con o senza l'accordo dei Sindacati, dichiara il Premier.

In questo vortice di proclami, incertezze e debolezze, il Ministro Fornero cerca di strappare la modifica dell'articolo 18, convocando al Dicastero le parti sociali per trova-

re un punto di convergenza e far ingoiare la pillola soprattutto ai sindacati.

La Confsal ha comunque inviato al ministro del Lavoro, Elsa Fornero, le proprie proposte in materia di riforma del mercato del lavoro. “Intanto - sostiene Nigi, Segretario Generale della nostra confederazione - è importante far costare di più il lavoro a tempo determinato rispetto a quello indeterminato, per incoraggiare le assunzioni”.

Inoltre, aggiunge Nigi, “dobbiamo puntare sulla formazione per far rientrare nel mercato gli over 50





che hanno perso un impiego, agire sulla leva fiscale per diminuire il costo del lavoro per donne e giovani e istituire una banca del tempo che tenga conto di quel lavoro privato sociale che svolgono le donne assistendo i bambini o gli anziani". In questo caso, dice il segretario della Confasal, "si deve poter concedere un'aspettativa non retribuita, garantendo il mantenimento del posto di lavoro e dei contributi figurativi".

Per quanto riguarda la giungla contrattuale, anche la Confasal è per una riduzione degli istituti: "Siamo per accelerare l'ingresso nel mondo del lavoro tramite l'apprendistato, eliminando tutte quelle forme contrattuali come le partite Iva o le collaborazioni a progetto che hanno danneggiato i giovani".

Né può mancare il tema degli ammortizzatori sociali che, per la Confasal, "devono essere universali con due tipologie: la cassa integrazione e il sostegno al reddito per la disoccupazione". Non è necessario invece toccare l'art 18. "Per noi - sostiene Nigi - non è un tema all'ordine del giorno. La crescita attraverso l'affermazione della centralità del lavoro e la valorizzazione del lavoro attraverso una buona occu-

pazione e un effettivo recupero del potere di acquisto delle retribuzioni con moderne politiche contrattuali accompagnate da una redistribuzione più equa della pressione fiscale, costituiscono i fattori decisivi per realizzare l'auspicata equità e la necessaria coesione sociale, nonché per fare sistema in funzione

---

*... la flessibilità del lavoro  
si è rivelata precarietà  
duratura ...*

---

della crescita economica".

Tutto questo non ha avuto la qualifica della priorità nell'agenda degli ultimi governi della Repubblica, se è vero che la flessibilità del lavoro si è rivelata nella maggior parte dei casi precarietà duratura e fortemente penalizzante per i lavoratori, un fenomeno diffuso fra giovani e donne, sia nel settore privato che in quello pubblico, con particolare riferimento al settore strategico della conoscenza, se è vero che si è registrata una pericolosa caduta del potere di acquisto delle retribuzioni per effetto della grave mancanza di una concreta e puntuale attuazione del "nuovo"

modello contrattuale e di un'equa riforma fiscale.

Riforma del mercato del lavoro e del welfare, riforma del fisco e piano per una "buona" occupazione costituiscono i grandi campi d'intervento per l'equità e per lo sviluppo, finora colpevolmente disattesi da Governo e Parlamento.

Il Governo Monti, al momento, ha manifestato l'intenzione di voler intervenire per riformare il mercato del lavoro e del welfare, aprendo una prima fase di consultazione delle parti sociali, molto discutibile nelle sue modalità e soprattutto poco proficua. Ma la vera questione è che ancora non esiste una proposta governativa organica e complessiva.

La Confasal sulla riforma del mercato del lavoro ha presentato al Governo una sua proposta incentrata sulla stabilizzazione del rapporto di lavoro, secondo un processo di riduzione dei contratti dei precari facendoli costare di più rispetto a quelli a tempo indeterminato, sull'incentivazione delle assunzioni stabili puntando sul potenziamento dell'apprendistato per i giovani con il chiaro obiettivo dell'accesso al contratto a tempo indeterminato, sul contratto di



ricollocazione per gli over 50 e sulla facilitazione dell'inserimento nel mondo del lavoro delle donne attraverso la leva fiscale.

Sulla riforma degli ammortizzatori sociali abbiamo rilanciato il deciso superamento dell'attuale frammentato sistema ordinario, straordinario e in deroga per realizzare un nuovo sistema universale" di tipo europeo, con l'estensione dei due pilastri da confermare: la cassa integrazione guadagni e l'indennità di disoccupazione e mobilità. La tutela "universale", vale a dire l'estensione delle tutele a tutte le tipologie di lavoro e a tutte le dimensioni aziendali, può essere finanziata con il contributo di tutte le imprese.

Per la Confsal la riforma del mercato del lavoro e del welfare va obbligatoriamente accompagnata da un organico piano occupazionale orientato a favore dei giovani, con un forte sostegno all'apprendistato e un effettivo potenziamento della formazione iniziale e continua, a favore delle donne con la previsione di una mirata fiscalità di vantaggio. Inoltre, la Confsal ha sollecitato un piano per l'occupazione nel Mezzogiorno e nelle aree deboli del Paese incentrato su una trasparente ed efficace fiscalità di vantaggio.

Altra questione centrale è costituita dalla conciliazione dei tempi di lavoro con i tempi di vita sociale e pertanto abbiamo ribadito una nostra proposta innovativa, la cosiddetta "banca del tempo".

Intanto, in questi giorni abbiamo registrato esiti alquanto positivi in merito ad alcune nostre richieste correttive alla riforma previdenziale e pensionistica riguardo ai lavoratori "precoci" e a quelli "esodati", vale a dire quei lavoratori che hanno perso il lavoro per fallimento aziendale o che si sono licenziati per andare in pensione. Il Governo in quest'occasione ha saputo valorizzare le giuste ragioni rappresentate dalla Confsal e dalle altre Parti Sociali rappresentative. E' questa la dimostrazione che un

proficuo confronto può fornire le soluzioni più giuste.

Su un'altra questione centrale avanzata dalla Confsal, un'equa riforma per liberare il lavoro dall'eccessivo carico fiscale, in particolare la concreta riduzione dell'imposizione fiscale per lavoratori, pensionati e famiglie da finanziare con gli introiti di una "vera" e incisiva lotta all'evasione e all'elusione fiscale e al lavoro sommerso, il Governo non si è espresso. L'attuale silenzio potrebbe preludere a una grave inerzia governativa con l'inevitabile pregiudizio, a causa dell'ulteriore caduta della domanda interna, per la crescita economica indispensabile per centrare gli obiettivi dell'economia reale e della finanza pubblica del Paese.

Per la Confsal gli obiettivi dell'equità sociale e della crescita economica occupazionale potranno concretizzarsi soltanto se il Governo saprà operare sul fronte

delle riforme strutturali strategiche dell'economia, della finanza pubblica e del lavoro e fra queste la riforma del fisco si colloca al primo posto nella scala delle priorità.

Il Governo italiano, ancora, dovrà operare con impegno incessante in Unione Europea affinché si affermino le ragioni forti della crescita, seppure nella stabilità finanziaria, come ha fatto in queste ore con il recente Nuovo Patto sottoscritto da venticinque Stati membri.

In definitiva, se il Governo Monti saprà operare sul fronte del mercato del lavoro, del welfare e del fisco con saggezza, equità, lungimiranza ed efficacia, la Confsal non farà mancare il suo fattivo e propositivo contributo. Al contrario, se il Governo Monti continuerà a chiedere sacrifici a lavoratori, pensionati e famiglie alla Confsal non rimarrà altra strada da percorrere: una ferma opposizione con



forti azioni di lotta.

Lo Statuto dei lavoratori si applica soltanto nelle aziende che abbiano più di quindici dipendenti e riguarda circa la metà dei lavoratori dipendenti. E' stato più volte affermato che questo status pone un freno alla crescita dimensionale delle imprese e costituisce un grande problema per la nostra economia.

Se così fosse, si assisterebbe a una discontinuità della crescita delle aziende e ad una crescita spalmata di quelle sotto i quindici dipendenti (non crescere per non cadere nella "trappola" dell'articolo 18). Nessun dato statistico conferma quest'affermazione. Un'azienda con un numero di dipendenti superiore a quindici, licenzia eccome, se è in difficoltà economica e se ci sono giusta causa o giustificato motivo.

Altro motivo che deve farci riflettere è che negli anni passati i magistrati tendevano a dare quasi sempre ragione al lavoratore, a volte anche contro l'evidenza dei fatti (colpa comunque non della norma in sé, ma di com'era applicata; ovvero le pregiudiziali difensive non facevano discutere il merito e il lavoratore vinceva sempre o quasi il ricorso). La situazione è cambiata da un pezzo, tanto nel Paese che tra i magistrati, e oggi l'esito di queste cause non è affatto scontato.

Potrebbe essere giusto proporre ed eliminare il dualismo del mercato del lavoro, ma questo non deve avvenire riducendo i diritti di quella parte che li ha ottenuti con un lungo e sofferto processo storico. Si potrebbe dedurre che l'unico motivo, non ancora affermato, della modifica dell'articolo 18 sia quello di avere uno strumento utile per liberarsi progressivamente dei lavoratori più anziani (gli stessi cui si è appena elevata l'età di pensionamento), che hanno maturato una retribuzione mediamente più alta e assumendo al loro posto i giovani "a basso costo".

## Macia Un libro da leggere

di Enzo Rogolino

**H**o tardato a scrivere queste poche righe. L'ho fatto non per disattenzione ma per la difficoltà interiore di non essere all'altezza di descrivere adeguatamente il contenuto di un libro fortemente emotivo al punto, credetemi, di provocare in me una intensa commozione ma anche la consapevolezza di aver acquisito, attraverso la lettura, un messaggio forte, vero e dignitoso.



E questi profondi valori li si riscontrano in tutti i capitoli, dove le tre "D", Dignità, Dovere e Divertimento hanno il sopravvento su episodi e fatti dolorosi che proveranno profondamente le capacità reattive, aggiungo eccezionali, di una donna caratterialmente meravigliosa.

Per questo ringrazio Melo Maccarone di avermi fatto conoscere Maria Ciano che, come ebbi a dire nel corso di una intervista, considero appartenente alla grande famiglia dei ferrovieri, legata come fu a un nostro collega scomparso prematuramente e la cui presenza rappresenta un posto importante nell'intensissima storia raccontata nel libro.

Ringrazio Melo per avermi dato ancora una volta l'opportunità di presentare un libro che ritengo veramente formativo per tutti noi e la cui lettura, insisto, è una vera lezione di vita.

Grazie Maria, grazie Melo.

**MACIA di Maria Ciano e Melo Maccarone**  
**Edizioni Emmeccidue - Produzione Francesco Maccarone**



# Nuovo apprendistato, una prima lettura

di Francesco Marcelli\*



Su Il Sole 24ORE del 29/7/2011, ritenendo coniugati qualità e occasioni reali con il nuovo apprendistato, il Prof. Michele Tiraboschi, ideatore e drafter del cd. Testo Unico (d.lgs. n. 167/2011), ha parlato di “ennesima riforma epocale”.

Sicuramente sono stati la crisi economica internazionale e i dati molto gravi dell’occupazione giovanile a far scegliere questa riforma quale canale privilegiato per rendere trasparente e maggiormente fluida la transizione dalla scuola al lavoro.

La novella legislativa - e questo non è da trascurare - è stata ampiamente condivisa tra Governo, Regioni e Parti Sociali (accordo del 27/10/2010) per non ricadere nei precedenti conflitti, anche istituzionali (si veda l’intervento della Consulta n. 176/2010), che avevano reso quasi vano l’intervento in materia da parte del d.lgs. 276/2003. L’unica voce critica è stata quella del settore commercio in riferimento alla durata massima del nuovo apprendistato (3 anni per tutti i settori e 5 per le professionalità dell’artigianato), ma la questione sicuramente è lungi dall’essere irrisolvibile.

Un secondo aspetto positivo è quello dell’espressa previsione da parte del Legislatore di lasciare la regolamentazione dell’apprendistato alla contrattazione collettiva che, a detta sempre di Tiraboschi, “potrà tenere conto, più di quanto abbia sin qui fatto l’attore pubblico, delle peculiarità di ciascun settore produttivo”.

Il T.U. apre anche alla pubblica amministrazione, oltre che al settore privato, al fine di offrire competenze, professionalità e piani formativi certificati. Sarà possibile, inoltre, l’utilizzo dell’apprendistato per dottorandi e ricercatori, per il praticantato nelle professioni e, infine per gli adulti, senza limiti di età, espulsi dal ciclo produttivo ai

sensi della legge 223/1991 e s.m.i. e che necessitano di riqualificazione professionale.

La nuova norma prevede praticamente un contratto di lavoro che offra soprattutto ai giovani prospettive occupazionali in linea con il quadro europeo, in primis scandinavo e tedesco in cui molto si è scommesso sull’apprendistato, attraverso lo scambio tra assunzione e abbattimento del costo del lavoro dovuto al sottoinquadramento e agli sgravi contributivi.

Secondo Tiraboschi “piuttosto che concentrarsi sugli aspetti formali e burocratici dei percorsi formativi (durata, procedure, sedi), l’attenzione è ora diretta alle conoscenze, abilità e

competenze acquisite anche in ambito lavorativo (...) che si esaltano attraverso l’integrazione tra i sistemi di istruzione e formazione e il mercato del lavoro valorizzando modelli di apprendimento in assetto lavorativo che possono consentire non soltanto la professionalizzazione (l’apprendimento di un mestiere), ma anche la acquisizione di titoli di studio di livello secondario o terziario compresi i dottorati di ricerca (...)”.

Il d.lgs. n. 167 del 14/9/2011 è entrato in vigore il 25/10/2011 e prevede un periodo transitorio, fino al 25 aprile p.v., di cui si è occupata la circolare del MLPS 11/11/2011, n. 29. Esso, stanti la forte disoccupazione giovanile - ormai al 30% - e la preoccupante separazione tra scuola e lavoro, almeno nell’intento del Legislatore, ha lo scopo di mettere in campo una misura al passo con i tempi per la transizione dei giovani verso un’occupazione stabile, confermando, mutatis mutandis, le tre tipologie del d.lgs. n. 276/2003, implementando la certificazione della formazione, rafforzando il ruolo degli enti bilaterali e abrogando la complessa normativa previgente (una selva di norme statali e regionali, oltre che di contrattazione collettiva) su cui si era abbattuta la scure della sentenza succitata del Giudice delle Leggi.

Il T.U., all’art.1, sgombra il campo da ogni dubbio: l’apprendistato è “un contratto di lavoro a tempo indeterminato finalizzato alla formazione e alla occupazione dei giovani”, per cui esso - come già confermato da dottrina e giurisprudenza ormai consolidate - rappresenta uno speciale rapporto di lavoro a tempo indeterminato e a causa mista in cui lo scambio tra lavoratore e datore non si sostanzia solamente nelle energie messe a disposizione in cambio di salario (art. 2094 c.c.), quanto piuttosto nelle energie a fronte di salario/formazione.

Stante, quindi, la specialità del rapporto di lavoro in apprendistato, esso potrà essere risolto, ad nutum con preavviso e alla scadenza del periodo formativo, ex art. 2118 c.c. Ove, ovviamente, nessuna delle due parti eserciti detta facoltà, ai sensi dell'art. 2, comma 1, lettera m), il rapporto prosegue come tipico contratto di lavoro dipendente a tempo indeterminato. La lettera l) del medesimo art. 2 vieta alle parti "di recedere dal contratto durante il periodo di formazione in assenza di una giusta causa o di un giustificato motivo", con il conseguente rinvio, per lo meno sul versante del datore, ove il licenziamento fosse privo di motivazione, alle sanzioni in materia di tutela reale o obbligatoria previste dalle leggi n. 300/1970 e n. 108/1990.

L'unica eccezione alla configurazione dell'apprendistato quale contratto di lavoro a tempo indeterminato è lasciata ai CCNL che, secondo l'art. 4, comma 5, possono prevedere, per le attività articolate in cicli stagionali, "specifiche modalità di svolgimento del contratto di apprendistato, anche a tempo determinato", questione questa sorta in base alla risposta ad Interpello del 02/05/2006 n. 251/0003769 da parte del MLPS all'Ordine dei CDL di Rimini.

L'art. 2, comma 1, del T.U. rinvia il drafting delle regole generali in materia di apprendistato "ad appositi accordi interconfederali ovvero ai contratti collettivi di lavoro stipulati a livello nazionale da associazioni dei datori di lavoro e prestatori di lavoro comparativamente più rappresentative sul piano nazionale", sui quali l'Accordo Interconfederale, sottoscritto tra Confindustria e CGIL/CISL/UIIL/UGL/CONFSAI il 28/06/2011, inciderà di sicuro.

Tre sono le diverse tipologie di apprendistato: a) per la qualifica e per il diploma professionale; b) di alta formazione e ricerca c) professionalizzante o di mestiere.

Quest'ultimo, normato dall'art. 4 del Testo Unico può essere stipulato "per il conseguimento di una qualifica professionale a fini contrattuali", da parte di soggetti di età compresa tra i 18 (17 per i giovani titolari di una qualifica professionale conseguita ai sensi del d.lgs. n. 226/2005) e i 29 anni. La disciplina della "durata e le modalità di erogazione della formazione per l'acquisizione delle competenze tecnico-professionali e specialistiche, in funzione dei profili professionali stabiliti nei sistemi di classificazione e inquadramento del personale, nonché la durata, anche minima, del contratto che, per la sua componente formativa, non può comunque essere superiore a tre anni ovvero cinque per le figure professionali dell'artigianato individuate dalla contrattazione collettiva di riferimento".

La suddetta norma, se collegata al successivo art. 6, ha una ratio tesa all'aggiornamento delle qualifiche professionali che vedano un quadro nazionale comune e che si colleghino all'evoluzione economica attuale, legata allo sviluppo tecnologico che spesso non trova un coerente riferimento nell'inquadramento previsto dai CCNL.

L'art. 4, comma 3, riconosce le cd. "competenze relazio-

nali" ormai all'ordine del giorno del nuovo mondo del lavoro globale e, quindi, "La formazione di tipo professionalizzante e di mestiere, svolta sotto la responsabilità dell'azienda, è integrata, nei limiti delle risorse annualmente disponibili, dall'offerta formativa pubblica, interna o esterna all'azienda, finalizzata all'acquisizione di competenze di base e trasversali per un monte ore complessivo non superiore a centoventi ore per la durata del triennio e disciplinata dalle Regioni sentite le parti sociali e tenuto conto dell'età, del titolo di studio e delle competenze dell'apprendista". Il rinvio alla contrattazione collettiva è ancora più forte nel comma 4 secondo il quale "Le Regioni e le associazioni di categoria dei datori di lavoro possono definire, anche nell'ambito della bilateralità, le modalità per il riconoscimento della qualifica di maestro artigiano o di mestiere" e, quindi, nell'apprendistato professionalizzante, i molteplici sistemi di qualificazione regionale cedono il passo agli accordi pattizi che dovranno aiutare le imprese, ormai pienamente responsabili della formazione, a garantire agli apprendisti sia il training on the job quanto la frequenza di corsi specifici.

Il T.U. prevede inoltre che, le Regioni e i settori che non abbiano un'immediata applicazione della nuova disciplina potranno applicare, in fase transitoria e fino al 25/04/2012 (salvo possibile proroga N.d.R.), le norme previgenti. Ed è in questo senso che, nel Terziario e Turismo, le parti firmatarie del CCNL hanno sottoscritto un accordo per detto periodo di passaggio. L'art. 7, comma 7, per l'apprendistato professionalizzante ha disposto infine che, in assenza dell'offerta formativa pubblica regionale, esso possa essere comunque attivato in virtù delle previsioni dei CCNL.

Alla data di chiusura del presente articolo risultano sottoscritti tre CCNL da parte della Triplice Confederale che hanno espressamente regolato il nuovo apprendistato: Studi professionali, Cooperative di consumo e Credito. La nostra Federazione, in data 28/11/2011 ha sottoscritto il CCNL Autotrasporto, Spedizione merci e Logistica con CONFIMPRESEITALIA ed UNSIC in cui sono state normate tutte e tre le tipologie di apprendistato.

Interessanti approfondimenti in materia sono reperibili sul sito [www.dplmodena.it](http://www.dplmodena.it) e nel Bollettino ADAPT sul sito della Fondazione Biagi [www.csmb.unimore.it](http://www.csmb.unimore.it). Per chi volesse consultare una monografia sul tema, si consigliano: 1) TIRABOSCHI M. (a cura di), Testo unico dell'apprendistato e le nuove regole sui tirocini, Giuffrè, Milano, 2011; 2) CASOTTI A.- GHEIDO M.R.-MASSI E.-RAUSEI P., Il nuovo apprendistato, Wolters Kluwer, Milano, 2011

\*Segretario Nazionale FAST Appalti Territorio e Servizi  
[marcelli@sindacatofast.it](mailto:marcelli@sindacatofast.it)

# Sul Decreto Liberalizzazioni

di Marco Peroli



Poco chiaro è il recente D.L. 1/2012 (cd “Decreto Liberalizzazioni”) che, all’art. 25 (Promozione della concorrenza nei servizi pubblici locali) modifica ed integra l’art. 4 del D.L. 138/2011, convertito nella L. 148/2011, recante la disciplina dell’affidamento e gestione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica.

Incidono significativamente sulla gestione dei servizi pubblici locali a rilevanza economica nonché sulla “virtuosità” degli enti affidanti:

1. il potenziamento dei poteri dell’Antitrust in ordine alla cd. “delibera quadro” (la formulazione dell’art. 4, comma 3, cit. stabilisce – per i comuni con popolazione

superiore ai 10.000 abitanti – la sottoposizione obbligatoria della verifica e del relativo schema, ivi previsti, al parere preventivo dell’AGCM);

2. la riduzione della “soglia di legittimità” dell’affidamento in house da 900.000 a 200.000 euro annui (art. 4, comma 13, cit.);

3. l’inclusione del servizio di trasporto ferroviario regionale nell’ambito applicativo della disciplina generale in esame [sono fatti salvi, fino alla scadenza naturale dei primi sei anni di validità, gli affidamenti e i contratti di servizio già deliberati o

sottoscritti in conformità all’articolo 5 del regolamento CE n. 1370/2007 del Parlamento Europeo e del Consiglio, del 23 ottobre 2007 e in conformità all’articolo 61 della legge 23 luglio 2009, n. 99.” (art. 4, comma 34, cit., come modificato dal D.L. 1/2012)];

4. il riferimento, quale contenuto obbligatorio del bando di gara e metro di valutazione dell’offerta, a parametri volti all’efficientamento e al conseguimento di “economie di gestione” (art. 4, comma 11, lett. b-bis, cit.);

5. la previsione – in linea con quanto auspicato dall’AGCM (AS n. 901/2012) - di obblighi di tra-

sparenza per i gestori in ordine ai dati necessari al fine della redazione dei bandi (art. 25, commi 4 e 5, D.L. 1/2012).

6. le disposizioni contenute nell’art. 3-bis, che il Decreto Liberalizzazioni ha inserito nel D.L. 138/2011, relative all’organizzazione obbligatoria del servizio in ambiti o bacini territoriali ottimali e omogenei, individuati in riferimento a dimensioni comunque non inferiori a quella provinciale e tali da consentire economie di scala e di differenziazione idonee a massimizzare l’efficienza del servizio.

In contraddizione, le modifiche apportate dall’art. 25 del Decreto in esame alla disciplina del regime transitorio (di cui al citato art. 4, comma 32), avente ad oggetto gli affidamenti in essere che non siano conformi alle nuove prescrizioni normative.

A distanza di pochi mesi dall’annullamento per via referendaria dell’art. 23-bis del D.L. 112/2008 s.m.i., il legislatore ha riprodotto quasi integralmente la disciplina contenuta, anche per quanto attiene al rigoroso regime transitorio previsto. Si conferma, dunque, la previsione della cessazione degli affidamenti difforni rispetto al nuovo regime, senza possibilità di proroghe (se non per necessaria continuità nell’erogazione dei servizi pubblici locali di rilevanza economica) né necessità di provvedimento apposito da parte dell’ente affidante [all’ente affidante si chiede di agire, quantomeno, in via di mera presa d’atto dell’avvenuta cessazione degli affidamenti (art. 4 cit., comma 32)]. Tale previsione può dirsi, anzi, rafforzata per effetto dell’introduzione (art. 9 L. 183/2011) della cd. “clausola di prevalenza” della disciplina gene-



rale sulle norme settoriali incompatibili e del ricorso ai poteri sostitutivi (ex art. 120, comma 2, della Costituzione) in caso di inosservanza (art. 4 cit., commi 34 e 32-bis).

In tale contesto il Decreto Liberalizzazioni, all'art. 25, ha disposto:

1. l'ulteriore slittamento del termine di cessazione degli affidamenti "non conformi" dal 31.3.2012 al 31.12.2012 in via generale e residuale (art. 4, comma 32, lett. a), e dal 30.6.2012 al 31.3.2013 per gli affidamenti a società miste che non siano rispettosi dei requisiti della gara cd. "a doppio oggetto" (art. 4, comma 32, lett. b);

2. la previsione, ad integrazione del comma 32, lett. a) dell'art. 4 cit., secondo cui "In deroga, l'affidamento per la gestione «in house» può avvenire a favore di azienda risultante dalla integrazione operativa, perfezionata entro il termine del 31 dicembre 2012, di preesistenti gestioni dirette o in house tale da configurare un unico gestore del servizio a livello di ambito o di bacino territoriale ottimale ai sensi dell'articolo 3-bis.". In tal caso il contratto di servizio dovrà prevedere indicazioni puntuali riguardanti il livello di qualità del servizio reso, il prezzo medio per utente, il livello di investimenti programmati ed effettuati e obiettivi di performance (redditività, qua-

lità, efficienza). La valutazione dell'efficacia e dell'efficienza della gestione e il rispetto delle condizioni previste nel contratto di servizio sono sottoposti a verifica annuale da parte dell'Autorità di regolazione di settore. La durata dell'affidamento in house all'azienda risultante dall'integrazione non può essere in ogni caso superiore a tre anni;" (art. 25, comma 1, n. 6, Decreto Liberalizzazioni).

Se pure la previsione di cui al punto 1) potrebbe apparire ragionevole, tenuto conto della particolare complessità del previsto procedimento di determinazione degli ambiti o bacini ottimali di cui sopra (da compiersi entro il 30.6.2012) e dell'adozione della citata "delibera quadro" da parte degli enti affidanti (da compiersi entro un anno dall'entrata in vigore della norma), desta particolare perplessità la previsione della deroga di cui al punto 2).

Invero, la disposizione in parola, che consentirebbe alle imprese preesistenti (titolari di gestioni dirette o in house) di beneficiare di un nuovo affidamento, avente durata massima pari a 3 anni, a condizione che le stesse si aggregino, entro il 31.12.2012, in un'unica azienda operante come "gestore unico" nel bacino o ambito considerato:

- da un lato, fa riferimento ad un nuovo affidamento qualificato come «in house» che, nell'acce-

zione strettamente formale del termine, potrebbe essere effettuato solo in favore di società a totale partecipazione pubblica aventi determinate caratteristiche (così come individuate dalla nota giurisprudenza comunitaria e nazionale in materia, nonché coerentemente allo stesso art. 4, comma 13, D.L. 138/2011 cit. ed agli orientamenti dell'AGCM);

- dall'altro, estende espressamente il proprio ambito applicativo anche alle "gestioni dirette".

Si rileva una possibile contraddizione: o si ammette la volontà di differenziare il trattamento delle società in house, oppure s'intende favorire le aggregazioni tra imprese operanti in regime di esclusiva senza gara, ma con benefici limitati alle sole imprese pubbliche.

Così intesa, la disposizione risulterebbe però potenzialmente discriminatoria, contrastante con i principi dell'ordinamento comunitario di indifferenza del regime proprietario e di parità di trattamento tra le imprese pubbliche e quelle private, nonché non operante in quei contesti territoriali caratterizzati dalla compresenza, all'interno del medesimo bacino, di operatori pubblici e privati, tutti in regime di affidamento diretto.

In realtà, se lo scopo della norma è quello di incrementare il volume dimensionale delle imprese che attualmente gestiscono servizi in affidamento diretto, indipendentemente dalla composizione azionaria, contestualmente a un ampliamento dei bacini territoriali omogenei, una discriminazione in base alla proprietà del capitale non appare del tutto giustificata.

In materia di TPL, il Regolamento (CE) 1370/2007 definisce:

1. l'aggiudicazione diretta, l'aggiudicazione di un contratto di servizio pubblico a un determinato operatore di servizio pubblico senza che sia previamente esperita una procedura di gara (art. 2, lett. h);

2. l'operatore di servizio pub-



blico, un'impresa o un gruppo di imprese di diritto pubblico o privato che fornisce servizi di trasporto pubblico di passeggeri o qualsiasi ente pubblico che presta servizi di trasporto pubblico di passeggeri (art. 2, lett. d).

Gestioni dirette, in house, aggiudicazione diretta, l'affidamento per la gestione in house, preesistenti gestioni dirette o in house, potrebbero essere sostituite con "preesistenti gestioni in affidamento diretto" dal testo vigente dell'art. 25, comma 1, n. 6 del Decreto Liberalizzazioni.

Si potrebbe configurare un'ipotesi di affidamento diretto, difforme da quanto disposto dall'art. 4, con la creazione di operatori aventi dimensione di bacino mediante aggregazione di gestioni preesistenti, evitando discriminazioni ingiustificate tra gli operatori nella fase transitoria (art. 25, comma 1, n. 6, cit.).

L'incentivo all'aggregazione presuppone necessariamente che le imprese si aggregino in maniera "tale da configurare un unico gestore del servizio a livello di ambito o di bacino territoriale ottimale" ai sensi dell'art. 3-bis D.L. 138/2011 s.m.i..

La compresenza di operatori privati, in determinate specificità territoriali, potrebbe costituire un ostacolo alla realizzazione del disegno normativo, che mediante il chiarimento di cui sopra sarebbe rimosso.

Del resto, la determinazione degli ambiti o bacini dovrebbe essere funzionale prioritariamente ad esigenze di efficienza e creazione di economie di scala, perseguibile mediante l'aggregazione dei preesistenti gestori entro quei perimetri in cui gli stessi possano candidarsi a concorrere per il ruolo di "gestori unici".

La spinta all'aggregazione dei gestori deve essere chiaramente volta alla maggiore efficienza, grazie all'esistenza di economie di scala che, all'aumentare della dimensione aziendale, determinino

una riduzione dei costi unitari, nonché alla maggiore competitività delle aziende coinvolte, essenziale in un contesto concorrenziale caratterizzato dalla presenza di grandi multinazionali.

Offre spunti interessanti, al riguardo, quanto osservato con riferimento alla L. Reg. Lazio n. 31/2008 (Finanziaria 2009) dall'AGCM, secondo cui "l'individuazione concreta della dimensione e delle caratteristiche di uno o più lotti presuppone l'analisi delle condizioni proprie delle reti di trasporto pubblico locale nei diversi ambiti territoriali, nonché la valutazione, da parte dell'amministrazione locale, degli elementi tecnici ed economici concernenti la produzione dei servizi, con particolare riguardo alle economie di scala e di gamma, e alle eventuali esigenze di coordinamento fra i diversi gestori dei servizi, che assumono speciale rilievo nel caso di un affidamento che ha ad oggetto l'intero territorio regionale".

Il chiarimento normativo sopra prospettato restituirebbe coerenza sistematica al disegno di liberaliz-

zazione perseguito dal D.L. 1/2012, onde consentire un processo di aggregazione ed integrazione reale tra tutti gli operatori economici (pubblici e privati) presenti nei singoli territori, che tenga conto delle specificità regionali, evitando il rischio di un consolidamento dei monopoli esistenti e creando le graduali condizioni di apertura a un mercato dei servizi pubblici locali contendibile anche da imprese nazionali e locali di dimensioni adeguate ai bacini che si andranno a creare.

In questo contesto, non può venir meno la considerazione di un insieme di regole uniche e univoche che non lascino spazio a speculazioni, mantenendo e sviluppando i livelli occupazionali, adattandoli alle moderne esigenze che il TPL richiede, incrementando il servizio laddove è maggiormente richiesto senza venir meno allo spirito sociale che lo stesso richiede, e in questo il nuovo CCNL della Mobilità è parte integrante e indefettibile.

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

**A quasi un anno di distanza dalla sua scomparsa vorremmo commemorare su queste pagine la figura di Santino Cadeddu, responsabile regionale Fast FerroVie Sardegna settore Autoferrotranvieri.**

**La Segreteria Nazionale e la Segreteria Regionale, ricordando il suo grande impegno per affermare il sindacato**

**FAST FerroVie all'interno dell'azienda ATP di Nuoro, in Sardegna e per la tutela dei diritti dei lavoratori e pensionati della provincia di Nuoro, inviano un affettuoso saluto ai suoi familiari.**



# Toilette con vista

di Justo



**I**l problema è dove guardare. Di solito guardo per aria ma in alto, sul soffitto, ci sono quei pannelli di polistirolo bucato che servono per l'umidità, dicono. A fianco le piastrelle bianche che fanno tanto "ospedale" e non m'ispirano per niente e a destra c'è la finestra. E alla finestra una donna che mi guarda.

E io non so cosa fare, mi blocco e non penso per niente che una donna che ti guarda dalla finestra quando sei davanti al water sia un'opportunità. Una donna che mi guarda mentre io, con un bicchiere vuoto in mano e le brache calate, sto aspettando che "lui" faccia il suo dovere. Che è quello di mettersi di buon animo e riempire per mezzo il bicchiere che gli metto sotto per non perdere neanche una goccia del prezioso liquido che mi tengo stretto dalla mattina e che è l'unico testimone attendibile della mia irreprensibile condotta civile senza alcol, droghe o porcherie del genere. E che mi permetterà, domani, di tornare in locomotiva a guidare un treno.

E quella mi guarda e i suoi occhi mi dicono "falla se vuoi tornare a lavorare".

Ma non c'è niente da fare. Penso ai monti, penso al mare, penso che se riesco ad accontentare questa tizia che mi guarda dalla finestra posso finalmente uscire da questo bugigattolo di piastrelle bianche col soffitto di polistirolo, respirare libero e tornarmene a casa. E invece mi tocca starmene qui, io a guardare lei, lei a guardare me e io a guardare "lui" che, malgrado gli anni, ha ancora un briciolo di dignità e vuole conservare le buone maniere di non parlare agli sconosciuti.

La tizia, un medico vero, di quelli con il camice bianco e le penne sul taschino, mi guarda inflessibile e io riesco a superare l'esame nel modo più italiano possibile, grazie all'aiuto di un amico compiacente. Il vecchio collega entra nella stanza e riesce, con abilissime chiacchiere, a distrarre quegli occhiacci. Liberata la mia timidezza, finalmente apro il rubinetto e arrivo a riempire mezzo bicchiere.

Penso che l'umanità, nei secoli, abbia raggiunto livelli d'espressione intellettuale impensabili, ma aggiungo che non è questo il caso, in quanto il pluridecorato che ha inventato l'originale sistema per verificare che sia proprio tua la pipì che metti nel vasetto, spero abbia fatto qualcosa di più stimabile nella vita che inventare un cesso con finestra e poltrona davanti. E mi chiedo se abbia mai

pensato che l'intimità della persona sia direttamente legata alla sua dignità e che, se solo avesse spremuto un attimo le meningi, magari un'idea meno balzana gli sarebbe saltata fuori.

Come quella di mettere una telecamera, per esempio. O di prevedere che l'esaminando abbia la possibilità di entrare nudo, o con gli slip, nello stanzino e fare il suo dovere senza l'assillo di due occhi che osservano senza tanti complimenti i tuoi pezzi migliori. Ma il tizio, nudo, avrebbe potuto, nel segreto della toilette tirare fuori una fialetta che aveva riempito il figlioletto la mattina prima di andare a scuola. Avete visto il film Papillon? No? Beh, andate a vederlo e allora saprete dove il presunto drogato potrebbe tenere la fialetta farsaria.

Ma questo è niente. Ci sarà un giorno, statene certi, che la Ferrovia venderà quest'immobile e l'acquirente che lo verrà a vedere si domanderà cosa mai se ne facessero di un cesso con una finestra ad altezza water che guarda nella stanza a fianco. E si chiederà a cosa mai servisse quella poltroncina con vista addossata alla finestra.

E vi lascio solo immaginare cosa penserà dei ferrovieri.



# Come si cambia.

Ovvero: lei non sa chi ero io

**C**i è pervenuto, per una di quelle strane coincidenze che capitano talvolta, questo documento.

Avremmo voluto pubblicarlo senza commento perché, come dicono in televisione, le immagini si commentano da sole, ma poi abbiamo pensato che comunque andasse presentato, spiegando il motivo per cui lo abbiamo riesumato, trattandosi di un atto risalente ad alcuni decenni fa.

Vedete, ciascuno di noi, nel corso della propria vita, compie un percorso che potremmo definire evolutivo. Si nasce incendiari e si muore pompieri, per dire che il modo di pensare o di agire si evolve con il passare degli anni, con l'accrescere della maturità. Riteniamo che sia positivo persino se il punto di arrivo, come spesso capita, è molto distante da quello di partenza.

Questo, ad esempio, è il grande equivoco del rapporto genitori - figli; il genitore migliore (ammesso che un genitore migliore esista) è quello che riesce a intervenire nei problemi, nelle inquietudini dei figli con una sorta di equidistanza tra la responsabilità genitoriale e il ricordo dei propri anni giovanili.

Quindi dignitoso arroccamento sul proprio ruolo attuale ma senza dimenticare come ci si è arrivati, poiché è chiaro che solo gli imbecilli non cambiano idea.

Leggendo il nostro documento, però, ci

## DISPONIBILITA'

*Pubblichiamo interamente la lettera sulla disponibilità scritta al pretore di Bologna da parte della FILT-CGIL in occasione della causa sulla disponibilità in corso.*

### PRETURA DI LAVORO - BOLOGNA

In ordine alla richiesta da Lei avanzata a codesta Organizzazione Sindacale sull'istituto della disponibilità, le comunichiamo, nell'ordine da lei seguito, le seguenti informazioni:

1) Il personale di macchina dell'Ente FS è vincolato ad un periodo di disponibilità che dura normalmente 48 mesi prima di accedere ai turni.

Tale periodo è normalmente utilizzato per completare i corsi di istruzione, ad eccezione della Terza parte del corso, durante la quale il Macchinista in prova viene inserito in turno per completare la sua professionalizzazione alla condotta dei treni.

Nel momento in cui il MIP (macchinista in prova) supera l'ultimo esame abilitante per effetto della circolare del 25/1/81, che le alleghiamo, entra nella graduatoria d'impianto dei macchinisti cosiddetti "Guidatori".

La circolare del 25/1/81 contiene le regole che definiscono all'interno della graduatoria di impianto le modalità necessarie per l'assegnazione ai turni presenti nell'impianto stesso.

Di fatto si realizza una contrattazione individuale tra il personale disponibile e il Capo Deposito distributore in cui quest'ultimo è oggettivamente avvantaggiato avendo la possibilità di scegliere tra i vari servizi da assegnare quelli più pesanti o più leggeri.

Da questo discende l'impossibilità da parte del Macchinista disponibile di programmare il proprio tempo di non lavoro e di contare su una retribuzione certa per la parte accessoria essendo soggetto ai soli limiti del DPR 374/83 (orario di lavoro del P.d.M.).

2) Al macchinista disponibile dopo il riposo giornaliero o settimanale può essere comandato un servizio compatibile con l'orario di lavoro (DPR 374).

Tale comando di servizio può essere fatto dal Capo Deposito se il macchinista è "avvisabile", se fornisce cioè un recapito telefonico di sua iniziativa.

Qualora il Macchinista non è "avvisabile" deve assumere l'iniziativa di telefonare o sentire personalmente, presso il Capo Deposito Distributore, quale è il suo servizio dopo il riposo in godimento.

Il macchinista rimasto in disponibilità può essere "rimandato" per due volte consecutive (ad es. forte ritardo del treno, treno soppresso ecc.) dopo di che al terzo rimando scatta il diritto al godimento del riposo minimo giornaliero.

È evidente che tali meccanismi rendono concretamente subordinato il prestatore d'opera, potendo, in una contrattazione individuale in cui non sono presenti né le strutture sindacali d'impianto né le strutture territoriali, essere pressato dal punto di vista psicologico e pratico dalla controparte.

Non va dimenticato neanche l'aspetto retributivo che risulta differenziato tra i lavoratori disponibili e quelli in turno.

Mentre i primi non possono contare su di una retribuzione certa, ma legata alla situazione oggettiva e al tipo di rapporti con il Capo Deposito, i secondi hanno una retribuzione certa.

Scusandoci del ritardo, ci dichiariamo disponibili ad ogni ulteriore chiarimento che si rendesse necessario.

Distinti saluti

P. LA SEGRETERIA NAZIONALE FILT/CGIL  
Mauro Moretti



viene da dubitare che esso sia stato scritto davvero dalla persona cui è attribuito, tanta e tale è la distanza tra ciò che diceva allora e quello che dice e fa oggi.

Se pensiamo alla questione IVU potremmo dire che questo volantino è in un certo senso profetico, poiché anticipa di trent'anni le perplessità che Fast ha manifestato, ad esempio, riguardo all'equa ripartizione dei servizi tra il personale.

In un suo passo, infatti, recita che "... il Capo Deposito distributore è oggettivamente avvantaggiato avendo la possibilità di scegliere tra i vari servizi da

assegnare quelli più pesanti o più leggeri ...". Come dargli torto?

Oseremmo dire che se, per assurdo, non avessimo avuto le idee chiare, questo documento ci avrebbe illuminato, poiché affronta una serie di questioni che possono essere trasferite *pare pare* sul tavolo di discussione di IVU.

Quando leggerete la firma in calce al documento vi chiederete, probabilmente, se è la stessa persona, se è lui. Confermiamo: LUI.

(a.s.)

## GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

### Appuntamento con il futuro

Arrivai due giorni prima. Non ci si presenta all'ultimo momento, men che meno in ritardo agli appuntamenti importanti. E quello era importante, altroché se lo era.

Nei giorni precedenti, come usava allora, ero passato a salutare parenti e amici; da ciascuno di loro qualche parola di incoraggiamento e augurio. Quelle più toccanti me le disse mio nonno: "Di consigli non te ne do, perché non ne hai bisogno". Ma con quelle poche parole me li diede tutti, dal primo all'ultimo.

Quindi partenza dalla stazione di Lamezia Terme Centrale alle dieci di sera del giorno 21 febbraio 1987. Mi accompagnò mio padre.

Salutandomi, nascose benissimo una lacrima che, impertinente, cercava di scendere dal suo occhio sinistro; sì, quello ferito da una scheggia di frenatura una quindicina d'anni prima. Ma forse proprio bene non la nascose, se ne sto parlando. O forse sì, perché quel rivolo che mi parve di vedere nell'occhio del genitore, in realtà poteva benissimo essere nel mio. O nel mio animo, che percepiva la tensione del cambio epocale, del sostanziale ingresso nell'età adulta. Avvertivo, oltre alla sensazione di qualcosa che si concludeva, anche la responsabilità di essere stato, in un certo senso, privilegiato dalla sorte che mi aveva assegnato un posto di lavoro importante in una grande azienda. E in quelle latitudini, credetemi, non era cosa molto frequente.

Ventunenne cresciuto in una cittadina del sud, quindi, con poca esperienza del mondo e della vita fui catapultato a Milano, con la prospettiva di doverci rimanere per alcuni anni. Ma - lo dicevo prima - agli appuntamenti importanti non solo ci si presenta per tempo: ci si presenta, innanzitutto.

Milano. Vi arrivai dopo dodici ore di viaggio.

La prima cosa che feci dopo essere sceso dal treno alla stazione Centrale fu andare dal tabaccaio a comprare un pacchetto di sigarette; non fumavo da un paio d'anni ma decisi che la tensione, l'importanza dell'appuntamento e tutto il resto andassero *fumati*.

Il 24 mattina mi presentai a Palazzo Litta, antico stabile del centro di Milano che all'epoca ospitava la Direzione Compartimentale Lombardia delle Ferrovie dello Stato. "Scusate, dovrei essere assunto come macchinista. A che piano vado?"

Tutto era nuovo, terribile. Sembrava gravissimo anche aver dimenticato il tesserino del codice fiscale, come capitò a un impaurito collega di ventura.

Poi la trafila delle scuole; prima due, poi cinque, poi ancora quattro mesi di corso, intervallati da periodi di servizio in macchina. Dopo due anni il terzo esame, dopo quattro quello finale, la corsa di prova.

Ricordo ancora l'emozione del primo servizio, un merci da Milano a Bologna con una loc. 626 limitata a 65 km/h: impieghammo un pomeriggio intero ad arrivare!

Poi la scoperta della nebbia, di quanto essa potesse falsare la percezione delle distanze.

Poi ancora le tante notti in servizio, il freddo; dover mangiare senza fame o desiderare una tazzina di caffè.

Scrivo queste righe - in realtà, lo riconosco, un po' mielose, ma i lettori di Giallofisso me lo concederanno - proprio nel giorno del venticinquesimo anniversario di tutto ciò, e venticinque anni sono un pezzo importante di vita. Ma nonostante siano passati in un lampo e qualche acciaccio inizi a presentarsi sono qui, a raccontarla. In fondo il  *cavallo di ferro*  mi ha dato il pane per tutti questi anni e continua a darmelo. E allora va bene così.

# Sentenza su IVU in Sardegna: cosa è successo veramente

Qualcuno canta vittoria, ma in realtà si tratta – al massimo – di un pareggio

n.s.

P.Q.M.


Il Tribunale, definitivamente pronunciando, accoglie per quanto di ragione il ricorso e, per l'effetto, dichiara il carattere antisindacale del comportamento di Trenitalia S.p.A. consistito nella violazione della procedura negoziale disciplinata dall'art.14, punti 2.8.3 e 2.8.5, del Contratto Aziendale, e, segnatamente, dell'obbligo preventivo di informativa che deve precedere la fase di contrattazione a livello nazionale.

Compensa per 1/3 le spese del giudizio tra le parti.


Pone le residue spese (2/3) a carico della società resistente, liquidandole in € 3.012,75, di cui € 678,00 per diritti e € 2.000,00 per onorari.


Manda alla cancelleria per gli adempimenti di competenza.

Cagliari, 10 gennaio 2012

IL CANCELLIERE 

IL GIUDICE  
*Lucrezia Ferras*

Depositato in Cancelleria oggi  
Cagliari, 10-01-2012  
IL CANCELLIERE 



dacato; nel merito ha respinto le censure avversarie di presunta violazione della procedura negoziale a livello territoriale (punti 2.8.6. e 2.8.7. dell'art. 14 AC) nell'ambito dell'avvio della sperimentazione dell'IVU Rail in Sardegna" (p. 9).

Il decreto ha, infatti, condiviso l'inapplicabilità delle procedure negoziali su tale specifica materia, poiché "... la sperimentazione del nuovo sistema di elaborazione dei

Molte richieste di commento e parere ci sono giunte successivamente alla sentenza del tribunale di Cagliari, che l'OrSA ha pubblicizzato come una conquista sulla vertenza IVU.

Siamo in possesso della nota, frutto dell'analisi di un legale, che dimostra chiaramente come il Tribunale del capoluogo sardo, a scioglimento della riserva assunta in prima udienza, accolga solo parzialmente il ricorso e non entri nel merito della sua essenza, che è appunto IVU.

Ve la proponiamo.

"Il Tribunale respinge l'eccezione preliminare fatta da Trenitalia di carenza di legittimazione attiva del sin-

turni non è stata introdotta in coincidenza con il cambio orario e ... non ha comportato alcuna modifica dell'organizzazione del lavoro ... e non ha introdotto alcuna

variazione nell'articolazione dell'orario di servizio" (p. 9).

Viceversa, il Tribunale ha ritenuto antisindacale la condotta della Società in relazione alla mancata "...

... il Tribunale del capoluogo sardo accoglie solo parzialmente il ricorso ...

attivazione della procedura negoziale collettiva per la compilazione dei turni, ai sensi dell'art. 14 dell'Accordo Aziendale, in vista dell'entrata in vigore del nuovo orario dei treni prevista per il giorno 12 dicembre 2010 (doc. n. 11)", domandata da Or.S.A. e Fast Ferrovie in data 27.10.2010.



## DAL TERRITORIO

*Ad avviso del Tribunale, "... poiché la materia sulla quale il sindacato ricorrente sollecitò il confronto a livello nazionale concerneva la compilazione dei turni di servizio 'in occasione del cambio orario dell'offerta commerciale programmata di Trenitalia S.p.A.' ... il silenzio dell'azienda ha integrato la violazione della procedura negoziale disciplinata dall'art. 14, punti 2.8.3 e 2.8.5 del Contratto Aziendale e, segnatamente, dell'obbligo preventivo di informativa che deve precedere la fase di contrattazione, da avviarsi entro 45 giorni dal rilascio delle tracce orarie".*

*Se ben si comprende il decreto sembra dire che a livello nazionale, al cambio turno di dicembre, si deve comunque attivare confronto ex art. 14 AC (soprattutto se le OO.SS. lo chiedono) a prescindere dal fatto che vi sia o no una modificazione dell'offerta commerciale e per il solo fatto che si consegnano nuove tracce orarie.*

*Su tale specifico capo, il decreto si è pronunciato ultra petita poiché il tema del confronto sindacale (nazionale) sul cambio turni di dicembre 2010 esula dall'oggetto del ricorso, essendo limitato alla questione IVU Rail in Sardegna.*

*Si legge in verità in tale passaggio del decreto una certa confusione tra il tema del cambio orario di dicembre 2010 e il confronto sull'introduzione del sistema IVU Rail, laddove sembra censurarsi la prosecuzione del confronto "... con le OO.SS. firmatarie dell'accordo dell'11 ottobre 2010 relativamente ai risultati connessi alla prima fase di attuazione dei turni elaborati tramite IVU Rail ..." mentre invece la Società non*

*avrebbe riscontrato le richieste di confronto di Or.S.A. a livello nazionale" (su IVU Rail? sul cambio orario? Non si capisce nel decreto).*

*Si ritiene quindi che il decreto si sia pronunciato (ultra petita) su procedura art. 14 a livello nazionale su "cambio orario" e non su IVU Rail.*

*Ciò detto, relativamente all'impatto pratico del decreto si può dire che i turni in essere non possono essere messi in discussione dal provvedimento e restano operativi. Resterebbe l'esigenza di informare e fare partire il confronto che secondo il decreto non ci sarebbe stato, ossia il confronto nazionale sul cambio turno di dicembre 2010, ormai ampiamente superato.*

*In conclusione, si tratterebbe di fare un teatrino informativo con OO. SS. privo di reale significato."*

*Come avrete certamente compreso, la sentenza non blocca la vertenza di IVU, ma pone in maniera chiara il tema del confronto sindacale in occasione del cambio turno di dicembre di ogni anno senza fare chiarezza sul tema richiesto, tanto che compensa le spese in 1/3 all'ORSA e 2/3 alla società.*

*Certamente ne fanno una buona pubblicità, ma se ancora si riesce a tenere duro su IVU ci sembra di poter dire, anche leggendo la sentenza, che è grazie all'accordo del 20 maggio 2011.*



Numero Verde  
**800 754445**

[www.eurocqs.it](http://www.eurocqs.it)



**SCOPRI  
I NOSTRI  
PRODOTTI**

# Cerchi un Prestito?

FINANZIAMO DIPENDENTI STATALI, PUBBLICI, PRIVATI E PENSIONATI

Abbiamo stipulato con la **CONFSAL** una convenzione al fine di offrire agli iscritti prodotti finanziari a condizioni estremamente competitive rispetto agli altri operatori presenti sul mercato.

Scansiona con



IL TUO SMARTPHONE

IN CONVENZIONE CON



- CESSIONE DEL QUINTO**
- PRESTITO CON DELEGA**
- PRESTITI PENSIONATI**
- PRESTITI PERSONALI**
- CONFSAL SERVIZI CARD**
- MUTUI**

## CESSIONE DEL QUINTO\*

	NETTO EROGATO	MESI	RATA	TAN	TAEG
Es1	<b>16.000,87</b>	<b>120</b>	<b>194,00</b>	<b>6,20</b>	<b>8,28</b>
Es2	<b>26.003,23</b>	<b>120</b>	<b>314,00</b>	<b>6,20</b>	<b>8,18</b>

\* Gli importi indicati negli esempi hanno valore puramente esemplificativo, si riferiscono al prodotto cessione del quinto per un dipendente statale di 30 anni di età e 10 di servizio al momento della richiesta e sono comprensivi degli oneri assicurativi, delle spese di istruttoria, imposta sostitutiva e commissioni (offerta valida fino al 30/11/11). Il tasso di interesse è fisso per tutta la durata del finanziamento e l'importo della rata non potrà essere superiore ad un quinto dello stipendio del richiedente, valutato al netto delle ritenute. Il TAEG e le rate indicate negli esempi possono essere oggetto di variazioni per effetto degli "oneri di distribuzione" applicabili, dell'età e dell'anzianità di servizio del dipendente e dalla natura giuridica del suo datore di lavoro. Modalità di rimborso del finanziamento tramite trattenuta in busta paga.

**Es1:** 194,00 Euro per 120 mesi: Interessi di finanziamento TAN 6,20% : 5.962,83 - Commissioni Bancarie 698,52 - Oneri di distribuzione 32,59 - Spese istruttoria 295,00 - imposta sostitutiva 43,29 - Premio polizza vita 246,90 - Importo netto erogato 16.000,87 - Importo complessivo restituito dal cliente allo scadere dell'ultima rata 23.280,00.

**Es2:** 314,00 Euro per 120 mesi: Interessi di finanziamento TAN 6,20% : 9.651,17 - Commissioni Bancarie 1.130,60 - Oneri di distribuzione 192,17 - Spese istruttoria 295,00 - imposta sostitutiva 70,07 - Premio polizza vita 337,76 - Importo netto erogato 26.003,23 - Importo complessivo restituito dal cliente allo scadere dell'ultima rata 37.680,00.

Gli esempi sono riferiti al prodotto Family Credit Network SpA.

### DIREZIONE GENERALE

Via A. Pacinotti, 73/81 - 00146 ROMA

• Tel. **06 55381111**

### I NOSTRI AGENTI A:

Roma, Milano, Firenze, Palermo,  
Taranto, Lecce, Sassari, Napoli,  
Pomezia (Rm), Messina, Marsala (Tp),  
Chieti, Trieste, Treviso, Bologna, Latina,  
Cosenza, Como, Cagliari, Bari, Ragusa,  
Caltagirone (CT).



Visita il sito  
[www.confalservizi.com](http://www.confalservizi.com)  
e richiedi la  
**CONFSAL SERVIZI CARD**

per ulteriori informazioni in merito alla  
convenzione chiama **CONFSAL SERVIZI 06-55342119/20**



**EUROCQS**  
FINANZIAMENTI

**PREVIDENZA**

**Dopo circa due anni, finalmente l'INPS e il Ministero della Difesa riscontrano positivamente le richieste avanzate dalla FAST, dichiarando la loro disponibilità a procedere per regolarizzare le posizioni previdenziali degli ex Genieri**

**a cura di Agostino Apadula**



## Previdenza dei Ferrovieri ex Genio Verso la regolarizzazione

**S**iamo in dirittura d'arrivo e di risoluzione delle problematiche previdenziali dei Ferrovieri provenienti dal Genio e assunti presso le Società del Gruppo F.S. che, dalle verifiche effettuate presso i Comitati Provinciali INPS, avevano riscontrato l'assenza totale di ogni contribuzione pensionistica per l'intero periodo lavorativo reso alle dipendenze del Ministero della Difesa/Reggimento Genio Ferrovieri.

Finalmente le domande di ricongiunzione, trasmesse nel corso degli ultimi anni da una pluralità di Ferrovieri su indicazione/tramite le Segreterie Regionali FAST-CONFISAL e le numerose diffide inoltrate dalla nostra O.S., stanno portando verso la soluzione del problema denunciato, visto che sia il Ministero della Difesa sia la Direzione Centrale prestazioni dell'INPS, in due distinte lettere inviate direttamente alla FAST CONFISAL, hanno finalmente dichiarato la disponibilità ad avviare le procedure per la regolarizzare delle posizioni previdenziali degli ex Genieri.

Diverse le condizioni d'illegalità e le problematiche che FAST CONFISAL aveva denunciato:

- l'assenza totale o parziale dei contributi, riscontrata dagli estratti contributivi o risultante dalle verifi-

che online per gli ex Genio assunti presso Società di trasporto, soprattutto dal 2000 in poi;

- i costi rilevanti che essi avrebbero dovuto affrontare per procedere alla ricongiunzione delle due posizioni contributive: periodo lavorativo con il Genio e quella aperta presso le Società del Gruppo F.S. o altre Società, derivanti dalla previsione legislativa contenuta nell'art. 12 della legge 122/10 che, a partire dal 1° luglio scorso, ha reso onerose queste operazioni. I Ferrovieri quindi, nel caso non fosse stato più possibile utilizzare l'istituto della riunione dei contributi previsto dal T.U. 1092/73, come richiesto dalla FAST CONFISAL, sarebbero stati costretti a pagare cifre esorbitanti per ottenere la ricongiunzione, anche se per colpe e ritardi non imputabili a loro;

- il mancato riconoscimento degli anni di servizio resi al Reggimento Genio Ferrovieri ai fini della Buonuscita/TFS.

Una condizione d'illegalità e d'incertezza dalla quale era opportuno uscire al più presto, facendo normalizzare la posizione previdenziale di ognuno, anche per non correre il rischio della prescrizione del diritto agli stessi contributi previdenziali e della regolarizza-





**MINISTERO DELLA DIFESA**

 DIREZIONE GENERALE DELLA PREVIDENZA MILITARE DELLA LEVA E DEL  
 COLLOCAMENTO AL LAVORO DEI VOLONTARI CONGEDATI (PREVIMIL)

Viale dell'Esercito n.178/186, 00143 Roma-Cecchignola

**I Reparto – 6<sup>a</sup> Divisione – 5<sup>a</sup> Sezione**
*Costituzione, ricongiunzione e computo periodi assicurativi*

MD	G.PREV.	N.PROT. 123231	Roma
			21.10.2011



A Federazione Autonoma Sindacati Trasporti  
 Segreteria Generale  
 Via Prenestina,170  
 00176 ROMA

All'INPS  
 Direzione Centrale Prestazioni  
 Via Ciro il Grande 21  
 00144 ROMA

A Reggimento Genio Ferrovieri  
 Servizio Amministrativo  
 Viale Rimembranza,1  
 40013 Castel Maggiore

A Gruppo Ferrovie dello Stato SpA  
 Direzione Generale risorse Umane  
 00161 Roma

**OGGETTO:** Posizioni previdenziali dei Ferrovieri provenienti da Reggimento Genio Ferrovieri  
 Rif.prot 05/3/SG del 4/10/2011 della Federazione Autonoma Sindacati Ferrovieri

*In esito a quanto rappresentato con il foglio in riferimento si rappresenta quanto segue:*

questa Direzione Generale sta procedendo alla costituzione della posizione assicurativa per tutti i militari volontari di truppa che hanno prestato servizio presso il Reggimento Genio Ferrovieri, a far data dal 1 aprile 2000 e fino al 31/12/2009 (data di passaggio della competenza all'INPDAP) e che hanno comunicato di essere stati assunti come lavoratori dipendenti dalle Ferrovie dello Stato SpA-  
 Eventuali richieste di notizie in merito alle singole pratiche possono essere richieste al punto di contatto [r1d6s5@previmil.difesa.it](mailto:r1d6s5@previmil.difesa.it)-  
 Le restanti problematiche esulano dalla competenza della Scrivente, ma si resta a disposizione per ogni forma di collaborazione.

IL CAPO REPARTO  
 (Dir. CIMMINO dr. Marzio)

zione della Buonuscita/TFR.

Per ovviare a ciò e per ripristinare quanto prima i diritti negati, la Segreteria Nazionale FAST CONFISAL ha intimato pertanto più volte all'INPS, al Gruppo F.S. e al Ministero della Difesa, ognuno per le sue competenze, di procedere alla regolarizzazione delle posizioni assicurative/previdenziali, com'era nelle aspettative dei Ferrovieri ex Genio.

Finalmente, a distanza di più di due anni, si è arrivati vicino alla risoluzione dei problemi posti poiché, scrivendo direttamente alla Segreteria Nazionale FAST CONFISAL, sia la Direzione Generale prestazioni dell'INPS sia il Ministero del Lavoro, nelle note a tergo riportate, hanno comunicato la disponibilità a:

- procedere alla regolarizzazione delle posizioni assicurative previdenziali degli ex Genieri;

- riconoscere ai suddetti la possibilità della applicazione “dell’istituto della riunione” delle diverse posizioni previdenziali “a titolo gratuito”.

Un risultato sicuramente rilevante, soprattutto in considerazione delle decisioni assunte in materia pensionistica dal Governo in carica con la manovra di Natale, approvate dal Parlamento con la Legge n. 214 del 22 dicembre 2011, che premia l’impegno reso dalla FAST CONFASAL, ottenuto soprattutto grazie alla fiducia che gli interessati hanno dimostrato di avere nell’iniziativa della Segreteria Nazionale FAST, concretizzatasi nell’inoltro, avvenuto per lo più tramite le strutture decentrate del Sindacato, di un numero rilevante di richieste di regolarizzazione delle posizioni contributive previdenziali; procedura di ricongiungimento che, lo ribadiamo, avverrà, come chiesto dalla FAST e confermato dall’INPS nella nota pubblicata nel presente articolo, a titolo gratuito.

Un primo importante risultato che, a nostro giudizio, non pone la parola fine alla vicenda, poiché allo stato delle cose si riscontra ancora un’assenza di chiarezza, sia da parte dell’INPS, sia del Ministero della Difesa, sia ancora delle Società del Gruppo F.S. in merito alle richieste di regolarizzazione dei trattamenti relativi alla Buonuscita/TFR e rispetto agli aumenti di valutazione ai fini previdenziali.

In ragione di ciò è indispensabile che tutti i Ferrovieri ex Genio che non l’hanno ancora fatto, attivino le procedure di ricorso amministrativo nei riguardi dell’INPS, compilando e inoltrando gli appositi moduli che potranno essere ritirati e trasmessi tramite le strutture territoriali della FAST CONFASAL.

Parimenti è opportuno che i Ferrovieri ex Genio che dovessero avere comunicazioni dirette dall’INPS e dal Ministero della Difesa si rechino presso le sedi

FAST regionali per una verifica ulteriore.

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



Istituto Nazionale Previdenza Sociale



Direzione centrale pensioni  
Area normativa e contenzioso amministrativo invalidità civile,  
indennità a carattere assistenziale e fondi speciali



Federazione Autonoma dei Sindacati  
dei Trasporti  
Segreteria Generale  
Via Prenestina, 170  
00176 ROMA

Oggetto: Iscritti al Fondo speciale FS – servizio militare prestato presso il Genio Ferrovieri.

Con riferimento alla lettera di codesta Federazione pervenuta via fax il 5/10/2011, si conferma, come già precisato nella lettera di questa Direzione del 13/3/2009, che le indennità di buonuscita e il trattamento di fine rapporto sono di competenza della Società Ferrovie dello Stato.

Per quanto riguarda la valutazione, ai fini di pensione, del periodo di servizio militare prestato presso il Reggimento Genio Ferrovieri, si fa presente che, secondo quanto comunicato a suo tempo dal Ministero della Difesa – Direzione Generale delle pensioni, nei confronti dei volontari del Genio Ferrovieri, iscritti all’INPDAP dalla data di decorrenza della promozione al grado di “Sergente”, non viene costituita la posizione assicurativa presso l’Istituto in quanto gli interessati, all’atto del collocamento in congedo, vengono assunti alle dipendenze delle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato S.p.A. ed hanno, pertanto, titolo alla riunione del servizio stesso; tale precisazione consente di poter procedere in via immediata e senza ulteriori accertamenti al computo (ovviamente gratuito) del servizio militare volontario ai fini di pensione.

Per quanto riguarda, inoltre, la maggiorazione di 1/5 di detto periodo di servizio militare ai sensi dell’art. 17 della legge n. 187/1976, si conferma che tale maggiorazione:

- spetta ai volontari arruolati successivamente all’11 maggio 1976, data di entrata in vigore della citata legge n. 187/1976. nonché ai volontari arruolati antecedentemente, ma ancora in servizio all’11/5/1976,
- spetta altresì ai volontari arruolati antecedentemente, ma ancora in servizio alla stessa data dell’ 11/5/1976,
- deve essere attribuita dalla data di arruolamento fino al giorno precedente la data di collocamento in congedo, con esclusione dei periodi di sospensione della paga e di assenza per licenza di convalescenza superiore a quindici giorni, debitamente trascritti sul documento militare,
- nei confronti dei volontari ancora in servizio alla data dell’11/5/1976, la maggiorazione deve essere attribuita anche per il periodo antecedente.

Vale la pena di precisare, infine, che tale normativa trova applicazione nei confronti dei soli dipendenti ferroviari iscritti al Fondo speciale FS e non anche dei dipendenti iscritti all’assicurazione generale obbligatoria dell’Istituto.

**PREVIDENZA**

# I lavori usuranti secondo il Ministro Fornero



**Con il Messaggio n. 3435 emanato il 28-02-2012 L'INPS ha chiarito i termini delle modifiche apportate dalla Manovra Monti al d.lgs. 67/2011. Restano esclusi dalla possibilità di accedere ai benefici previdenziali il Personale dei Treni, delle Metropolitane; difficoltosa rimane anche l'applicazione del parametro per accedere al diritto anche per i lavoratori notturni.**

**a cura di Agostino Apadula**

**L**a Manovra di Natale fatta dal governo Monti, che ha stravolto negativamente e profondamente il sistema pensionistico pubblico, ha intaccato anche i requisiti che regolano l'accesso alla pensione per i lavoratori impegnati nei cosiddetti lavori usuranti.

Il Ministro Fornero, che ha curato la regia dell'indecente riforma previdenziale prevista dall'articolo 24 del cosiddetto Decreto "Salva Italia", è infatti intervenuto pesantemente anche su questa tipologia di pensionamento, modificandone in peius i criteri di accesso, rendendo così più difficoltosa per gli interessati la possibilità di usufruire dei benefici, già di per sé ridotti, previsti dal DLgs 67/2011.

Ricapitoliamo le regole per l'accesso al pensionamento anticipato e le categorie di lavoratori che vi rientrano:

- lavoratori impegnati in mansioni particolarmente usuranti (lavori in galleria, cava o miniere); lavori in cassoni ad aria compressa; lavori svolti da palombari; lavori ad alte temperature; lavorazione del vetro cavo; lavori espletati in spazi ristretti; lavori di asportazione dell'amianto;
- lavoratori notturni (lavoratori a turni che prestano la loro attività di notte per almeno 6 ore, comprendenti l'intervallo tra la mezzanotte e le cinque del mattino, per un numero minimo di 78 giorni l'anno per coloro che perfezionano i requisiti nel periodo tra il 1° luglio 2008 e il 30 giugno 2009, e non inferiore a 64 giorni per coloro che maturano i requisiti per l'accesso anticipato dal 1° luglio 2009; lavoratori che prestano la loro attività per almeno 3 ore tra la mezzanotte e le cinque del mattino per l'intero anno lavorativo);
- lavoratori impiegati nelle linee di montaggio cioè impegnati all'interno di un processo produttivo in serie, con ritmo determinato da misurazione dei tempi

di lavoro, sequenze di postazioni, ripetizione costante dello stesso ciclo lavorativo su parti staccate di un prodotto finale;

- conducenti di veicoli pesanti adibiti a servizi pubblici di trasporto collettivo, con un limite minimo di capienza del veicolo di nove posti compreso il posto riservato al conducente.

- Di questa norma di legge l'INPS, dandone un'interpretazione restrittiva e sbagliata a parer nostro, esclude ogni possibilità di applicazione al personale di Condotta dei Treni, delle Metropolitane e di tutti gli altri mezzi di trasporto su rotaia.

Su questa immotivata limitazione la Segreteria Generale FAST CONFISAL ha sollevato più volte, senza riscontro, la problematica al Ministro del lavoro e allo stato la questione è all'esame dei nostri esperti legali.

Le categorie di lavoratori interessate dalle norme sulle attività usuranti, per accedere al pensionamento anticipato devono dimostrare di:

- aver svolto una o più delle previste attività per un periodo di tempo pari ad almeno sette anni, compreso l'anno di maturazione dei requisiti, negli ultimi dieci anni di attività, per le pensioni con decorrenza entro il 31 dicembre 2017;

- aver svolto una o più delle previste attività per un periodo di tempo pari ad almeno la metà della vita lavorativa complessiva, per le pensioni con decorrenza dal 1° gennaio 2018.

- aver maturato un requisito di anzianità contributiva non inferiore a 35 anni.

Per l'accesso al pensionamento, dal 1° gennaio 2012 i lavoratori dipendenti e autonomi che rientrano nella categoria dei lavori usuranti, conseguono il diritto alla pensione con i requisiti previsti dalla seguente tabella



REQUISITO CONTRIBUTIVO MINIMIO: 35 ANNI					
PERIODO		Lavoratori dipendenti		Lavoratori autonomi	
DAL	AL	Somma di età anagrafica e anzianità contributiva	Età anagrafica minima per la maturazione del requisito	Somma di età anagrafica e anzianità contributiva	Età anagrafica minima per la maturazione del requisito
01/07/2009	31/12/2010	95	59	96	60
01/01/2011	31/12/2012	96	60	97	61
01/01/2013		97	61	98	62

con il sistema di turni, le regole sono diverse in ragione del numero dei servizi notturni effettuati. Per esemplificazione prendiamo in esame l'anno 2012:

- da 64 a 71 notti = quota 98 con un mini-

(indicata dalla legge 247/2007).

Per i lavoratori a turni che prestano la loro attività nel periodo notturno per almeno 6 ore e per un numero di giorni lavorativi annui inferiore a 78 e che maturano i requisiti per l'accesso anticipato dal 1° gennaio 2012, il requisito anagrafico e il valore somma della predetta tabella:

- sono incrementati rispettivamente di due anni e di due unità per coloro che svolgono le predette attività per un numero di giorni lavorativi all'anno da 64 a 71;
- sono incrementati rispettivamente di un anno e di una unità per coloro che svolgono le predette attività lavorative per un numero di giorni lavorativi all'anno da 72 a 77.

Dal 1° gennaio 2012 i lavoratori dipendenti riconosciuti lavoratori usuranti possono chiedere la pensione con i requisiti previsti dalla tabella B, allegato 1, della legge 247/2007, che però saranno adeguati secondo i criteri "della variazione delle aspettative di vita" dettati dalla legge 122/2010.

Pertanto fermo restando il limite contributivo che resta fissato a 35 anni, dal 2013 in poi si andrà in pensione con quota 97 + 3 mesi con età minima di 61 anni + 3 mesi.

Se si tratta di pensionamento per lavoro notturno, reso

mo di 62 anni di età

- da 72 a 77 notti = quota 97 con un minimo di 61 anni di età
- da 78 notti in poi = quota 96 con un minimo di 60 anni di età

A questi limiti anagrafici bisogna ovviamente aggiungere la "finestra scorrevole" prevista dalla legge 122/2010 e pertanto raggiunto il diritto a pensione, l'assegno pensionistico decorrerà dal 12° mese successivo.

Un altro limite rilevante è costituito dalla risibilità delle risorse stanziare per dare copertura economica a questa tipologia di pensionamento, tanto che il d.lgs. 67/2011 prevede il differimento della decorrenza delle pensioni se dalle verifiche fatte dall'Inps emerge il verificarsi di uno scostamento del numero di domande rispetto alle risorse finanziarie stanziare per ciascun anno.

Per poter accedere al pensionamento anticipato bisogna presentare domanda allegando la certificazione rilasciata dal datore di lavoro.

[apadula@fastferrovie.it](mailto: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 - Idee 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.hdi.it](http://www.hdi.it)

**Al tuo fianco, ogni giorno**

**HDI**

ASSICURAZIONI