FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 1

LA VOCE delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Ferrovie



Ancora violenza e aggressioni in Ferrovia

Intervista all'Ing. Laguzzi

Prestazioni Previdenziali /Assistenziali

GDL: La lotta dei macchinisti Tedeschi

FAST Ferrovie

SMA

n° 11
Novembre 2007

Anno I - n. 0 / 07 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast Ferrovie - Via Varese n° 14 - 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° 153 del 14 settembre 2006

Cap.Ital.Fin.

FINANZIARIA S.p.A. U.I.C. 35105 - ABI 3284419

Il Prestito Bancario

Riservato agli iscritti FastFerrovie

erogato da primari istituti di credito con trattenuta in busta paga

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

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



Perchè sceglierci?

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

Info:

FAST tel 064454923 fax 0649385806 Mail infoprestiti@sindacatofast.it

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

Prestito personale mediante cessione del quinto dello stipendio.
TAN (min. 3.00% - max 3,25%). Il Taeg/Isc (min. 5,77% - max 7,89%) comprende tutti gli oneri finanziari, commissioni, spese, costi assicurativi e oneri erariali. Esempi riferiti ad un dipendente di sesso femminile di 40 anni di età e 10 anni di servizio. Oferta valida fino al 31/12/2006

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 3

Anno II - n. 11/2007
Mensile del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie
Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-Ferrovie
Redazione, Direzione e Amministrazione:
Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma
Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666
Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556
Email: sn@fastferrovie.it
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n. 353 del 14 settembre 2006
Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.
D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)
Art. 1, comma 1 - DCB ROMA
Direttore Responsabile:
Pietro Serbassi
Coordinamento Editoriale:
Vincenzo Notarnicola
Segretario di Redazione:
Massimiliano Pantanella
Comitato di Redazione:
Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'ambrosio, Stefano Della Vedova, Carlo Nevi, Antonio Scalise, Sergio Vecchione
Imp. e grafica:
Paolo Piovesan, Giuliano Leone
Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello
Hanno collaborato a questo numero:
A. Apadula, C. Baltieri, L. De Donno, D. Mazza, C. Provito.
Copia euro 2,00 - Abbonamento euro 18,00
Abbonamento sostenitore euro 250,00
Tutti i versamenti devono essere effettuati sul C/C Bancario, n. 13 intestato a:
FAST-Ferrovie
presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini
Si prega indicare chiaramente il proprio nome e indirizzo, nonché la causale del versamento
Stampa: Empograph
00010 Villa Adriana (Roma)
Chiuso in tipografia il 16/11/2007

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 Baldinucci, 2/R - 50136 FIRENZE

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

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

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

NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

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

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

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

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

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

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

SOMMARIO

Editoriale
Un cambiamento che è Crescita, Sviluppo, Rilancio
di Pietro Serbassi ..... pag. 4

FS: primi atti concreti per la sicurezza
di Carlo Nevi ..... pag. 5

GDL, FAST Ferrovie, ALE
di Aniello Carpenito ..... pag. 6

"Che non si ripeta!"
di Chiara Bandieri ..... pag. 8

Intervista a Ing. G. Laguzzi
di Angelo D'Ambrosio ..... pag. 10

La bacheca delle RLS ..... pag. 16

Dietro gli annunci
di Domenico Mazza ..... pag. 18

GIALLOFISSO
Railway's Dream
di Antonio Scalise ..... pag. 19

Queste ferrovie fanno schifo
di Luigi De Donno ..... pag. 20

UMR, l'evoluzione continua
di Chiara Bandieri ..... pag. 21

Il vino del ferroviere
di Costantino Provito ..... pag. 23

FAST Ferrovie vince anche nello sport
di Antonio Scalise ..... pag. 24

SPECIALE - PREVIDENZA
Prestazioni previdenziali/assistenziali!
di Agostino Apadula ..... pag. 25

COME ERAVAMO
Un appuntamento con la storia
di Giorgio Baltieri ..... pag. 30

Citarli tutti è impossibile, la lista sarebbe infinita, purtroppo, ma in occasione del 2 novembre ricorrenza dei defunti il nostro pensiero non può che andare ai colleghi ferrovieri con i quali abbiamo condiviso tanto, anche parte della nostra vita, e che ora non ci sono più. I posti lasciati vuoti non verranno più colmati, ma il loro ricordo ci fa ancora compagnia.



FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 4

Un cambiamento che è Crescita, Sviluppo, Rilancio, ma soprattutto l'ennesima sfida da vincere

L'editoriale di Pietro Serbassi

Nell'editoriale del numero precedente abbiamo parlato di un percorso organizzativo che, come FAST Ferrovie, abbiamo avviato al fine di ricercare la più larga condivisione al progetto sindacale approvato dal nostro sindacato fin dal 1999.

Subito dopo il periodo di ferie estive è partito, dunque, un ampio confronto interno che ha visto le Segreterie Nazionale e Generale impegnate direttamente sul territorio per confrontarsi con tutti gli attivisti sindacali della FAST Ferrovie, proprio in merito alle motivazioni che ci hanno portato a maturare tale scelta e concretizzare i principi condivisi direttamente con la costruzione di una bozza di nuovo statuto che dovrà essere la "Carta Costituzionale" del nuovo Sindacato.

Rispetto alle trasformazioni precedenti, è possibile evidenziare come in questa fase ci sia una concreta e capillarizzata comprensione delle motivazioni che sono alla base delle nostre scelte.

C'è la reale consapevolezza, per ogni attivista o dirigente sindacale, del maggiore impegno da profondere e della necessità di elevare maggiormente il proprio livello di competenze, passo indispensabile per affrontare le vertenze del Trasporto, a spettro sempre più ampio, all'interno della propria area di competenza sia essa Nazionale, Regionale, Provinciale o addirittura Comunale.

I principi alla base della costruzione del nuovo statuto restano indiscutibilmente quelli che da oltre 50 anni hanno guidato la nascita, la crescita e l'evoluzione dello SMA, su tutti l'autonomia da qualsiasi soggetto esterno all'organizzazione e una grande democrazia interna che trova ampi spazzi di discussione nelle assisi interne quali:

il Congresso – massima espressione decisionale dove partecipano direttamente tutti gli iscritti ed eleggono i dirigenti sindacali con mandati chiari fino al congresso successivo;

il Direttivo – discussione democratica fra i dirigenti sindacali eletti al congresso che deliberano di volta in volta strategie sindacali in coerenza con i mandati congressuali;

la Direzione Operativa – organismo composto dalla Segreteria Nazionale e da tutti i Segretari Regionali necessario per favorire una condivisione delle vertenze da affrontare al fine di organizzare azioni sindacali omogenee e coerenti su tutto il territorio nazionale.

In una società che cambia pelle giorno per giorno serve che il sindacato dimostri concretamente la sua autonomia dal mondo politico, ma nello stesso tempo la sua lealtà negli impegni che assume.

E' l'unico sistema credibile per contrastare efficacemente tutte quelle Imprese, che rappresentano quasi la totalità del settore, che si pongono strumentalmente a difesa del potere d'acquisto dei salari pur di raggiungere l'obiettivo primario di **rompere la solidarietà fra lavoratori** faticosamente creata con i Contratti Collettivi Nazionali di Lavoro e, nel contempo, tentano continuamente di smantellare l'idea dei contratti di comparto i quali sarebbero la vera Clausola Sociale.

Autonomia e lealtà che dovremmo dimostrare con atti concreti ricercando le più alte tutele su argomenti come la sicurezza – in ogni suo aspetto – la salute, la garanzia occupazionale, la professionalità, la formazione, la tenuta del potere d'acquisto dei salari.

Tutto con la responsabilità di chi concretamente comprende i reali livelli di sostenibilità delle nostre richieste rispetto alle vere potenzialità del sistema economico nazionale ed internazionale.

Quindi, dovremmo essere in grado di non lasciarci influenzare dalle "false sirene", siano esse le imprese



che autonomamente "elargiscono anticipi" non richiesti oppure siano esse posizioni intransigenti a difesa di vecchie logiche movimentistiche volte alla ricerca di sacche di malesseri, senza la reale volontà di risolvere i problemi ma, piuttosto, con quella di urlare una protesta fine a sé stessa.

È con questi principi che tutto l'attuale gruppo dirigente della FAST Ferrovie si sta accingendo ad affrontare questa ennesima trasformazione, l'entusiasmo, che ha circondato le nostre assise regionali, miscelato con la consapevolezza delle difficoltà che incontreremo non fa altro che creare gli stimoli necessari in tutti noi per dare il nostro meglio.

Nonostante la complessa fase riorganizzativa e le notevoli risorse che questa sta assorbendo al sindacato, è importante evidenziare che riusciamo egregiamente a tenere alto il nostro impegno sindacale nelle vertenze sia con il Gruppo FS che con le altre Imprese e con le istituzioni.

Anzi, come Segreteria Nazionale percepiamo addirittura la sensazione che, in diverse regioni, le iniziative qualificanti della FAST Ferrovie siano addirittura in aumento, e questo non può che farci piacere e ci aiuta a creare quello stato mentale positivo per affrontare le grandi sfide che ci vengono poste.

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 5

FS: Primi atti concreti per la sicurezza sui Treni e nelle Stazioni

Il problema sicurezza che ha investito l'Italia non ha risparmiato le FS ... Ritardi sulla prevenzione ... Protezione Aziendale un ruolo fondamentale ...

di Carlo Nevi

L'escalation di violenza e criminalità che ai vari livelli, ha investito il Paese Italia in questi ultimi tempi, tanto da costringere il Governo e il Parlamento nella sua complessità ad un'estenuante ricerca di soluzioni atte ad arginare il fenomeno, non ha risparmiato, purtroppo, le ferrovie italiane.

Sostenere però, come qualcuno ha fatto, detto e continua a sostenere che le FS siano diventate una sorta di **Far West** mi sembra eccessivo, imputare poi l'aumento del fenomeno criminalità all'arrivo dell'Ing. **Mauro Moretti** alla guida del gruppo FS, a mio avviso lo è ancor di più.



Sia ben chiaro, non voglio e non è certo mia intenzione, ergermi ad avvocato difensore dell'Ing. **Moretti,** che ha capacità e mezzi propri per rispondere alle accuse e dare, qualora lo ritenga opportuno, giustificazioni del suo operato.

Chi ci legge e ci conosce, sa certamente che noi della FAST Ferrovie non siamo mai stati teneri nei suoi confronti (piano d'impresa, agente unico, macchinista solo, tagli di personale e di servizi etc.), così come da tempo abbiamo denunciato l'aggravarsi della situazione (aumenti di furti e aggressioni sui treni e nelle stazioni) sul fronte sicurezza sia in Trenitalia che in ambito RFI, (per non tornare troppo indietro basta leggere quanto pubblicato sul numero n° 7-8 del nostro giornale dove vi sono ben due articoli sul tema aggressioni – protezione aziendale), e sostenuto la realizzazione della struttura Protezione Aziendale.

Il problema esiste, c'è ed è palpabile, ma non siamo certo nel Far West (per fortuna) né vogliamo arrivarci però occorre fare di più e rivedere possibilmente alcune scelte per tutelare il personale ferroviario e gli utenti che affollano quotidianamente i nostri treni e le nostre stazioni.

Vi sono ritardi e scelte non condivisibili, questi si imputabili all'A.D. nel varare misure di prevenzione e nel lasciare la clientela "*abbandonata*" a sé stessa, basti pensare ai ritardi ed alle difficoltà che incontra la Protezione Aziendale nel reperire personale e nel dotarsi di una struttura efficiente e consolidata nel territorio, al Capotreno distolto ormai dai propri compiti di esercizio, controlleria e di assistenza alla clientela e "costretto" a viaggiare sul locomotore con l'unico macchinista rimasto nei treni cosiddetti ad agente unico (Regionali), alla chiusura delle stazioni etc.

La scelta di dotare il Gruppo FS, così come hanno la maggioranza delle grandi imprese sia in Italia che in Europa, di una sua Protezione Aziendale con compiti di analisi del rischio, gestione delle emergenze dei rapporti con le forze di polizia e autorità giudiziaria, tanto per citarne alcuni, è stata una scelta importante ed accolta favorevolmente e come detto da noi sostenuta, in quanto ritenuto un primo importante passo per la prevenzione e la tutela del patrimonio, del personale e della clientela, concetto purtroppo drammaticamente rafforzato all'indomani **dell'11 settembre** e successivamente dagli attentati in Inghilterra e Spagna e le minacce all'Italia.

Ma questa struttura, ad oggi lamenta ancora dei ritardi di completamento che rischiano di vanificare il buon lavoro (considerate le difficoltà e i mezzi) sin qui svolto, la buona volontà e la capacità dei preposti non bastano, debbono essere messi in condizione di operare, occorre quindi accelerare i tempi per dotare la struttura di mezzi e risorse, in primis quelle umane, snellendo e velocizzando le procedure per il reperimento, il rilascio, l'assegnazione e la formazione di detto personale.

Comunque qualcosa si muove, proprio nei primi giorni di novembre, per la precisione il 5 e il 7 del mese si sono registrati due primi atti concreti che dimostrano come la società si stia muovendo sul tema sicurezza.

Il primo atto si è avuto il 5

novembre u.s., con l'emanazione da parte dell'AD di RFI S.p.A. Ing. **Michele Elia**, della **Comunicazione Organizzativa n° 132/AD** (che potete consultare sul nostro sito www.fastferrovie.it) che aggiorna e sostituisce la precedente del 26 giugno 2003 in materia di ***"tutela legale al personale vittima di aggressioni"*** estendendo la tutela legale a tutto il personale aziendale che, rimasto vittima di aggressione sia fisica che verbale durante lo svolgimento della propria prestazione lavorativa, decida di adire le vie legali.

Il secondo, per ordine di tempo e non per importanza, è la **Convenzione firmata al Viminale** il 7 novembre, tra il Capo della Polizia, prefetto **Antonio Manganelli** e l'Amministratore Delegato del Gruppo FS **Ing. Mauro Moretti,** per il potenziamento della vigilanza nelle stazioni e sui convogli a lunga percorrenza, treni notturni, regionali e metropolitani.

L'intesa raggiunta prevede anche un monitoraggio periodico dei fenomeni di criminalità per l'analisi delle criticità in ambito ferroviario e l'elaborazione delle strategie operative.

Si tratta, come l'ha definita il prefetto Manganelli di una "***sicurezza partecipata in quanto vede il coinvolgimento di tutti quei soggetti che possono dare un contributo alla sicurezza: enti locali, associazioni di categoria, forze sane della società e grandi aziende".***

Come detto due atti, due momenti importanti, due risposte forti, necessarie quanto attese, contro il crimine e per la prevenzione a bordo dei treni e nelle grandi stazioni, ora l'importante è che non rimangano solo due atti, ma vengano utilizzati e supportati anche da una rivisitazione di alcune scelte attuate e dalla definitiva realizzazione della struttura Protezione Aziendale.

GDL, FAST Ferrovie, ALE Una catena lunga 25 anni, che s'irrobustisce nei momenti di difficoltà

di Aniello Carpenito



Manfred Schell, leader storico del sindacato GDL

E' in atto, in Germania, un duro braccio di ferro fra il Sindacato Autonomo Macchinisti, GDL, e la Deutsche Bahn per il rinnovo del Contratto di Lavoro.

La GDL non ha accettato l'accordo, sottoscritto dalla DB con gli altri due sindacati Transnet e GDBA, che prevede un aumento stipendiale del 4,5% e nessuna riduzione dell'orario di lavoro.

E' doveroso precisare che, di fatto, da quindici anni a questa parte non si sono registrate sostanziali modifiche economiche e normative nel rapporto di lavoro con DB ma, nel contempo, c'è stata una drastica riduzione degli organici.

Dal 1990 ad oggi, infatti, il numero di addetti è sceso di 233.039 unità, di queste 21.248 sono macchinisti.

In questo scenario, l'accordo raggiunto con gli altri sindacati è stato ritenuto dalla GDL come un'ulteriore beffa alle già gravose condizioni di lavoro e quindi, dopo una nutrita serie di assemblee, ha ottenuto dalla base associata il mandato di intraprendere una serie di scioperi per rivendicare migliori condizioni economiche e normative.

La GDL, con la stragrande maggioranza di macchinisti DB iscritti più una forte rappresen-

Retribuzione macchinista di 25 anni senza figli con 2 anni di professionalità	**Stipendio netto: 1.438 € – 1.538 €**
macchinista di 40 anni due bambini e 17 anni di professionalità	**Stipendio netto: 1.778 € – 1.928 €**

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 7

Principali parametri normativi	
Lavoro settimanale max	41 ore
Lavoro giornaliero max	14 ore
Condotta max giornaliera	5,30 ore
Riposo minimo giornaliero	6 ore

tanza di capotreni, ha iniziato una dura vertenza con la DB per rivendicare aumenti contrattuali nell'ordine del 30% e condizioni normative più favorevoli.

Le tabelle riportate nell'articolo esplicitano i parametri più significativi indispensabili per conoscere il quadro economico e normativo e per capire l'importanza delle richieste avanzate.

In un Paese come la Germania dove, da quindici anni non si verificavano scioperi nei trasporti, le massicce azioni di protesta indette dalla GDL hanno determinato una forte azione di contrasto da parte della DB che ha impugnato, nei vari tribunali locali, la legittimità della protesta con forti pressioni verso i lavoratori in sciopero.

La GDL ha, però, ottenuto il pronunciamento del tribunale regionale del lavoro della Sassonia che ha riconosciuto la legittimità della protesta, autorizzando l'estensione dello sciopero su scala nazionale sia per i treni a lunga percorrenza che per il traffico merci.

Particolare non secondario è il forte appoggio popolare alla protesta della GDL, infatti, un sondaggio della seconda rete televisiva pubblica Ard ha confermato che i due terzi dei tedeschi appoggiano le richieste dei macchinisti ritenendoli sottopagati inoltre, i media tedeschi hanno ripetutamente sottolineato che, mentre la DB continua a rifiutare la trattativa sulle richieste della GDL, i componenti del consiglio di amministrazione dell'azienda non hanno esitato ad aumentarsi lo stipendio del 77%.

In questo contesto, la richiesta fatta al Governo da parte di Hartmut Mehdorn, presidente della Deutsche Bahn, di limitare il diritto di sciopero dei piccoli sindacati che rappresentano solamente alcune specializzazioni è stata duramente respinta.

Sulle ferrovie Tedesche si sta giocando un'importante partita economica e politica.

La DB è una azienda in attivo ed in forte espansione, soprattutto nei paesi dell'Europa dell'Est, scatena quindi, importanti appetiti economici ed industriali, riscontrando, perciò, un'accesa polemica politica relativa alla parziale privatizzazione dell'azienda, che da alcuni mesi è nel calendario del Governo Merkel.

A tal proposito sia il congresso del partito socialdemocratico del 27 ottobre scorso, sia la rilevazione di quasi tre quarti dei cittadini Tedeschi, hanno mostrato la loro netta contrarietà all'ingresso in Borsa delle ferrovie.

E' opinione diffusa che questa misura comporti, in seguito, un aumento delle tariffe, un taglio delle tratte meno redditizie ed ulteriori riduzioni del personale.

Tutto ciò ha, in pratica, fatto svanire il progetto del presidente della Deutsche Bahn di portare in Borsa l'Azienda.

La Fast Ferrovie e la GDL sono legate da una lunga amicizia e da una comune visione di una Europa dei diritti piuttosto che solo un'Europa dei mercati.

Insieme hanno creato l'ALE, associazione dei macchinisti europei, la quale conta 110.000 iscritti e da 25 anni si batte per rivendicare una comune identità del lavoro di macchinista, a prescindere dallo stato di appartenenza e di una politica Comunitaria rispettosa delle sue peculiarità e disagi.

I numerosi attestati di solidarietà che la Fast ferrovie ha manifestato al presidente della GDL, Manfred Schell ed ai macchinisti tedeschi non sono certo di maniera, ma rappresentano un sincero sostegno alla dura vertenza in atto.



FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 8

"Che non si ripeta!" Non ci basta più, quando era prevedibile ed evitabile

di Chiara Bandieri

Sono proprio i recenti fatti di cronaca che impongono nuovamente la necessità di denunciare la mancanza di sicurezza riguardante l'intero settore dei trasporti pubblici.

Le stazioni ferroviarie da sempre rappresentano luoghi poco sicuri, soprattutto nelle ore notturne.

Oggi, poi, nell'era dell'impresenziamento, in cui regna l'abbandono ed il degrado, la situazione è diventata insostenibile.



Milano P.G. - Il Passante quando non è appena arrivato un treno

Troppo spesso è stata oggetto di denuncia, da più parti e attraverso più mezzi, la condizione del personale viaggiante, e non solo, che ogni giorno affronta situazioni di forte disagio per quanto attiene alla sicurezza.

E' condizione comune a chi lavora in orari particolari trovarsi in situazioni difficili, provare sensazioni di paura o comunque avere tutti i sensi in allerta appena si avvicina una macchina, appena si percepisce un minimo rumore.

Incrementare l'utilizzo dei mezzi pubblici non significa solo renderli efficienti tecnicamente, garantire la puntualità, mantenerli puliti.

Tutte queste voci sempre richiamate non hanno alcun significato se non vengono accompagnate da un Piano di Sicurezza.

E' del tutto inutile che un treno sia puntualissimo e frequente se i viaggiatori non possono utilizzarlo perché la fermata o la stazione è inaccessibile dal punto di vista della sicurezza.

Quante volte i viaggiatori, in particolare donne, hanno paura di rimanere sole all'interno di una vettura, evitano di viaggiare in treno o in autobus la mattina presto e la sera tardi, costrette quindi ad utilizzare un mezzo di trasporto proprio.

C'è anche però chi non può scegliere una soluzione diversa e quindi è costretto a mettere a rischio la propria incolumità.

Quindi uno strumento che, in molti casi, potrebbe consentire un'alternativa alla congestione cittadina, diventa una strada impraticabile.

E' proprio nel periodo invernale, quando il traffico verso le città si acutizza con le scuole, gli uffici e tutte le attività in gran movimento che sarebbe più utile usufruire dei mezzi di trasporto pubblici, ma sono anche i mesi più freddi più bui e questo accresce i timori ed i rischi nel frequentare certi luoghi.

Autobus e treno dovrebbero rappresentare le alternative migliori non solo dal punto di vista sociale come soluzione possibile al traffico ed all'inquinamento, ma in tempi in cui i budget familiare toccano spesso il rosso alla fine del mese, la seconda auto per molti è diventato un lusso.

Forse a nessuno è mai venuto in mente che per molte persone l'auto propria è l'unica soluzione possibile, che pagare costosi parcheggi è inevitabile e non sto parlando come potrebbe sembrare di persone con problemi motori, ma sto parlando di chi non vuole mettere a repentaglio la propria incolumità perché consapevole dei rischi che corre nel dover attendere un treno in una fermata con scarsa illuminazione, senza una biglietteria o un bar aperto, senza una sala d'attesa o qualcosa degna di tale nome, di un luogo dove ripararsi dalla pioggia; non ha senso domandarsi poi perché certe fermate sono poco frequentate.

Questa descrizione è purtroppo una situazione diffusa e grazie alla tecnologia non è comune solo alle fermate, ma si sta estendendo anche alle stazioni.

A fronte di tutto ciò c'è da chiedersi che senso ha realizzare "memorari" se non si predispongono le condizioni affinché i viaggiatori siano in grado di poter prendere un treno.

La cura di tale aspetto rientra a pieno titolo, insieme alla puntualità, alle pulizie ed alle prestazioni tecniche dei mezzi, nella programmazione del servizio di trasporto.

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 9



Il termine "sicurezza" non può essere limitato al solo esercizio, alla sola circolazione, ma deve riguardare tutto l'ambito ferroviario.

E' l'intero contesto che deve essere "in sicurezza".

L'errore nel sottovalutare questo aspetto è determinante per la riuscita di ogni progetto di sviluppo del trasporto, ferroviario e non.

I fatti recenti ne sono una testimonianza e la loro eco inciderà ancora di più scoraggiando anche chi fino ad ora accettava di rischiare.

La pubblicità negativa che, oggi più di ieri, avvolge le fermate e le stazioni si farà sentire; ecco perché non possiamo e non avremmo neppure dovuto in passato far finta di non vedere.

La società intera attende risposte concrete.

Non rassicurano le iniziative volte a calmare gli animi quando ormai l'irreparabile è successo.

Non appaga il senso di giustizia ulteriore odio ed aggressività.

L'esigenza vera è quella di prevenire, di creare le condizioni affinché episodi come quelli che in questi giorni riempiono le pagine dei quotidiani non solo non si ripetano, ma non abbiano possibilità di realizzarsi.

Nella nostra logica ormai distorta regna la convinzione che sia impossibile evitare certi avvenimenti, che non esista una soluzione al problema data sua vasta dimensione sociale.

Può apparire sconvolgente, ma per tutti noi la normalità non è nella libertà di viaggiare, ma nell'accettare il rischio di aggressione, nel reputarsi fortunati se si è riusciti ad evitare situazioni in cui sarebbe stato difficile riuscire a difendersi.

E' l'ora che l'Azienda non continui a nascondersi dietro la "piaga sociale", ma si impegni seriamente a cambiare le cose almeno per ciò che attiene l'interno dei suoi spazi, che si riappropri di questi non abbandonandoli più al degrado, che garantisca la sicurezza dell'intero servizio da lei offerto, il quale non si esaurisce a bordo treno.

Mentre attendiamo un chiaro segnale in tal senso, ci sono lavoratori che non hanno possibilità di parcheggiare in luoghi sicuri durante le ore notturne, quando i mezzi pubblici non espletano servizio e si trovano così costretti a percorrere a piedi tratti poco sicuri.

E' da tutti risaputo che le aree intorno alle stazioni ferroviarie sono in genere le più degradate.

L'Azienda, nella scellerata gestione economica del proprio patrimonio, ha ceduto a vario titolo le ampie zone di parcheggio riservate ai propri dipendenti di cui disponeva.

Ciò ha comportato un pesante rischio per i ferrovieri i cui turni impongono partenze ed arrivi ad ogni ora del giorno e della notte, senza possibilità di essere sostituiti da una riserva se per qualsiasi inconveniente non riescono ad essere presenti al treno.

Dunque, alla necessità di garantire la copertura del turno facendosi anche carico delle economie di personale, decise unilateralmente dall'Azienda, non fa riscontro un impegno di quest'ultima almeno nell'assicurare le condizioni minime di sicurezza che attraverso le dovute accortezze potrebbero evitare aggressioni e paure per le quali non è prevista alcuna voce d'indennità nello stipendio dei ferrovieri.

Iniziare proteggendo chi non ha alternative, chi non può scegliere altre soluzioni, chi ogni giorno ad ogni ora mette a repentaglio la propria incolumità trovandosi in ambito ferroviario per prestare il proprio servizio lavorativo, potrebbe essere un segno importante.

Nessuno è pagato per sopportare un rischio evitabile, per farsi carico della negligenza di un'Azienda nel predisporre un ambiente di lavoro sicuro, dato che i parcheggi FS dove è possibile posteggiare l'auto solo esponendo idoneo permesso rilasciato dall'Azienda stessa sono luoghi di lavoro a tutti gli effetti.

La volontà, non solo di sensibilizzare ma di raggiungere soluzioni concrete, spinge tutti a credere che si possa cambiare e che è ora di iniziare a farlo, perché quando sarà troppo tardi non avrà più lo stesso valore.



Un parcheggio già desolato di giorno

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 10

Le interviste di Angelo D'Ambrosio



Incontro con l'Ing. Giancarlo Laguzzi

Direttore della Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia

Ing. Laguzzi, innanzitutto la ringraziamo per la sua disponibilità e, vista la complessità e l'ampiezza degli argomenti che vogliamo cogliere l'occasione di approfondire insieme, passiamo subito alla prima domanda.

La liberalizzazione del trasporto pubblico locale ha avuto una certa accelerazione, pertanto risulta ragionevole ipotizzare che, in tempi brevi, numerose regioni italiane facciano confluire a gara il proprio trasporto pubblico locale.

Come si sta preparando Trenitalia per affrontare questa emergenza?

Intanto facciamo il punto delle gare fatte.

La prima è stata su un lotto riguardante poco più della metà della regione Veneto, vinta da noi in consorzio con Sistemi Territoriali ed affidata; è importante precisare che non ci sono stati ricorsi di altri concorrenti.

Successivamente a questa è stata fatta la gara del lotto del passante di Milano, vinta da noi in associazione con le Ferrovie Nord Milano e con Atm.

Questa invece ha avuto molte polemiche perché sono stati esclusi i concorrenti francesi ai sensi della reciprocità, di cui alla Legge 422. Ne è nato un ricorso, che abbiamo vinto.

La terza gara è stata quella della Liguria, che era nata con intenti di forte competizione.

Erano stati prequalificati in cinque: in parte Imprese Italiane - Ferrovie Nord Milano comprese - ed in parte straniere - francesi in primis.

Noi partecipavamo per conto nostro, ma alla fine nessuno (com-



Ing. Giancarlo Laguzzi

presi noi) ha presentato offerta in ribasso e la gara è andata deserta; per informazione oltre ai prezzi anche i tempi di fornitura del nuovo materiale rotabile erano impossibili.

A febbraio di quest'anno si è tenuta la quarta gara, quella della Regione Emilia Romagna; anche a questa partecipavano sia imprese italiane che straniere (francesi).

Noi, in consorzio con la Fer, abbiamo presentato un'offerta che dà chiaramente l'idea della strategia di Trenitalia nel mondo del TPL.

La base di gara non prevedeva aumento, quindi abbiamo fatto un'offerta base con ribasso zero, che sostanzialmente rispondeva ai requisiti di accettabilità, prevedendo però l'applicazione di prezzi aggiuntivi per tutta una serie di attività non previste in gara, ovvero per tutte quelle attività che un nuovo entrante normalmente non riesce ad esperire; cito solo tre esempi di circa 15 prezzi aggiuntivi:

Il sistema di bigliettazione con Sipax, che consente di fare i biglietti anche al di fuori della regione senza dover scendere dal treno di lunga percorrenza per fare a terra il biglietto (come oggi succede in caso di interscambio ES o EC/IC con bus);

Sistemi di soccorso in linea, non inteso come carro soccorso per il recupero di materiale rotabile, (garantito a tutte le imprese ferroviarie tramite RFI), ma per alleviare il disagio ai viaggiatori, ad esempio con fermate straordinarie di treni Inter City che noi possiamo offrire essendo un'Impresa integrata;

Un sistema informativo per quanto riguarda gli orari che Trenitalia ha sia a livello di pubblicazione orario sia di pubblicazione via internet, integrato ed esteso all'intera rete.

Tutto questo, a parità di condizione di gara, comportava un onere che la Regione poteva autonomamente decidere di comprare o no, in pratica con questa decisione avrebbe solo fissato alcuni standard di

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 11

qualità.

I concorrenti stranieri non hanno presentato offerta, a testimonianza del fatto che il livello dei prezzi in gara era troppo basso: se avessero fatto un ribasso anche minimo avrebbero vinto, in questo caso gli optional non sarebbero serviti a nulla.

Recentemente il servizio è stato formalmente affidato al nostro consorzio ed ora stiamo aspettando le decisioni della Regione sui citati "optional".

A breve è prevista una gara in Friuli.

Il bando dovrebbe uscire ad inizio 2008 e si ha ragione di credere che la Regione intenda concludere la procedura prima delle elezioni regionali, cioè aprile - maggio del prossimo 2008; la novità principale di questa gara è, primo esempio in Italia, l'integrazione ferro-gomma.

Le altre Regioni stanno sostanzialmente aspettando il disegno di legge così detto "Lanzillotta", in base al quale organizzarsi per il futuro.

Per quanto riguarda sempre la liberalizzazione, il mondo dei bus è molto più avanti di noi. Contrariamente al ferro, in cui abbiamo elencato le regioni che hanno fatto le gare, in questo caso si farebbe prima ad elencare quelle che non le hanno fatte (Sicilia, Sardegna, Calabria, Campania e Lazio).

In parallelo alle gare tradizionali, ovvero al citato processo di liberalizzazione, in alcune Regioni dove sono presenti Imprese a capitale pubblico, è addirittura in progetto la vendita di quote azionarie delle stesse e ciò è già successo - con esito favorevole della gara - a Genova con AMT mentre non si è conclusa analoga gara nel Lazio per Cotral.

Per venire alla domanda come ci stiamo preparando, tutto è dettagliato sul piano d'impresa: sviluppo, incrementi delle tariffe per arrivare allo standard europeo e a ridurre la lotta all'evasione, efficacia nei costi e tanta qualità con il rinnovo del materiale rotabile, decoro e pulizia con una più facile accessibilità al treno (biglietti ed informazioni con internet a cose ed in ufficio, biglietti con SMS dove vuoi ed altro.)



Pendolari in relax

Come Saranno le prossime gare?

Nella presentazione del piano, l'Ing. Soprano aveva detto che a gara sarebbe andato solamente il trasporto puro. Al prezzo base di gara vengono aggiunti tutti i cosiddetti "optional".

Esiste, a questo proposito, qualche rischio di antitrust?

No, nessun rischio di antitrust.

Diciamo che l'esempio dell'Emilia Romagna è veramente emblematico.

Se una Regione vuol fare una gara e cercare che qualcuno partecipi oltre a Trenitalia, per ovvi motivi deve mettere a gara solo il trasporto pubblico puro, o poco di più.

L'Emilia Romagna aveva messo in gara anche le attuali biglietterie, tant'è che nella clausola sociale, oltre agli equipaggi e ai manutentori, era previsto il passaggio anche di tutti i capi gestione delle biglietterie.

E' chiaro che non è possibile mettere in gara quello che noi chiamiamo l'effetto *del* sistema-rete o i sistemi tecnologici di proprietà delle singole imprese, come per noi Sipax.

Come appena accennato con il nostro sistema Sipax, che usano tutte le biglietterie e le agenzie, è possibile fare il biglietto da Monaco o da Roma per qualunque stazioncina della regione Emilia Romagna; affidando una gara ad un nuovo entrante in Emilia Romagna, è impossibile pretendere che possa attrezzarsi un sistema così articolato e capillare: quindi la regione non lo ha preteso in gara e noi lo abbiamo offerto come un optional nel caso in cui la nostra offerta a base di gara fosse risultata la migliore, in caso di migliore offerta di altri, come prima detto, noi avremmo perso.

Quindi non si può parlare di limiti antitrust o altro. In conclusione l'affermazione dell'Ing. Soprano è perfetta: si vince o si perde sul trasporto puro.

Se però vinciamo noi i clienti potrebbero essere più coccolati perché se la Regione li comperasse, potrebbero avere dei servizi aggiuntivi, ovvero gli optional che gli altri non potrebbero offrire.

Visto che oggi c' è l'esigenza - a parte le sovvenzioni statali - di non aumentare i costi per la collettività, ritiene che il trasporto pubblico locale sia sostenibile in futuro per l'azienda?

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 12



Dentro il Minuetto

Il non aumento dei costi per la collettività è un problema squisitamente politico, ovvero di priorità di allocazione delle risorse disponibili.

Fare dell'evasione ai costi della sanità ci sono spazi interessanti non è questione nostra.

Il trasporto pubblico locale, in Italia come nel resto del Mondo, copre una percentuale variabile dei costi da tariffe da viaggiatori da un 20 a un 50%, più precisamente: un 20% nelle aree molto deboli e un 50% nelle aree veramente forti. E' molto difficile andare oltre il 50%.

Questo vuol dire che le Giunte regionali, in sede di loro finanziaria, si trovano di fronte allo stesso problema metodologico che hanno con le tasse: quanto agire sul sistema della tassazione indiretta, che in questo caso coincide con il contributo rispettivo regionale (dal 50% all'80%) necessario per coprire l'insufficienza degli introiti da tariffe, che in questo caso coincide con la tassazione diretta.

Come Impresa dobbiamo solo pretendere che, fissati i servizi, la somma degli introiti indiretti (da Contratto di servizio con la Regione) e diretti (da biglietti) sia superiore ai costi. Sta a noi essere efficienti quanto basta per essere meglio degli altri e vincere la gara; in Emilia Romagna ci è andata ancora bene "per un pelo".

Nei prossimi mesi dobbiamo condividere insieme delle scelte che potrebbero essere determinanti … riflettiamo molto su conseguenze di posizioni popolari nell'immediato, ma catastrofiche nel medio periodo.

Tutto il trasporto ferroviario è carente dal punto di vista della qualità, soprattutto nel trasporto regionale, dove gli utenti si lamentano un po' di più.

Come pensa Trenitalia di intervenire, ad esempio, sulla pulizia e sulla puntualità, sulle quali siamo un po' i fanalini di coda in Europa?

Sulla puntualità ora siamo su una media, intera rete, del 90% di treni che arrivano con meno di 5 minuti di ritardo e del 96-97% di treni che arrivano con meno di 15 minuti di ritardo.

La situazione di poco più di un anno fa era veramente drammatica, con una differenza di 8- 10 punti rispetto ad oggi.

Questo miglioramento ci è stato riconosciuto sia dalla Customer Care che in tutti gli incontri con le Associazioni dei Pendolari.

L'ultimo dato che abbiamo toccato con mano è quello della Liguria, dove siamo finalmente riusciti a raggiungere un livello quasi del 90%, riconosciutoci recentemente, in occasione della consegna del primo treno Vivalto, pubblicamente sia dall'Assessore che dalle Associazioni.

Ovviamente la puntualità, già a livelli decorosi, diciamo medio alti, può e deve ancora migliorare perché ciascuno misura la performance del proprio treno e poco gli interessa la media.

Contiamo di farlo, nel corso dei prossimi anni, di un punto o due, poiché non è pensabile raggiungere livelli superiori al 92-93% di media-intera rete.

Vuol dire raggiungere, in aree densamente trafficate come la Lombardia, livelli del 90% e quindi fare media con le aree a più debole domanda come la Puglia, che già oggi raggiungono il 95%.

I clienti ci chiedono di più, giustamente; soprattutto chiedono meno momenti di caduta, più che medie alte, quindi più stabilità: ovvero un 90% 91% senza picchi positivi e negativi.

Le critiche sono numerose anche per quanto riguarda le informazioni, soprattutto nei momenti di forti disservizi, e ci rendiamo conto che a fronte di casi in cui l'informazione è veramente eccellente, ne esistono altri in cui è totalmente mancante; requisito fondamentale dell'informazione è la tempestività, e su questo dobbiamo fare indubbiamente un passo avanti, continuare nel processo di miglioramento, nel solco di quello che abbiamo ottenuto e continuiamo a perseguire per la puntualità.

La non corretta informazione, tra l'altro, sfiora talvolta forme di vero autolesionismo.

In caso, ad esempio, di suicidi (purtroppo numerosi) o tallonamenti ai passaggi a livello è necessario informare i clienti sulle cause vere del ritardo, specificando che si tratta di cause esterne alla volontà dell'azienda, che ne è vittima più del viaggiatore.

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 13

Mi fa piacere, su un giornale che è rivolto ai ferrovieri, precisare che i migliori risultati della soddisfazione della clientela riguardano il comportamento del personale di bordo sia per il regionale che per nazionale/internazionale: complimenti e grazie.

Torniamo invece sul parametro peggiore, che è, come già detto, quello delle pulizie la cui situazione è veramente pesante.

Il contratto applicativo di questo anno è innovativo rispetto a quello degli anni precedenti.

Trenitalia ha garantito per 12 mesi, da settembre 2007 a settembre 2008, i livelli di produzione più alti nella storia delle ferrovie (quelli del 2006) e le Imprese hanno accettato la trasparenza dei pagamenti vs i loro dipendenti e ciò significa che le Imprese devono impegnarsi veramente, penali molto forti in caso di scostamenti della qualità.

Sul decoro ci giochiamo buona parte della nostra credibilità e proprio per questo abbiamo previsto ulteriori interventi, quali il ripristino delle pellicole all'esterno, o la sostituzione delle foderine dei sedili interni con delle altre fortemente innovative, testate ad agosto a Roma e che hanno dato ottimi risultati.

Riteniamo che entro giugno del prossimo anno sia possibile vedere un sensibile miglioramento del decoro. Ribadisco che per questa data saranno in opera su tutti i sedili di tutti i treni regionali in tutta Italia le nuove foderine che saranno immediatamente sostituite con altre quando macchiate.

Tra ferrovieri non è necessario richiamare l'importanza del rinnovo del materiale rotabile che è ovviamente l'azione di maggiore impatto.

Passiamo ora a delle domande un po' più vicine al Sindacato.

Con l'accordo dell'18-07-2007 con il governo in cabina di regia, si è parlato di servizio universale e di contratto unico di settore.

Che impressione ha di quest'accordo?

Come pensa di approcciarlo?

Cosa si aspetta dal rinnovo del contratto che dovrebbe essere imminente e che interessa tutti?

Intanto, una premessa. Noi abbiamo tra corrispettivi e tariffe, un introito passeggero/chilometro di 10 centesimi di euro mentre in Europa, ad esempio Francia e Germania, hanno invece 20 centesimi di euro: quindi praticamente portiamo a casa la metà degli introiti.



ALe 582

Il piano d'impresa prevede un forte sviluppo nel trasporto regionale, pari ad oltre il 35% nelle aree metropolitane grazie ai nuovi binari dell'alta capacità che permettono di usare quelli attuali solo per i pendolari.

Per farlo in modo economicamente sostenibile dobbiamo passare dagli attuali 10 centesimi a 15, da raggiungere con un mix di aumento di corrispettivi e di una politica di aumenti tariffari, soprattutto nelle grandi aree metropolitane.

Evidenzio che 15 è ancora molto meno di 20 e quindi sul fronte dei costi dobbiamo essere più bravi dei colleghi francesi e tedeschi.

Quindi questa c'è una nostra azione sulla razionalizzazione dei costi, sull'eliminazione degli sprechi e la diminuzione dei costi verso l'esterno, ovvero riduzione drastica di consulenze e tutto quello che, credo sia noto a tutti, stiamo facendo per risparmiare.

Sul piano commerciale valgono le considerazioni già fatte prima per le biglietterie e gli altri servizi accessori: se le Regioni li acquisteranno, come personalmente credo, bene, in caso contrario dovremo affrontare qualche microristrutturazione.

Sul piano industriale prevediamo un forte impegno sulla manutenzione che deve essere al centro degli investimenti del regionale sia sul personale che su gli impianti e l'innovazione tecnologica.

Per quanto riguarda gli equipaggi è arrivato il momento dell'Agente Solo.

La tecnologia esiste e va molto

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 14

bene; oggi abbiamo attrezzati circa il 70% dei treni, circa il 90% di linee ed oltre il 50% di turni chiusi sia su linee che su mezzi attrezzati ed i lavori proseguono a ritmo serrato per raggiungere il 100% della rete entro l'anno ed il 100% dei treni entro il 2008. Possiamo già partire con l'applicazione, ovviamente serve un accordo nazionale.

Passiamo al contratto unico; oggi nel trasporto pubblico locale, abbiamo la possibilità di applicare due contratti: quello nostro delle Attività Ferroviarie e quello degli Autoferrotranvieri.



Un treno TILO a piano ribassato

Sono dei contratti diversi che conoscete meglio voi del Sindacato che noi dell'Azienda avendone voi firmati entrambi e noi uno solo.

Storicamente il nostro nasce in funzione dei servizi passeggeri di lunga percorrenza e delle merci, mentre quello degli autoferro storicamente nasce per un servizio di mobilità regionale, con forte vocazione scolastica ed urbana.

E' chiaro che in un sistema fortemente liberalizzato le condizioni devono essere uguali per tutti, e chi oggi utilizza sui nostri binari quel contratto è aziendalmente in netto "vantaggio" rispetto a noi. Per l'orario di lavoro si applicano le 39 ore invece delle nostre 36, non ci sono, se non in alcuni integrativi di grandi aziende, limiti di turnificazione.

In alcuni accordi aziendali è prevista anche la fessurizzazione, quindi lo stesso autista /macchinista effettua il servizio di prima mattina per gli studenti e/i lavoratori il mattino, poi riporta a casa gli studenti a metà giornata, e fessurizza riprende, il servizio per riportare a casa i lavoratori il pomeriggio quindi con un nastro che interessa un solo lavoratore si fa il servizio dal mattino alla sera.

E' chiaro che in queste condizioni il risultato di costi di questo servizio è notevolmente inferiore al nostro però, ripeto, partendo da condizioni che anche tecnicamente sono diverse dalle nostre.

Sta alla politica, mentre regola la liberalizzazione, di regolare anche questa scelta.

Sicuramente serve un contratto unico: che siano loro a confluire nel nostro, noi nel loro ovvero un percorso intermedio, è comunque indispensabile un allineamento.

Infine, me ne stavo dimenticando, tutte le altre ferrovie che hanno il contratto autoferro hanno da sempre un macchinista solo, peraltro senza tecnologia.

Nonostante lei abbia fatto un accenno alla necessità di cambiare l'equipaggio, riteniamo, comunque, che questo tentativo palese e strisciante d'imporre l'agente solo, sia innanzitutto un problema sindacale prima ancora che di regole imposte dal gestore dell'infrastruttura.

Ma pensate di sopperire alla cronica carenza di personale - macchinisti, capitreno - esclusivamente con l'Agente Solo oppure c'è un programma di ripresa, visti anche i volumi di traffico previsti nel piano d'impresa?

Lo sviluppo previsto e gli esodi naturali permettono di scongiurare gli esuberi anche con l'applicazione dell'agente solo su tutti i treni del regionale.

Scusi, ma il trasporto regionale usa già molto l'agente unico, quindi l'eventuale Agente Solo dovrebbe cambiare poco.

Può darsi, vedremo dai turni cosa succede, poiché un conto è graficare l'agente solo come l'agente unico con ore di guida limitate a 5 ore A/R, un conto è graficarle come doppio agente con le limitazioni di ore di guida a7 ore A/R, ed un altro ancora è quello di saturare l'orario di lavoro con i soli limiti imposti dalla normativa europea sulla sicurezza.

Ribadisco che nel Piano del trasporto regionale - sempre con gli aumenti di produzione previsti - non esiste il problema degli esuberi. Ed i primi incrementi di servizi sono alle porte.

A fine anno aumenteremo l'offerta tra Verona e Bolzano, con un servizio cadenzato orario che crediamo molto interessante ed attrattivo per la clientela, che comporta un aumento di 1 milione di chilometri già finanziati da entrambe le Province Autonome di Trento e di Bolzano.

Sempre a fine anno ci sarà un ulteriore aumento sempre di circa un milione di chilometri in Toscana perché si completerà il sistema cadenzato, il famoso ed apprezzato "memorario" ed infine un incremento di oltre 200.000 treni/km nel Lazio per realizzare un cadenzamento a un quarto d'ora tra Roma Tiburtina e Lunghezza, sulla Roma-Tivoli.

Il prossimo anno, a giugno e a settembre, ci saranno ulteriori importanti incrementi, nell'ordine di qualche milione di chilometro: circa tre in Lombardia e circa due in Campania perché verrà rilasciata da Rfi l'attivazione di importanti opere quali il passante a Milano, con completamento

dell'innesto sud a Rogoredo.

In Campania l'attivazione della linea a *monte del Vesuvio*, in primavera del prossimo anno, permette il potenziamento del servizio nell'area sud della Campania, in particolare tra Salerno e Napoli, con un nuovo servizio veloce di estremità via linea *a monte del Vesuvio* tra Salerno e Napoli nonché il potenziamento della linea costiera con un servizio metropolitano.

Tutto ciò se riusciremo insieme a raggiungere i livelli di costi richiamati in una precedente domanda perché la sostenibilità economica è condizione necessaria per lo sviluppo.

Per chiudere un'ultima domanda.

Si può avere l'idea di quello che sarà il trasporto regionale a fine piano?

Come sarà organizzato, anche a livello occupazionale?

Abbiamo l'impressione che si voglia incidere solamente sul costo del lavoro e sempre su quello. Diamo volentieri atto che nell'ultimo anno, dal cambio del management - lo abbiamo già detto in diverse occasioni all'Amministratore Delegato - finalmente i sindacati e l'azienda sembrano avere la stessa visione delle ferrovie rispetto alle passate gestioni, ma non ci piace sentire ancora una volta la pressione sul costo del lavoro, dato che i ferrovieri sono convinti di aver già fatto abbondantemente la loro parte, vedendo pochi risultati.

Tanto non dico nulla di nuovo ai colleghi del trasporto regionale perché per la prima volta abbiamo voluto dettagliare l'implementazione del piano d'impresa illustrato in oltre 200 pagine distribuendone copia a tutti i quadri che a loro volta hanno informato i rispettivi collaboratori: tutto ciò prima per raccogliere contributi e poi per doverosa informazione.

Dobbiamo però essere consapevoli che anche sul fronte dei costi dobbiamo migliorare soprattutto quando le riduzioni sono necessarie per compensare gli oneri di importanti investimenti tecnologici.

Non vado oltre perché la prossima domanda sarebbe che tutti i sacrifici toccano ai macchinisti.

Nulla di diverso di quando abbiamo già gestito insieme e senza traumi con la riduzione delle esigenze numeriche dei Capi Stazione con i CTC ed i telecomandi oppure quando con le porte automatiche si è ridotta l'esigenza dei Capi Treno.



Il VIVALTO

Con la stessa condivisione tra le parti, ma anche con la stessa responsabilità, dobbiamo affrontare l'agente solo.

In conclusione all'intervista dell'ing. Laguzzi, che ringraziamo ancora per la disponibilità e la franchezza delle sue risposte, ci corre l'obbligo di fare alcune considerazioni in merito alle sue affermazioni.

Poche righe che nascono soltanto dall'esigenza di rendere chiara la distanza che al momento esiste tra la posizione Aziendale e quella della FAST Ferrovie.

Con la sua proverbiale franchezza, il Direttore, evidenzia le differenze esistenti tra i due contratti, quello delle Attività Ferroviarie e quello degli Autoferrotranvieri, un contratto, quest'ultimo, che la FAST Ferrovie non ha ancora firmato.

Ciò, ovviamente, ci crea non pochi problemi con tutto il settore dell'autoferro, ASSTRA in primis, problematiche che, comunque, è opportuno riferire essere in via di risoluzione o superamento.

L'ing. Laguzzi ci parla delle aspettative di Trenitalia di poter applicare proprio il CCNL degli Autoferrotranvieri sia per quanto riguarda l'agente solo, sia per la possibilità di utilizzare la discontinuità del lavoro giornaliero.

Auspica l'utilizzo ad agente solo con un carico di lavoro addirittura superiore di quello che oggi è a carico del doppio agente.

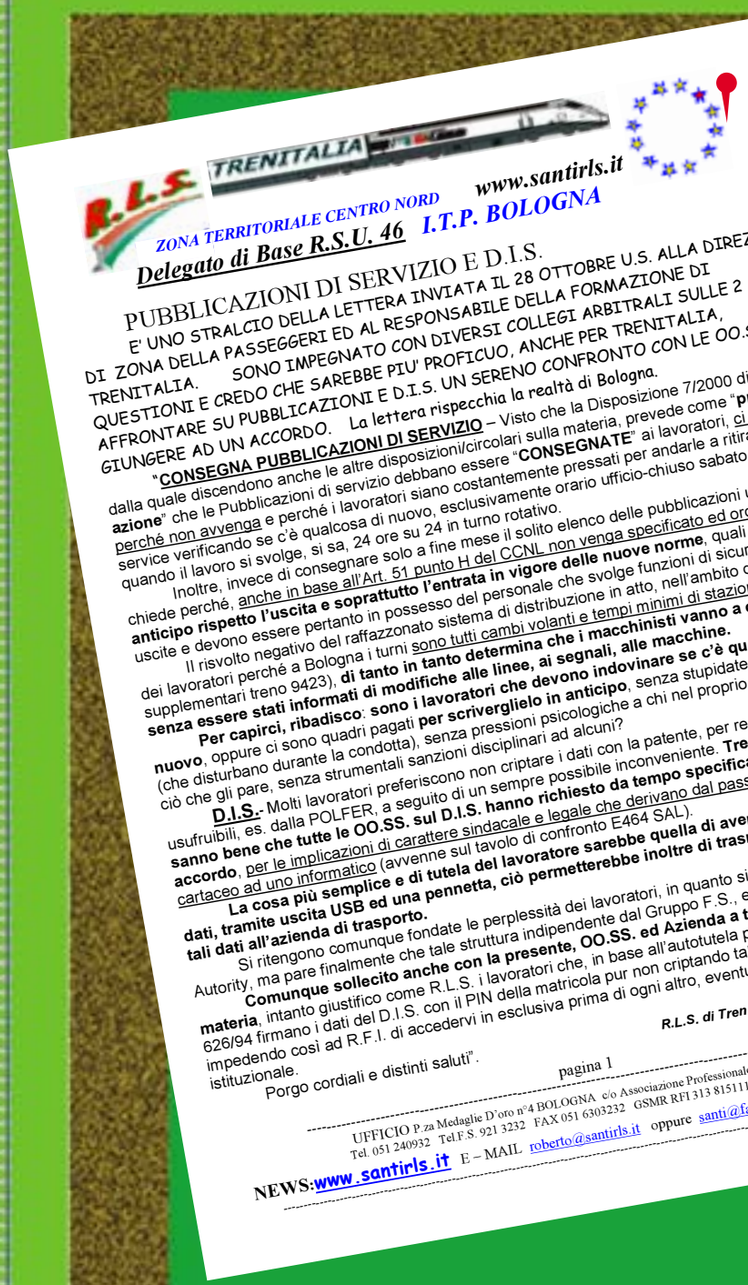
Noi ci rifiutiamo di credere che questo non sia pretattica contrattuale: chiedere al sindacato responsabilità è legittimo ma chiederne l'arresa è impensabile!

Anche nel numero precedente della "Voce delle attività ferroviarie" abbiamo chiarito la nostra posizione in merito ad eventuali riorganizzazioni dell'equipaggio treno a fronte di tecnologie certe e non solo dichiarate ed a un riordino di un sistema di regole, procedure e garanzie che pongano finalmente in primo piano, la salute e la sicurezza dei lavoratori e del trasporto su ferro.

Inoltre abbiamo anche evidenziato le macro differenze fra i due contratti e riteniamo che le maggiori tutele insite nel CCNL delle Attività Ferroviarie e i livelli di sicurezza e formazione esistenti nel sistema Ferrovie dello Stato, siano da imitare e non da denigrare sotto qualsiasi punto di vista.

Dulcis in fundo teniamo a precisare che mentre tutti parlano di recupero, nessuno avanza la necessità di dover riconoscere il dovuto corrispettivo economico a tutte quelle figure che dovranno farsi carico di una riorganizzazione comunque importante.

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 16



R.L.S. TRENITALIA

ZONA TERRITORIALE CENTRO NORD www.santirls.it

Delegato di Base R.S.U. 46 **I.T.P. BOLOGNA**

PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO E D.I.S.

E' UNO STRALCIO DELLA LETTERA INVIATA IL 28 OTTOBRE U.S. ALLA DIREZIONE DI ZONA DELLA PASSEGGERI ED AL RESPONSABILE DELLA FORMAZIONE DI TRENITALIA. SONO IMPEGNATO CON DIVERSI COLLEGI ARBITRALI SULLE 2 QUESTIONI E CREDO CHE SAREBBE PIU' PROFICUO, ANCHE PER TRENITALIA, AFFRONTARE SU PUBBLICAZIONI E D.I.S. UN SERENO CONFRONTO CON LE OO.SS. E GIUNGERE AD UN ACCORDO. La lettera rispecchia la realtà di Bologna.

"**CONSEGNA PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO** – Visto che la Disposizione 7/2000 di R.F.I., dalla quale discendono anche le altre disposizioni/circolari sulla materia, prevede come "**prima azione**" che le Pubblicazioni di servizio debbano essere "**CONSEGNATE**" ai lavoratori, ci si chiede il perché non avvenga e perché i lavoratori siano costantemente pressati per andarle a ritirare in self-service verificando se c'è qualcosa di nuovo, esclusivamente orario ufficio-chiuso sabato e domenica-quando il lavoro si svolge, si sa, 24 ore su 24 in turno rotativo.

Inoltre, invece di consegnare solo a fine mese il solito elenco delle pubblicazioni uscite, ci si chiede perché, anche in base all'Art. 51 punto H del CCNL non venga specificato ed ordinato, **in anticipo rispetto l'uscita e soprattutto l'entrata in vigore delle nuove norme**, quali appunto sono uscite e devono essere pertanto in possesso del personale che svolge funzioni di sicurezza.

Il risvolto negativo del raffazzonato sistema di distribuzione in atto, nell'ambito del tempo libero dei lavoratori perché a Bologna i turni sono tutti cambi volanti e tempi minimi di stazione (tranne tempi supplementari treno 9423), **di tanto in tanto determina che i macchinisti vanno a condurre treni senza essere stati informati di modifiche alle linee, ai segnali, alle macchine.**

Per capirci, ribadisco: **sono i lavoratori che devono indovinare se c'è qualcosa di nuovo**, oppure ci sono quadri pagati **per scriverglielo in anticipo**, senza stupidate come gli SMS (che disturbano durante la condotta), senza pressioni psicologiche a chi nel proprio tempo libero fa ciò che gli pare, senza strumentali sanzioni disciplinari ad alcuni?

D.I.S.- Molti lavoratori preferiscono non criptare i dati con la patente, per renderli subito usufruibili, es. dalla POLFER, a seguito di un sempre possibile inconveniente. **Trenitalia, R.F.I., sanno bene che tutte le OO.SS. sul D.I.S. hanno richiesto da tempo specifica trattativa ed accordo**, per le implicazioni di carattere sindacale e legale che derivano dal passare da un supporto cartaceo ad uno informatico (avvenne sul tavolo di confronto E464 SAL).

La cosa più semplice e di tutela del lavoratore sarebbe quella di avere copia dei propri dati, tramite uscita USB ed una pennetta, ciò permetterebbe inoltre di trasmettere direttamente tali dati all'azienda di trasporto.

Si ritengono comunque fondate le perplessità dei lavoratori, in quanto siamo ancora senza Autority, ma pare finalmente che tale struttura indipendente dal Gruppo F.S., esca.

Comunque sollecito anche con la presente, OO.SS. ed Azienda a trovare un'intesa sulla materia, intanto giustifico come R.L.S. i lavoratori che, in base all'autotutela prevista dall'Art.5 D.L.gs 626/94 firmano i dati del D.I.S. con il PIN della matricola pur non criptando tali dati con la patente, impedendo così ad R.F.I. di accedervi in esclusiva prima di ogni altro, eventuale, soggetto istituzionale.

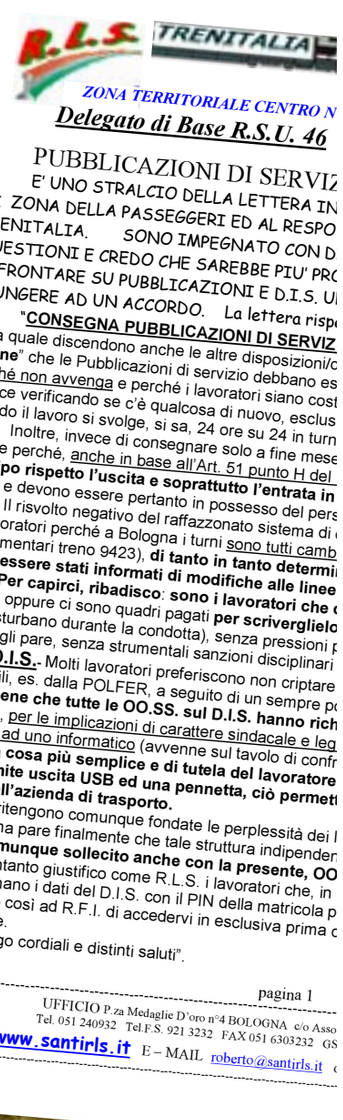
Porgo cordiali e distinti saluti".

R.L.S. di Trenitalia, Roberto Santi

pagina 1

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

SAFETY FIRST



R.L.S. TRENITALIA

ZONA TERRITORIALE CENTRO N

Delegato di Base R.S.U. 46

PUBBLICAZIONI DI SERVIZ

E' UNO STRALCIO DELLA LETTERA IN

DI ZONA DELLA PASSEGGERI ED AL RESPO

TRENITALIA. SONO IMPEGNATO CON D

QUESTIONI E CREDO CHE SAREBBE PIU' PRO

AFFRONTARE SU PUBBLICAZIONI E D.I.S. U

GIUNGERE AD UN ACCORDO. La lettera rispe

"**CONSEGNA PUBBLICAZIONI DI SERVIZ**

dalla quale discendono anche le altre disposizioni/c

azione" che le Pubblicazioni di servizio debbano es

perché non avvenga e perché i lavoratori siano cost

service verificando se c'è qualcosa di nuovo, esclus

quando il lavoro si svolge, si sa, 24 ore su 24 in turn

Inoltre, invece di consegnare solo a fine mese

chiede perché, anche in base all'Art. 51 punto H del

anticipo rispetto l'uscita e soprattutto l'entrata in

uscite e devono essere pertanto in possesso del pers

Il risvolto negativo del raffazzonato sistema di

dei lavoratori perché a Bologna i turni sono tutti camb

supplementari treno 9423), **di tanto in tanto determi**

senza essere stati informati di modifiche alle linee

Per capirci, ribadisco: **sono i lavoratori che**

nuovo, oppure ci sono quadri pagati **per scriverglielo**

(che disturbano durante la condotta), senza pressioni

ciò che gli pare, senza strumentali sanzioni disciplinari

D.I.S.- Molti lavoratori preferiscono non criptare

usufruibili, es. dalla POLFER, a seguito di un sempre p

sanno bene che tutte le OO.SS. sul D.I.S. hanno rich

accordo, per le implicazioni di carattere sindacale e leg

cartaceo ad uno informatico (avvenne sul tavolo di confr

La cosa più semplice e di tutela del lavoratore

dati, tramite uscita USB ed una pennetta, ciò permet

tali dati all'azienda di trasporto.

Si ritengono comunque fondate le perplessità dei l

Autority, ma pare finalmente che tale struttura indipender

Comunque sollecito anche con la presente, OO

materia, intanto giustifico come R.L.S. i lavoratori che, in

626/94 firmano i dati del D.I.S. con il PIN della matricola p

impedendo così ad R.F.I. di accedervi in esclusiva prima c

istituzionale.

Porgo cordiali e distinti saluti".

pagina 1

UFFICIO P.za Medaglie D'oro n°4 BOLOGNA c/o Asso
Tel. 051 240932 Tel.F.S. 921 3232 FAX 051 6303232 GS
NEWS:www.santirls.it E – MAIL roberto@santirls.it

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 17



O NORD www.santirls.it
46 I.T.P. BOLOGNA

VIZIO E D.I.S.
I INVIATA IL 28 OTTOBRE U.S. ALLA DIREZIONE
SPONSABILE DELLA FORMAZIONE DI
N DIVERSI COLLEGI ARBITRALI SULLE 2
PROFICUO, ANCHE PER TRENITALIA,
S. UN SERENO CONFRONTO CON LE OO.SS. E
rispecchia la realtà di Bologna.
VIZIO – Visto che la Disposizione 7/2000 di R.F.I.,
oni/circolari sulla materia, prevede come "**prima**
o essere "**CONSEGNATE**" ai lavoratori, ci si chiede il
costantemente pressati per andarle a ritirare in self-
clusivamente orario ufficio-chiuso sabato e domenica-
turno rotativo.
nese il solito elenco delle pubblicazioni uscite, ci si
del CCNL non venga specificato ed ordinato, **in**
a in vigore delle nuove norme, quali appunto sono
personale che svolge funzioni di sicurezza.
a di distribuzione in atto, nell'ambito del tempo libero
ambi volanti e tempi minimi di stazione (tranne tempi
rmina che i macchinisti vanno a condurre treni
nee, ai segnali, alle macchine.
he devono indovinare se c'è qualcosa di
lielo in anticipo, senza stupidate come gli SMS
oni psicologiche a chi nel proprio tempo libero fa
nari ad alcuni?
tare i dati con la patente, per renderli subito
re possibile inconveniente. **Trenitalia, R.F.I.,**
richiesto da tempo specifica trattativa ed
legale che derivano dal passare da un supporto
confronto E464 SAL).
tore sarebbe quella di avere copia dei propri
metterebbe inoltre di trasmettere direttamente

dei lavoratori, in quanto siamo ancora senza
ndente dal Gruppo F.S., esca.
OO.SS. ed Azienda a trovare un'intesa sulla
, in base all'autotutela prevista dall'Art.5 D.L.gs
la pur non criptando tali dati con la patente,
na di ogni altro, eventuale, soggetto

R.L.S. di Trenitalia, Roberto Santi

1

Associazione Professionale Macchinisti SMA
2 GSMR RFI 313 8151116 TIM 337 398969
.it oppure santi@fastferrovie.it *SAFETY FIRST*

R.L.S. TRENITALIA

ZONA TERRITORIALE CENTRO NORD ***www.santirls.it***

Delegato di Base R.S.U. 46 I.T.P. BOLOGNA

PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO E D.I.S.

E' UNO STRALCIO DELLA LETTERA INVIATA IL 28 OTTOBRE U.S. ALLA DIREZIONE DI ZONA DELLA PASSEGGERI ED AL RESPONSABILE DELLA FORMAZIONE DI TRENITALIA. SONO IMPEGNATO CON DIVERSI COLLEGI ARBITRALI SULLE 2 QUESTIONI E CREDO CHE SAREBBE PIU' PROFICUO, ANCHE PER TRENITALIA, AFFRONTARE SU PUBBLICAZIONI E D.I.S. UN SERENO CONFRONTO CON LE OO.SS. E GIUNGERE AD UN ACCORDO. La lettera rispecchia la realtà di Bologna.

"**CONSEGNA PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO** – Visto che la Disposizione 7/2000 di R.F.I., dalla quale discendono anche le altre disposizioni/circolari sulla materia, prevede come "**prima azione**" che le Pubblicazioni di servizio debbano essere "**CONSEGNATE**" ai lavoratori, ci si chiede il perché non avvenga e perché i lavoratori siano costantemente pressati per andarle a ritirare in self-service verificando se c'è qualcosa di nuovo, esclusivamente orario ufficio-chiuso sabato e domenica- quando il lavoro si svolge, si sa, 24 ore su 24 in turno rotativo.

Inoltre, invece di consegnare solo a fine mese il solito elenco delle pubblicazioni uscite, ci si chiede perché, anche in base all'Art. 51 punto H del CCNL non venga specificato ed ordinato, **in anticipo rispetto l'uscita e soprattutto l'entrata in vigore delle nuove norme**, quali appunto sono uscite e devono essere pertanto in possesso del personale che svolge funzioni di sicurezza.

Il risvolto negativo del raffazzonato sistema di distribuzione in atto, nell'ambito del tempo libero dei lavoratori perché a Bologna i turni sono tutti cambi volanti e tempi minimi di stazione (tranne tempi supplementari treno 9423), **di tanto in tanto determina che i macchinisti vanno a condurre treni senza essere stati informati di modifiche alle linee, ai segnali, alle macchine.**

Per capirci, ribadisco: **sono i lavoratori che devono indovinare se c'è qualcosa di nuovo**, oppure ci sono quadri pagati **per scriverglielo in anticipo**, senza stupidate come gli SMS (che disturbano durante la condotta), senza pressioni psicologiche a chi nel proprio tempo libero fa ciò che gli pare, senza strumentali sanzioni disciplinari ad alcuni?

D.I.S.- Molti lavoratori preferiscono non criptare i dati con la patente, per renderli subito usufruibili, es. dalla POLFER, a seguito di un sempre possibile inconveniente. **Trenitalia, R.F.I., sanno bene che tutte le OO.SS. sul D.I.S. hanno richiesto da tempo specifica trattativa ed accordo**, per le implicazioni di carattere sindacale e legale che derivano dal passare da un supporto cartaceo ad uno informatico (avvenne sul tavolo di confronto E464 SAL).

La cosa più semplice e di tutela del lavoratore sarebbe quella di avere copia dei propri dati, tramite uscita USB ed una pennetta, ciò permetterebbe inoltre di trasmettere direttamente tali dati all'azienda di trasporto.

Si ritengono comunque fondate le perplessità dei lavoratori, in quanto siamo ancora senza Autority, ma pare finalmente che tale struttura indipendente dal Gruppo F.S., esca.

Comunque sollecito anche con la presente, OO.SS. ed Azienda a trovare un'intesa sulla materia, intanto giustifico come R.L.S. i lavoratori che, in base all'autotutela prevista dall'Art.5 D.L.gs 626/94 firmano i dati del D.I.S. con il PIN della matricola pur non criptando tali dati con la patente, impedendo così ad R.F.I. di accedervi in esclusiva prima di ogni altro, eventuale, soggetto istituzionale.

Porgo cordiali e distinti saluti".

R.L.S. di Trenitalia, Roberto Santi

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

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 18

Dietro gli annunci

di Domenico Mazza

Tutti in piedi sui binari con valigie, zaini e borse, in trepida attesa.

C'è chi parla al cellulare, chi si incontra e chi arriva correndo per paura di perdere il treno.

E'questa vita che scorre in stazione, ma tutto si ferma immediatamente al suono che richiama l'attenzione per l'annuncio dall'altoparlante.



Pisa Centrale

A far cessare ogni rumore sono le indicazioni fornite da una voce chiara e precisa.

Tutti le seguono scrupolosamente in virtù di un istintivo rapporto di fiducia basato sulla consapevolezza dell'impeccabile competenza professionale di quella voce che tutti i giorni da lungo tempo accompagna i viaggiatori.

Questo mondo perfetto s'incrina quando, dopo il suono dell'annuncio, la voce chiara e precisa pur se fredda e distante, viene sostituita da una voce più familiare e calda, ma che inizia con "rettifica precedente annuncio".

Nessun sistema è infallibile, la voce scandita e puntuale risultante da una registrazione che il sistema invia in automatico viene costantemente vigilata.

La figura dell'operatore I.a.P. di cabina è proprio preposta alla verifica della regolarità degli annunci, non solo sonori, ma anche visivi attraverso i monitor dislocati per tutta la stazione.

I problemi nascono quando troppo spesso gli errori si ripetono, gli annunci non vengono forniti in modo corretto, quando i viaggiatori finiscono per non credere più a ciò che viene affermato dall'altoparlante e i monitor o sono fuori servizio o non forniscono dati esatti circa i treni in arrivo e in partenza e gli eventuali ritardi.

Questi inconvenienti segnano la fine del rapporto di fiducia.

E' il panico, la gente si guarda smarrita nell'intento di poter seguire qualcuno, magari più esperto o che ha capito cosa sta succedendo; gli occhi vagano in cerca di una divisa che rassicuri, che possa ridare quella certezza perduta.

Quando non un singolo annuncio, ma uno dopo l'altro sono un susseguirsi di errate informazioni e continue rettifiche, come poter sopperire al disorientamento provocato?

Nelle stazioni ormai solo da una voce lontana dal volto invisibile si può essere guidati.

E' questa voce che fa da bussola ai viaggiatori indicando la direzione per la raggiungere la loro meta.

La perdita della bussola comporta un senso di smarrimento, aggravato dal fattore tempo che gioca un ruolo determinante, essendo un aspetto inscindibilmente legato al servizio di trasporto offerto.

Una tale situazione genera il caos. Va in crisi l'immagine stessa dell'Azienda, la sua serietà e professionalità.

Senza poter trascurare gli effetti che tali disservizi hanno sull'operatore I.a.P., colpito nella sua dignità professionale e nella sua realizzazione personale, che passa anche attraverso la soddisfazione per il lavoro svolto, per quell'aiuto che anche la semplice informazione può dare, per quella gratificazione e il valore di ciò che stai facendo.

E' proprio il personale I.a.P. della cabina di Pisa il primo a denunciare all'Azienda le gravi ed insanabili difficoltà di gestione dell'informazione al pubblico, prodotte dal nuovo sistema informatico installato durante il periodo estivo.

Un'immissione frettolosa e alla completa insaputa del personale di cabina preparato in 3 giorni di agosto, senza badare al dato scontato che alcuni potevano essere in ferie e chi era in servizio scontava il disagio di pesanti turni da coprire essendo sottopianta.

E' lo stesso personale che si è trovato ad operare con un sistema nuovo, ma che non innovava, anzi!

Lo dimostra il fatto che non hanno potuto abbandonare per diversi mesi il vecchio sistema che, pur avendo problemi, consentiva una maggiore e più facile gestione delle sue criticità, anche queste mai corrette.

Il nuovo sistema d'informazione ha carenze strutturali non gestibili da parte dell'operatore e porta in sé dei limiti, insiti nel sistema stesso, dei vizi, non di programmazione, ma derivanti dall'uso diverso che di questa viene fatto.

RFI ha investito la ditta Ansaldo richiedendole la progettazione di un sistema e fornendole indicazioni a cui la ditta stessa si è attenuta nella programmazione, con il risultato che la stazione di Pisa C.le, pur avendo 18 binari e 6 diramazioni, quindi un nodo, è invece considerata dal sistema d'informazione al pubblico alla stessa stregua di ogni altra stazione della direttrice tirrenica.

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 19



Un monitor partenze

Ecco svelato l'arcano, dunque non una programmazione sbagliata, ma sbagliate indicazioni fornite da RFI alla ditta Ansaldo nel richiedere un certo tipo di programmazione non attuabile in concreto nella stazione di Pisa C.le per le stesse caratteristiche strutturali di cui questa è dotata.

Quindi non sarebbe corretto affermare che "questo programma non funziona".

Non è così, il programma è efficiente e risponde correttamente a ciò per cui è stato programmato.

Bisogna dunque intervenire analizzando le condizioni del nodo di Pisa e fornendo una programmazione che sia a questo applicabile.

Le disfunzioni più gravi ed evidenti ai viaggiatori attengono proprio alla correttezza dell'informazione offerta, in quanto il sistema non conosce le stazioni oltre confine per cui i treni diretti verso mete come Zurigo o Lourdes vengono annunciati come treni diretti all'ultima stazione entro il confine italiano disorientando e inducendo in errore.

Ma ancora, il sistema, essendo legato alla circolazione dei treni, quantifica il ritardo in base al passaggio del treno dalle stazioni precedenti annunciando 5 minuti, poi 10 minuti e così via non potendo l'operatore, pur se a conoscenza effettiva dell'entità del ritardo, avere la possibilità di intervenire per fornire l'indicazione giusta.

Come uscire da questo labirinto fatto da investimenti sbagliati, indicazioni scorrette e responsabilità nascoste?

La FAST Ferrovie ha suggerito un tavolo non solo tra Azienda e OOSS, ma è indispensabile l'apertura di un confronto tecnico al quale la ditta Ansaldo non può rimanere estranea, avendo anche avuto modo di osservare il funzionamento pratico del programma nel periodo di affiancamento dell'operatore I.a.P.

E' necessario fare uno sforzo, anche economico se del caso, per porre fine al disagio che gli operatori I.a.P. della Cabina di Pisa C.le vivono ogni giorno pagando errori di altri, che codardamente si coprono dietro la scritta RFI.

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

Railway's Dream

Quel tratto di linea, a Salvo era sempre piaciuto.
All'inizio, per circa venti chilometri, l'unico binario scorreva tra due lunghe file di alberi, in una sorta di tunnel naturale.
Poi, da un lato rimaneva la costa della collina, dall'altro la sponda lombarda del lago Maggiore.
Soprattutto di notte, uno spettacolo. Erano cinquanta chilometri che Salvo percorreva sempre con piacere. Anzi, era l'unica linea sulla quale gli piaceva ancora "stare al banco", guidare il treno.
Certo, gli sarebbe piaciuto guidare una volta su quel tratto della costa tirrenica calabrese che va da Lamezia a Paola, con il treno che per lunghi tratti viaggia praticamente sulla spiaggia, percorso qualche migliaio di volte da suo padre, vecchio macchinista con un passato sui treni a vapore.
Ma lavorava in Lombardia, quindi nulla da fare.
"Non si può aver tutto", pensava.
La notte.
Salvo cercava di immaginare quante ne avesse fatte, in oltre vent' anni di servizio, ma non avrebbe saputo dirlo. Certo, erano tante, e c' erano volte in cui se le sentiva tutte sulle spalle. Una per una.
I suoi amici, quelli normali, (i non ferrovieri, insomma…), gli dicevano "Tu ormai sei abituato, a fare la notte".
"Non ci si abitua mai, a fare la notte", pensava. Ma sorrideva e non rispondeva.
Non avrebbero capito.
Di tutto questo fantasticava quando, biiiip, udì la cicalina della ripetizione segnali.
Schiacciò il pulsante di riconoscimento, ma la cicalina continuava a suonare: biiiip!
Pigiò ancora, ma biiiip, quella continuava.
Che accidenti stava succedendo?!
Buttò la leva del freno in rapida, ma il treno non frenava!
Biiiip, biiiip! Ancora la cicalina, assordante. Biiiip!
All'improvviso sentì uno scossone, poi una voce:
"Salvo, non ti alzi? Vuoi fare tardi al lavoro?"
Era la voce di sua moglie.
Cercò la sveglia con la mano, la spense.
Aprì gli occhi, la guardò: le tre.
Posò a fatica i piedi per terra.
No, non ci si abitua mai, a fare la notte…



FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 20

Queste ferrovie fanno schifo

di Luigi De Donno

"***Queste Ferrovie dello Stato fanno schifo …"*** è una espressione dell'ex Presidente della Repubblica Italiana, Francesco Cossiga, il quale si indigna per il ritardo di 50 minuti del suo Eurostar Milano-Roma.

"***La colpa -*** continua il senatore a vita ***- non è dei bravi ferrovieri, ma di coloro che, essendosi serviti del sindacato, non tanto per difendere i diritti dei lavoratori, dei quali non importa nulla, ma per raggiungere le più alte vette politiche e amministrative, hanno in mano le sorti dell'azienda.***

Naturalmente loro viaggiano in aereo o con le loro Jaguar".

E' fondamentale, però, dare anche voce alle centinaia di migliaia di persone che quotidianamente utilizzano il trasporto su rotaia così come è, senza possibilità di reclamo: come per l'acqua, l'istruzione o il servizio sanitario, il trasporto diventa per la popolazione un servizio irrinunciabile.

Qualche pendolare ha fatto timidamente notare come la soppressione del treno usato quotidianamente per recarsi al lavoro abbia comportato lo stravolgimento dell'intera giornata lavorativa: "***Cosa mi importa se questo governo si vanta di agevolarmi nel pagamento della seconda rata dell'ICI, se per 24 giorni al mese devo partire prima e sostenere una spesa aggiuntiva di 20 euro, e solo per la benzina …***"

A tutto questo si sommino le conseguenze di masse di pendolari che come lui si adeguano ai nuovi piani d'impresa di una società come Trenitalia.

Le domande a cui non riusciamo a dare risposta non sono tanto i comunicati del nostro Amministratore Delegato, poiché si tratta di questioni che sul piano finanziario potrebbero non fare una grinza; quello che invece preoccupa è la mancata risposta della politica.

Oltre ad essere il maggior azionista di Ferrovie dello Stato (e sottolineo Stato), il Ministro del Tesoro capirà che un mero risanamento finanziario di questa Società, con tagli a treni e personale, comporterà un immediato peggioramento della qualità della vita di migliaia di cittadini e l'aumento incalcolabile di altri costi per l'intera collettività.

Quanto costano, infatti, le conseguenze dell'inquinamento, dei cambiamenti climatici, delle vittime della strada, dei mancati collegamenti alla ferrovia dei porti del Sud Italia?

Quanto costa il mancato sviluppo sociale economico di un intero paese?

L'attuale governo ha individuato nella liberalizzazione del mercato e nelle privatizzazioni la strategia per il risanamento di una Società Pubblica fondamentale per l'equilibrio del Paese: di contro, la teoria dice che lo Stato deve intervenire a correggere i difetti e i fallimenti del mercato, mentre non è corretto chiedere il contrario, cioè che il mercato e la concorrenza forniscano la soluzione ai fallimenti dello Stato.



Risulta, inoltre, difficile capire come un sistema così complesso e delicato possa far gola a degli imprenditori che *minacciano* di affacciarsi in ferrovia.

Se il trasporto è un diritto per i lavoratori, se ci sono dei costi irrinunciabili per la sicurezza del trasporto ferroviario, se la privatizzazione Thatcheriana di British Rail in Inghilterra è stata un fallimento, se l'intera rete ferroviaria, la sua quotidiana manutenzione, i futuri investimenti per ammodernarla o espanderla sono una risorsa della collettività - anche perché pagata dalla collettività - come è possibile che dei privati possano trarne del guadagno economico?

L'industria italiana sta già pagando le conseguenze della delocalizzazione della produzione dove il lavoro costava meno: lo Stato, a suo tempo, avrebbe dovuto intervenire a regolamentare tale cambiamento; allo stesso modo, è giusto che adesso corregga il tiro sulle ferrovie.

I pendolari chiedono un'alternativa valida al mezzo privato lì dove i treni non funzionano bene; i giovani chiedono opportunità di lavoro con regole chiare e prospettive per il futuro; le aziende dicono che c'è bisogno di infrastrutture per migliorare la funzionalità degli scali ferroviari e dei porti e che le varie forme di trasporto siano complementari e non in concorrenza.

I *bravi ferrovieri*, già citati da Cossiga, hanno il timore che il margine di profitto possa scaturire tanto dalla gara ad abbassare il costo del lavoro e delle sicurezze dell'esercizio ferroviario, quanto dal mancato potenziamento, o dalla totale dismissione del trasporto ferroviario in quei territori dove, invece, servirebbe di più.

Sicché i ferrovieri chiedono allo Stato regole certe per il processo di liberalizzazione del trasporto su rotaia: che il treno rimanga un mezzo di trasporto accessibile, che tutti quelli che lavorano sui binari abbiano pari condizioni salariali, pari tutele e protezioni sul lavoro.

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 21

Ufficio Veicoli e Schedario UMR - UMRR e UMRP - URMR e UPMR e l'evoluzione ancora continua ...

di Chiara Bandieri



Parlare di cambiamenti è dire poco quando si guarda all'evoluzione continua dell'Ufficio Materiale Rotabile.

Le trasformazioni non hanno riguardato solo il nome, il cui iter complesso, comunque, dovrebbe riassumersi in questo modo: da Ufficio Veicoli e Schedario si è passati a Ufficio Materiale Rotabile (UMR) poi separati in Ufficio Materiale Rotabile Passeggeri e Regionale (UMRP e UMRR) per giungere ad oggi ad Unità Regionale o Passeggeri del Materiale Rotabile (URMR e UPMR).

Il processo d'informatizzazione ha progressivamente modificato anche lo svolgimento pratico dell'attività del formatore treno.

L'UMR ha compiti inerenti al controllo della formazione dei treni composti da materiale ordinario e di redazione della relativa documentazione di scorta del materiale stesso: oggi Bollettino di Frenatura e Composizione (M 18, ex Foglio Veicoli) con relative prescrizioni tecniche (M 40 Tecnico) e, in sostituzione del Foglio di Corsa, il BFC/1 o BFC/2 a seconda che si tratti di treno composto da materiale ordinario o materiale leggero.

Per quanto attiene alla Scheda Treno, questa è di competenza di RFI e l'UMR si limita solo a stamparla ed a consegnarla al personale di scorta al treno, insieme alla documentazione descritta.

Al tempo delle Ferrovie dello Stato, nell'Ufficio Veicoli e Schedario il veicolista era incaricato della spunta dei treni sia merci che viaggiatori e dell'elaborazione della relativa Lista Veicoli insieme al Foglio di Corsa; lo schedarista, invece, riproduceva sul terminale la documentazione cartacea elaborata dal veicolista.

Con l'avvento del processo di divisionalizzazione nei due Gruppi, RFI e Trenitalia S.p.A., e l'ulteriore suddivisione di quest'ultima in Trasporto Passeggeri, Trasporto Regionale e Cargo, anche l'Ufficio Veicoli e Schedario ha risentito di tale stravolgimento divenendo l'UMR, Ufficio Materiale Rotabile.

La Divisione Cargo ha adottato da subito una procedura d'informatizzazione propria prendendo le distanze dal sistema CCR (Controllo Centralizzato Rotabile) utilizzato dall'UMR per le altre due Divisioni, Passeggeri e Regionale.

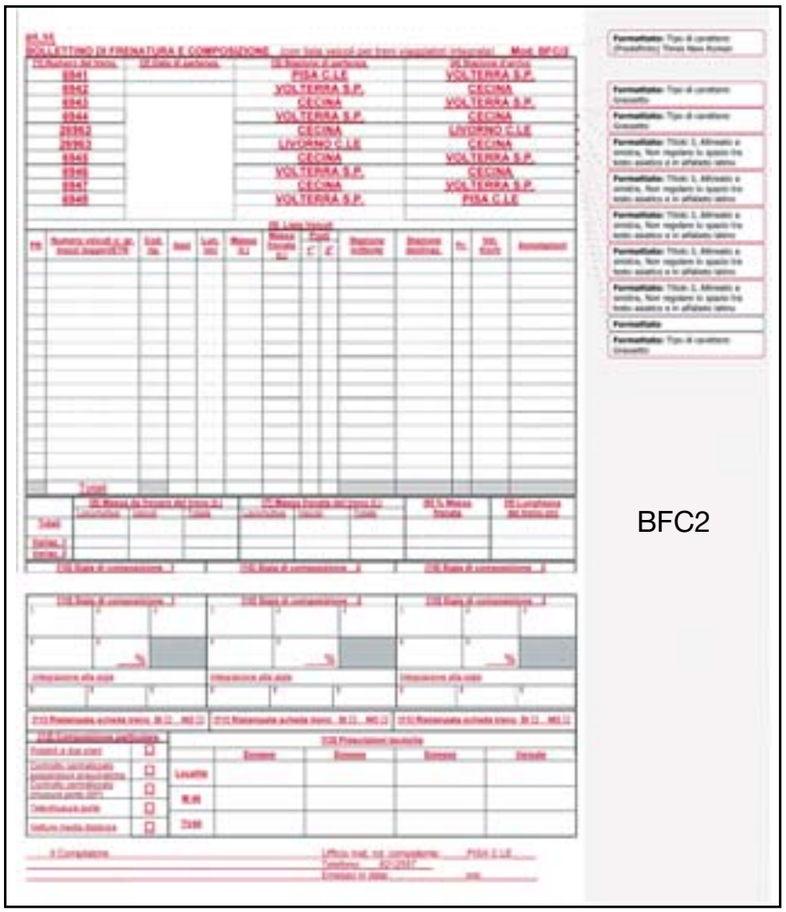
Il programma CCR consentiva un controllo a livello centrale, ma ciò non impediva una gestione diretta da parte di ogni UMR territoriale per interventi sul sistema stesso apportando eventuali modifiche.

Gli ulteriori "sviluppi", che hanno riguardato l'UMR, nell'evidente ottica di trasferire la loro attività a personale di diverso profilo (es. Capitreno), hanno portato all'introduzione di un nuovo programma: Timer Hodie.

Questo nuovo sistema distingue le competenze della Sala Operativa da quelle dell'UMR.

Infatti, è esclusivo compito della Sala Operativa introdurre eventuali modifiche ai "blocchi" così come sono stati impostati nella programmazione predisposta ad ogni cambio orario.





BFC2

Per "blocco" si intende un certo numero di materiali che segue una determinata rotazione secondo un ordine voluto.

Ogni blocco è numerato e contraddistinto da una sigla che consente l'individuazione dell'appartenenza del materiale e la sua tipologia.

E' devoluta alla Sala Operativa l'intera gestione del materiale leggero, per il quale l'UMR non fa altro che stampare il BFC/2 in bianco, la cui compilazione spetta al personale di macchina.

Il sistema Timer Hodie lascia all'UMR la sola gestione della composizione del materiale ordinario, potendo dunque effettuare variazioni limitate all'eventuale spostamento delle sole vetture, perché anche per ciò che riguarda i locomotori è la Sala Operativa che dà disposizioni in merito.

Dunque l'UMR ha stretto contatto con le officine, le quali comunicano i guasti e le riparazioni, che consentono all'UMR stesso di predisporre la composizione del treno.

L'inarrestabile evoluzione dell'UMR non è ancora terminata e da tempo ormai si lavora "in via transitoria", fermi ad un gradino perché la gamba non è abbastanza lunga per salire a quello successivo.

Ne è prova il BFC/1 predisposto per il materiale ordinario.

Infatti, questo documento sarebbe dovuto sparire secondo l'idea originaria in poco tempo rimanendo un unico modulo, il BFC/2 utilizzabile sia per il materiale leggero che per quello ordinario.

Il progetto, tra l'altro, prevedeva un altro sistema, il Sir Web, il quale comunicando con Timer Hodie avrebbe dovuto consentire alle Urmet la stampa degli M 40 Tecnici e dei BFC/2 e comunicando con Aster invece, avrebbe dovuto fornire sempre alle Urmet la stampa della Scheda Treno.

Il condizionale è d'obbligo, in quanto le Urmet dislocate in vari punti all'interno delle stazioni non sono mai entrate in funzione e il loro destino sembra molto incerto, nonostante si trovino ovunque e sia stata anche testata la loro funzionalità.

Quindi un clamoroso dietro front proprio ad un passo dalla meta, proprio quando il progetto disegnato trovava realizzazione concreta.



BFC2

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 23

Con grande probabilità i Capitreno avrebbero dovuto utilizzare le Urmet e, dunque, un ulteriore aggravio delle loro competenze a scapito dei formatori treno che già sono relegati in pochi presidi e ridotti a coprire, nei loro giorni di riposo, i turni dei colleghi malati o in ferie.

Già, ma si tratta di una situazione transitoria! Chi sconta però il disagio?

Forse chi fa progetti che poi non riesce a portare a conclusione?

Come ormai sembra di consuetudine si dimentica la professionalità, l'importanza di certe categorie di lavoratori che l'Azienda con un banale ed inconsapevole tratto di penna vuole cancellare, perché guardano ai costi del personale e non vede gli sprechi per istallare sistemi informatici che poi non serviranno a niente o che ne sostituiscono altri ben più efficienti.

Le Urmet, appese in un angolo di ogni stazione, ci ricorderanno il grande fallimento di un progetto che i lavoratori stanno ancora pagando.

Non si fanno più programmi di sviluppo vero, ma solo programmi di razionalizzazione o riorganizzazione che celano solo ridimensionamenti di personale a scapito di efficienza e qualità.

Un'Azienda che guarda troppo ai costi e troppo poco alle prospettive di sviluppo non riuscirà mai a superare periodi di crisi a iniziare una seria ripresa.

Il costo del personale non è la voce determinante in un bilancio o almeno non lo è davanti a certi "investimenti" disastrosi.

Il personale rappresenta una spesa produttiva; investire in professionalità è una garanzia per il futuro di ogni azienda.

Non si pareggiano i bilanci solo riducendo i costi; questa è la via che porta alla morte dell'Azienda.

Far sì che ogni costo sia il più produttivo possibile è l'unica strada percorribile.

Per questo la parola "tagli" deve cominciare ad essere sostituita da "efficienza" e questi due termini non sono e non vanno intesi, come fino ad oggi ha fatto l'Azienda, come sinonimi.

Il vino del ferroviere aiuta a sconfiggere l'AIDS

di Costantino Provito

Antonio Salvatore Parrilla è un calabrese di Cirò Marina che fa il ferroviere a Bologna. Nel 2001 un po' per passione, un po' per coronare il sogno del padre, che era quello di vedere un giorno il suo vino con il proprio cognome sull'etichetta, insieme al fratello Nicodemo ha deciso di riprendere l'antica attività familiare, aprendo e sviluppando una piccola azienda vinicola a conduzione familiare.

Antonio è un vecchio amico del nostro sindacato, quindi abbiamo pensato di incontrarlo per cercare di saperne di più su questa sua passione.

"La mia è una famiglia di viticoltori da quattro generazioni", ci dice "ma mio fratello ed io abbiamo iniziato a produrre il nostro vino soltanto dal 2001.

Produciamo quattro bottiglie: Cirò Classico Superiore, Cirò Rosato, Cirò Bianco e il fiore all'occhiello: Cirò Riserva Campoleoni, 2000 bottiglie ottenute dalla lavorazione delle uve più pregiate".

Cirò è una terra con una grande tradizione vitivinicola, dove sono presenti numerosi grandi produttori, come fa una piccola azienda come la vostra a competere con i colossi del Cirò doc?

"E' veramente difficile. Diciamo però che siamo riusciti a ritagliarci, con le nostre 20.000 bottiglie all'anno, una piccola nicchia nel segmento dei vini di qualità. E le soddisfazioni non mancano. Uno dei maggiori esperti italiani di vini, Luca Maroni, ha inserito sulla sua Guida dei giudizi a dir poco lusinghieri, riguardo ai nostri prodotti. Ed anche la guida del Gambero Rosso si è accorta di noi, inserendoci nell'edizione 2006. Inoltre, portiamo i nostri vini a un gran numero di manifestazioni, sia gastronomiche che di altro genere. Pensate che un paio d'anni fa abbiamo scoperto l'esistenza di una storica marca di moto da corsa, la Moto Parrilla. Li abbiamo contattati e quando hanno saputo di un vino *omonimo* ci hanno chiesto di sponsorizzare i loro raduni annuali: abbiamo accettato subito".

Sulle vostre bottiglie è presente il bollino rosso di "Wine for life". Puoi spiegare ai nostri lettori cos'è?

"Per dirla con uno slogan: chi beve un bicchiere del nostro vino aiuta a sconfiggere l'AIDS in Africa. *Wine for life* è un'iniziativa della Comunità di Sant'Egidio che, con il progetto *Dream*, lega stabilmente per la prima volta il grande vino di qualità alla lotta all'AIDS. Per ogni bollino rosso che applichiamo sulle nostre bottiglie, noi abbiamo già versato 50 centesimi al progetto. Con tre bollini si garantisce un giorno di cure a un malato, con 100 si fa nascere sano il figlio di una donna sieropositiva. E' un'iniziativa di cui siamo veramente orgogliosi, anche perché il nostro è l'unico vino calabrese che aderisce al progetto".

Riesci conciliare il tuo lavoro di ferroviere a Bologna con le esigenze dell'azienda?



Antonio Parrilla

"Faccio praticamente i salti mortali! Ogni minuto libero dal servizio l'impiego nella promozione e nella distribuzione del nostro vino, ed impiego le ferie estive nella vendemmia. Non si contano i viaggi che faccio in un anno tra Bologna e Cirò".

Ci parlavi di un altro tuo piccolo sogno.

"Si, ed è proprio un sogno da ferroviere: vedere un giorno il mio vino sulla carta dei ristoranti dei treni Eurostar. Chissà che un giorno non mi riesca di realizzarlo".

I vini delle cantine Parrilla si trovano in diverse enoteche e ristoranti di Milano, Roma e Bologna.

Per informazioni www.parrillavini.it e info@parrillavini.it.

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 24

Fast Ferrovie vince... anche nello sport

di Antonio Scalise



Da sinistra a destra - Angelo Rispoli, Luciano Proietti, Il Presidente Rinaldo Fragnoli, Luciano Zitti e Antonio Mantua

Nei giorni tra il 24 ed il 30 settembre 2007 si è svolta la 26° edizione dei Campionati Nazionali di Ciclismo e Podismo, per l'8° volta aperti ai ferrovieri e ai soci frequentatori dei Dopolavoro Ferroviari.

Questa edizione ha visto la perfetta organizzazione del Dopolavoro di Messina, che ha portato i 1364 tra atleti e parenti a Capo Calava, nel comune di Gioiosa Marea.

Nella settimana si sono disputate le varie gare:

- per il ciclismo, nel comune di Capo D'Orlando, la cronometro singola sulla distanza di 15 km e 800m e la crono-coppie sulla stessa distanza;
- nel comune di Piraino la cronoscalata su 5 km e 200m; nel comune di Ficarra il campionato di mountain bike;
- per il podismo la gara di cross e mezza maratona.

Come nella passata stagione la Fast Ferrovie ha avuto l'onore di partecipare a questa manifestazione, sponsorizzando le divise del Dopolavoro di Formia, sia come Segreteria Nazionale che come Segreteria Regionale Lazio.

Questo sodalizio ormai consolidato sembra veramente **portare bene** a questo piccolo gruppo che, al cospetto di squadre ben più numerose, si è battuto trionfalmente, vincendo alla fine della manifestazione ben sette medaglie, di cui due d'oro con L. Zitti e A. Mantua, saliti sul podio della crono-coppie, arrivando al 3° posto della propria categoria, con una media finale di poco al di sotto dei 40 km/h.

Le altre medaglie sono state vinte nella crono singola e nella mountain bike da Mantua, nella crono-coppie categoria D da A. Rispoli e L. Proietti e nella cronoscalata categoria C da L. Zitti.

Gli altri componenti della squadra sono:

A. Crobe ed E. Lombardi.

Decisivo il supporto del Presidente del gruppo ciclistico Rinaldo Fragnoli e del Segretario Mauro Scipioni.

Facciamo i complimenti a tutti i Dopolavoro Ferroviari, che da ogni parte d'Italia hanno partecipato a questo grande evento, coinvolgendo un numero sempre maggiore di atleti con un livello, classifiche alla mano, quasi professionistico.

Eccellente anche il lavoro della commissione del DL di Messina, che per questa edizione ha scelto percorsi altamente spettacolari, specialmente la cronoscalata ed il percorso della mountain bike.

Particolarmente toccante l'idea del Comitato Organizzatore di effettuare le premiazioni con tanto di Inno Nazionale, podio e maglie tricolori.

Fast Ferrovie, dal suo canto ha confermato, ove ce ne fosse stato bisogno, la propria sensibilità per le occasioni di socialità.

A chi - come noi - fa sindacato seriamente, è preziosa ogni occasione utile alla condivisione dei valori, siano essi sportivi, culturali o di difesa di diritti e prerogative.



I trofei e le medaglie

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 25

Prestazioni previdenziali/assistenziali!

di Agostino Apadula

In attesa di verificare il risultato dell'iter legislativo, che si presenta in verità irto di difficoltà, sulla riforma del welfare e delle regole dell'accesso alle prestazioni pensionistiche, concordato tra Governo/Confindustria ed alcune parti sociali cominciamo, al fine di rispondere per quanto possibile ai quesiti che ci vengono posti, un excursus sugli istituti e sulle norme che regolano la fruizione dei trattamenti pensionistici/assistenziali.



Il trattamento pensionistico

E' il trattamento economico che compete ai lavoratori dipendenti ed autonomi che lasciano l'attività lavorativa, nel rispetto delle regole pensionistiche normate per legge. Gli istituti di previdenza calcolano la quota di pensione di competenza di ognuno in proporzione all'anzianità contribuiva maturata dal lavoratore in ciascuna di esse.

Il pagamento della pensione è effettuato dall'Inps e/o dalle altre singole gestioni previdenziali in relazione alle rispettive quote.



Il Presidente del Consiglio dei Ministri On. Romano Prodi

Nel caso di pensione ai superstiti la stessa decorre dal primo giorno del mese successivo a quello del decesso del lavoratore.

L'estratto contributivo

Nel corso della vita lavorativa l'istituto previdenziale provvede ad accreditare ad ogni singolo lavoratore tutti i contributi versati dai propri datori di lavoro nelle varie gestioni. Il lavoratore può richiedere, in qualsiasi momento, presso gli uffici di previdenza l'estratto conto che riassume tutti i contributi che risultano registrati a suo favore.

Estratto conto certificativo

È un documento analitico della posizione assicurativa, che ha valore certificativo e può essere rilasciato su richiesta degli assicurati prossimi alla pensione.

La certificazione del diritto a pensione

Con l'art. 1 della legge 243/2004 il legislatore, nell'introdurre modifiche sui requisiti per l'accesso alle prestazioni previdenziali, ha previsto (articolo 1, comma 3) una norma per salvaguardare il diritto, per coloro che maturano entro il 31 dicembre 2007 i requisiti di età e di anzianità contributiva previsti dalla normativa vigente prima della data di entrata in vigore della legge in esame, all'accesso al trattamento pensionistico di vecchiaia o di anzianità.

Infatti i lavoratori che si trovano in tali condizioni possono chiedere all'Ente previdenziale di appartenenza la certificazione di tale diritto che poi possono esercitare quando vogliono, anche in presenza di eventuali modifiche alle regole di accesso alle prestazioni pensionistiche.

La ricongiunzione

Il lavoratore che ha versato contributi presso Enti diversi può richiedere la ricongiunzione, allo scopo di ottenere un'unica pensione calcolata su tutti i contributi versati.

La ricongiunzione può essere richiesta dai lavoratori dipendenti pubblici e privati, dai lavoratori autonomi o dai loro superstiti.

Contributi da riscatto

Con tale procedura di riscatto si possono coprire, a proprie

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 26



Il Vice Ministro e Sottosegretario al ministero dell'Economia e Finanze Vincenzo Visco

spese, alcuni periodi espressamente previsti dalla legge per i quali non c'è un obbligo assicurativo:

- corso legale di laurea, lauree brevi e titoli equiparati;
- lavoro dipendente svolto all'estero in paesi non convenzionati con l'Italia;
- periodi di assenza facoltativa per gravidanza, puerperio e assistenza ai familiari disabili, a partire dal 1° gennaio 1994;
- congedi per gravi motivi familiari della durata massima di due anni;
- congedi per formazione e studio;
- lavoro prestato come parasubordinato prima del 1996;
- interruzioni o sospensioni del rapporto di lavoro, quando sono previste da una specifica disposizione di legge o contrattuale, per una durata massima di tre anni a partire dal 1° gennaio 1994 (in alternativa è possibile chiedere l'autorizzazione alla prosecuzione volontaria);

Contributi figurativi

Si tratta di contributi "fittizi" che vengono riconosciuti ai lavoratori per periodi durante i quali, non avendo espletato attività lavorativa, non hanno versato contributi obbligatori sulla loro posizione assicurativa/previdenziale.

I contributi figurativi sono equiparati a quelli ordinari e pertanto sono utili sia per raggiungere il diritto alla pensione che per calcolarne l'importo.

Le pensioni internazionali

In Italia trovano applicazione i Regolamenti Comunitari che permettono la possibilità di utilizzare i contributi versati in tutti i paesi dell'Unione Europea. Specifiche convenzioni inoltre sono state anche stipulate con alcuni paesi extracomunitari verso i quali si è registrata una più forte presenza di emigrazione italiana. Con le convenzioni internazionali si tutelano i lavoratori che hanno svolto parte della loro attività lavorativa all'estero consentendo di maturare il diritto alla pensione.

Per i lavoratori, che hanno svolto attività lavorativa in Italia, in un Paese convenzionato o nei Paesi dell'Unione europea, il loro diritto alla pensione viene verificato facendo la sommatoria dei periodi di lavoro svolti in Italia e all'estero (la cosiddetta totalizzazione).

L'importo e la liquidazione della pensione viene poi determinato da ogni Paese, in proporzione ai periodi assicurativi in esso maturati (sistema del pro-rata).

Si precisa che in relazione alla normativa comunitaria, le prestazioni speciali a carattere non contributivo (pensione sociale e assegno sociale, pensioni, assegni e indennità a invalidi civili, ciechi e civili e sordomuti ecc.) vanno garantite esclusivamente dal Paese di residenza.

La domanda di pensione, nei paesi della Comunità Europea va presentata nel luogo di residenza presso l'istituzione competente in quello Stato. Sarà l'istituzione competente per territorio a segnalare la domanda presentata all'ente pensionistico estero interessato.

Per i paesi extracomunitari la domanda può essere presentata anche presso il paese in cui si è lavorato o presso i consolati.



FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 27

La quota di trattamento pensionistico facente capo ad attività lavorative rese in Italia verrà liquidata nei termini previsti per le pensioni italiane.

La quota di pensione estera verrà invece liquidata con assegni inviati al domicilio dell'interessato da parte della banca incaricata del pagamento o per il tramite di una sua corrispondente locale.

Le tasse sulle pensioni pagate all'estero

Le tasse sulle pensioni pagate all'estero hanno ovviamente normative diverse a seconda dello stato che liquida il trattamento previdenziale

La pensione di reversibilità

È la pensione che, alla morte del lavoratore assicurato o pensionato, spetta ai componenti del suo nucleo familiare.

Questa pensione può essere:

- di reversibilità, se la persona deceduta era già pensionata;
- indiretta, se la persona, al momento del decesso, aveva accumulato, in qualsiasi epoca, almeno 15 anni di contributi oppure se era assicurato da almeno 5 anni, di cui almeno 3 versati nel quinquennio precedente la data di morte.



A chi compete

- al coniuge, anche se separato o divorziato, a condizione che abbia beneficiato di un assegno di mantenimento e non si sia risposato;
- ai figli (legittimi, legittimati, adottivi, naturali, riconosciuti legalmente o giudizialmente dichiarati, nati da precedente matrimonio dell'altro coniuge) che alla data della morte del genitore siano minori, studenti o inabili e a suo carico;
- ai nipoti minori che erano a carico del parente defunto (nonno o nonna).



In mancanza del coniuge, dei figli e dei nipoti ne hanno diritto anche i genitori e, in mancanza di questi, i fratelli celibi e le sorelle nubili.

Com'è ripartita:

- 60% al coniuge;
- 20% a ciascun figlio se c'è anche il coniuge;
- 40% a ciascun figlio, se sono solo i figli ad averne diritto;
- 15% a ciascun genitore, fratello e sorella. In ogni caso la somma delle quote non può superare il 100% della pensione che sarebbe spettata al lavoratore.
- Se c'è un solo figlio superstite l'aliquota è elevata al 70%.

L'importo della pensione ai superstiti è condizionato dalla situazione economica del titolare. L'assegno viene ridotto del 25%, del 40% e del 50% a seconda dei redditi percepiti dal beneficiario. Questa regola non vale se sono contitolari i figli minori, studenti o inabili.

Pensione di inabilità

E' una pensione che spetta ai lavoratori dipendenti o autonomi affetti da un'infermità fisica o mentale.

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 28

Tab. 1 Scaglioni annui di imposta	
Reddito	**Aliquota**
fino a 15.000,00 €	23%
oltre 15.000,00 fino a 28.000,00 €	27%
oltre 28.000,00 fino a 55.000,00 €	38%
oltre 55.000,00 fino a 75.000,00 €	41%
oltre 75.000,00 €	43%

Si può ottenere quando si verificano le seguenti condizioni:

- un'infermità fisica o mentale, accertata dal medico dell'INPS, che provochi una assoluta e permanente impossibilità a svolgere qualsiasi attività lavorativa;
- un'anzianità contributiva di almeno cinque anni, di cui tre versati nei cinque anni precedenti la domanda di pensione;
- un'anzianità assicurativa presso l'Inps di almeno cinque anni.

Per usufruire della pensione di inabilità non si deve svolgere alcuna attività lavorativa. La pensione di inabilità non è definitiva e può essere soggetta a revisione. .

La pensione d'invalidità

E' una prestazione economica che viene assegnata ai lavoratori dipendenti e autonomi affetti da un'infermità fisica o mentale.

Si può ottenere quando si verificano le seguenti condizioni:

- l'infermità fisica o mentale, accertata dal medico dell'INPS, che provochi una riduzione permanente di due terzi della capacità di lavoro, in occupazioni confacenti alle attitudini del lavoratore;
- un'anzianità contributiva di almeno cinque anni, di cui almeno tre versati nei cinque anni precedenti la domanda di pensione;
- l'assicurazione presso l'Inps da almeno cinque anni.

L'assegno ordinario di invalidità non è una pensione definitiva, vale infatti fino ad un massimo di tre anni ed è rinnovabile su domanda del beneficiario, che viene quindi sottoposto ad una nuova visita medico-legale. Dopo tre conferme consecutive l'assegno diventa definitivo.

L'assegno ordinario di invalidità viene concesso anche se si continua a lavorare. In questo caso il titolare ogni anno viene sottoposto a visita medico-legale.

Al compimento dell'età pensionabile l'assegno viene trasformato in pensione di vecchiaia.

Le pensioni sono assoggettate all'IRPEF

Le pensioni sono ovviamente equiparate ai redditi da lavoro dipendente e quindi sono soggette a tassazione. Gli istituti previdenziali operano da sostituti d'imposta ed effettuano sulle pensioni una ritenuta alla fonte a titolo di acconto dell'imposta sul reddito delle persone fisiche (IRPEF).

Sono escluse dal pagamento dell'IRPEF le prestazioni assistenziali:

- la pensione sociale;
- l'assegno sociale;
- le prestazioni agli invalidi civili, ciechi e sordomuti.
- la maggiorazione sociale delle pensioni.

Trattenute irpef attualmente in vigore

Le trattenute Irpef vengono operate sulla base delle aliquote per scaglioni di reddito.

La legge finanziaria 2007 ha modificato le aliquote da applicare agli scaglioni di reddito, che sono quelle indicate nelle tabelle seguenti.(tab 1)

Le detrazioni per i familiari a carico

Il coniuge

La detrazione spetta per il coniuge non legalmente ed effettivamente separato che non possieda redditi propri per un ammontare complessivo superiore a 2.840,51 euro annui, al lordo degli oneri deducibili (spese mediche, interessi passivi per mutui, premi assicurativi ecc.).

I figli e altre persone a carico

Si considerano a carico i figli

- qualunque sia la loro età - che non abbiano redditi propri superiori a 2.840,51 euro annui al lordo degli oneri deducibili, compresi i figli naturali riconosciuti, i figli adottivi e gli affidati o affiliati.

Altre persone a carico: i genitori, gli adottanti, i generi, le nuore, i suoceri, i fratelli e le sorelle germani o unilaterali, i nipoti, il coniuge separato o divorziato, a condizione che convivano con il contribuente o percepiscano assegni alimentari non risultanti da provvedimenti dell'autorità giudiziaria e che abbiano redditi propri non superiori a 2.840,51 euro annui al lordo degli oneri deducibili. (tab 2, tab 3 e tab 4)

Titolarità di due o più pensioni

Tab. 2 Detrazione per coniuge non legalmente ed effettivamente separato	
Reddito	**Detrazione annua**
Fino a 15.000 €	800 € (1)
Oltre 15.000 e fino a 29.000 €	690 €
Oltre 29.000 e fino a 29.200 €	700 €
Oltre 29.200 e fino a 34.700 €	710 €
Oltre 34.700 e fino a 35.000 €	720 €
Oltre 35.000 e fino a 35.100 €	710 €
Oltre 35.100 e fino a 35.200 €	700 €
Oltre 35.200 e fino a 40.000 €	690 €
Oltre 40.000 e fino a 80.000 €	690 € (2)

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 29

Tab. 3 Detrazione per familiari diversi dal coniuge	
Familiari per cui spetta la detrazione	**Detrazione annua**
Per ciascuno figlio, compresi i figli naturali riconosciuti, i figli adottivi e gli affidati o affiliati	800 €
Per ciascun figlio di età inferiore a tre anni	900 € (3)
Per ogni figlio disabile (legge 104/1992)	Importo base + 220 € (3)
Più di tre figli a carico La detrazione è aumentata di 200 euro per ciascun figlio a partire dal primo:	aumento = 200 € x n° totale figli
Per ogni altra persona a carico	750 € (4)
Per il primo figlio in mancanza del coniuge	Si applicano, se più convenienti, le detrazioni previste per il coniuge

Il titolare di due o più pensioni, anche se corrisposte da enti previdenziali diversi, non è più obbligato a fare la dichiarazione annuale al fisco se, oltre alle pensioni, non possiede altri redditi. Ciò in quanto, per i titolari di più pensioni pagate da uno o più enti e assoggettabili all'Irpef, la trattenuta fiscale è calcolata in base all'imponibile costituito dall'ammontare complessivo delle pensioni (tassazione congiunta).

Cumulo pensione reddito

Il pensionato che lavora è sottoposto alla disciplina che regola il cumulo tra pensione e redditi da lavoro autonomo e dipendente a seconda della sua condizione pensionistica:

- con almeno 40 anni di contributi non c'è alcuna trattenuta aggiuntiva. In questo caso infatti l'assegno pensionistico è interamente cumulabile con il reddito da lavoro dipendente o autonomo, come previsto per le pensioni di vecchiaia e di anzianità;
- con meno di 40 anni di contributi scatta la seconda trattenuta che varia a seconda che il reddito provenga da lavoro dipendente o autonomo. Nel primo caso è pari al 50% della quota eccedente il minimo Inps (€ 436,14 nel 2007). Nel secondo caso invece è pari al 30% e comunque non può essere superiore al 30% del reddito prodotto.

I titolari di pensione di vecchiaia possono cumulare per intero l'importo della loro pensione con il reddito da lavoro sia esso autonomo o dipendente.

Titolari di pensione di anzianità

Rispetto a queste fattispecie la legge ha introdotto, dal 1° gennaio 2003, la possibilità di cumulo totale pensione/reddito per coloro che al momento del pensionamento avevano almeno 58 anni di età e 37 di contribuzione.

I pensionati, possono ottenere la totale cumulabilità della pensione di anzianità con i redditi da lavoro autonomo o dipendente anche nei seguenti casi:

- se la pensione è stata liquidata sulla base di un'anzianità contributiva di almeno 40 anni;
- se il titolare di pensione ha compiuto l'età richiesta per il pensionamento di vecchiaia (60 anni per le donne, 65 per gli uomini);

Ai fini del calcolo dei 40 anni di contributi si tiene conto di tutta la contribuzione versata, obbligatoria, da riscatto, volontaria, figurativa (servizio militare, malattia, cassa integrazione, mobilità ecc.) anche se successiva alla decorrenza della pensione, purché utilizzata nella liquidazione di supplementi di pensione.

Tutte le altre pensioni con decorrenza successiva al 31 dicembre 2002 sono:

- totalmente incumulabili con i redditi da lavoro dipendente;
- parzialmente incumulabili con i redditi da lavoro autonomo nella misura del 30% della quota eccedente il trattamento minimo (per il 2007 pari a € 436,14), entro i limiti del 30% del reddito.

Fanno eccezione le pensioni che fruiscono di un trattamento più favorevole.

Vediamo ora cosa succederà con la pensione calcolata con il sistema contributivo.

Prima dei 63 anni

Con il lavoro dipendente si perde l'intera pensione.Con il lavoro autonomo si mantiene la pensione minima più il 50% della quota eccedente

Dopo i 63 ANNI

Sia con l'attività autonoma sia con il lavoro dipendente si mantiene la pensione minima più il 50% della quota eccedente

Dati parzialmente rilevati dai siti dagli Enti di Previdenza (continua)

Tab. 4 Detrazione per redditi diversi (da applicare alle quote corrisposte a titolo di assegno alimentare all'ex coniuge e di assegno divorziale all'ex coniuge superstite)	
Reddito	**Detrazione annua**
Fino a 4.800	1.104 €
Oltre 4.800 e fino a 55.000 €	1.104 € (4)
Oltre 55.000 €	-

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 30

Un appuntamento con la storia

di Giorgio Baltieri

Isola delle Femmine (PA), maggio1992.

I giorni 3-4-5 maggio si celebrava un Congresso nazionale dello S.M.A. che avrebbe segnato la memoria dei suoi partecipanti in maniera indelebile.

Per qualcuno di loro ci sarebbe stato anche un triste motivo in più per ricordare quella data.

La delegazione di Verona, scaturita dai congressi territoriali, come tutte le delegazioni d'Italia, si stava preparando ad intraprendere il viaggio verso la Sicilia.

Tra le 12 persone che lo componevano cinque di esse, sportivi irriducibili, erano preoccupate non tanto per la durata del viaggio, quanto per gli ozi a cui sarebbero stati obbligati dallo svolgersi del congresso.

Idea! Perché non ci portiamo le biciclette?

Memori dell'esperienza dei passati congressi si sapeva che, nonostante i buoni propositi, prima delle 10 di mattina i lavori non sarebbero mai cominciati.

Allora perché non approfittarne per qualche giro in bici?

Pensammo: ci alziamo presto, tanto a maggio fa giorno per tempo, alle 7 in sella fino alle 9,30, poi torniamo in albergo, doccia e alle 10 siamo in trincea pronti per la nostra battaglia.

Programma approvato all'unanimità.

L'addetto alla vettura letto non era tanto d'accordo sul tipo di bagaglio voluminoso che ci portavamo appresso, ma poi - visto che si trattava di quasi colleghi - ammiccò e ci fece nascondere le bici sotto i letti.

A Diamante gli amici calabresi - scoprimmo poi che erano molti - salutarono i congressisti presenti sul treno con una raffica di fuochi d'artificio degna dei migliori maestri pirotecnici.

Il primo contatto con la Sicilia furono i mitici arancini serviti al bar del traghetto tra Villa San Giovanni e Messina; sempre insuperabili specialmente alle 6 di mattina!

L'accoglienza a Isola delle Femmine fu in completo stile siciliano: perfetta e grandiosa.

A tutt'oggi nessuno ha mai organizzato un congresso in maniera così impeccabile come fecero i siciliani.

La mattina del giorno dopo, fedeli agli impegni assunti, in 5 impavidi lasciammo l'albergo poco dopo l'alba, in sella ai loro cavalli d'acciaio.

Dopo un po' di ghirigori in mezzo agli alberghi vuoti passammo sotto l'autostrada Palermo - Trapani e girammo subito a destra fiancheggiando la stessa in direzione Carini.



Gli Arancini Siciliani

Un gruppo di operai in tuta bianca e con giubbetti ad alta visibilità stava lavorando nei pressi di una specie di tunnel sotto l'autostrada; erano molto affaccendati e scaricavano materiale ed attrezzi da due furgoni bianchi.

Dal gruppo di ciclisti si levò la voce del solito nordico: "Chi ha detto che i siciliani non lavorano? Guarda quelli a che ora hanno cominciato!" Risatina nel gruppo e via.

Prima tappa a Carini in una pasticceria indicataci da un collega del luogo. Mancava la colazione.

Definire sublimi quei cannoli è comunque riduttivo... qualcuno faceva già progetti di trasferirsi là con tutta la famiglia!

Ripartimmo, la salita era dura, il sole incominciava a scaldare e a farci sudare, i cannoli pesavano ma si andava avanti puntando verso Montelepre.

La lunghezza della salita era stata sottovalutata ma si continuava perché al di là di quella montagna ci doveva pur essere qualcosa!

Dopo lo scollinamento apparve il paese ed a una rotonda un vigile ci indicò la strada per un veloce ritorno verso Palermo.

Qualcuno giurò che quel vigile avesse in una mano la paletta e nell'altra la lupara, ma probabilmente fu l'effetto della stanchezza!

In albergo facemmo una doccia con rimessa a nuovo e poi tutti pronti per la giornata inaugurale.

La mattinata passò tra saluti, invitati illustri e personalità, quindi pranzo luculliano e poi via con le relazioni. Tra l'altro quell'anno si festeggiava il Quarantesimo compleanno della nascita del Sindacato, perciò la sera fu costellata da brindisi, spumanti e mega torta con serata danzante viste le numerose signore presenti.

Il mattino seguente ci trovammo puntuali in sella, stessa strada e più o meno gli stessi commenti per gli stessi operai che lavoravano, facemmo ancora onore alla colazione a Carini e poi via in direzione Trapani.

Dopo aver effettuato un giro turistico molti chilometri prima di Trapani alle 10 eravamo già seduti in sala congresso.

Incominciavano le prime scaramucce: era in discussione la leadership pluridecennale del Segretario

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 31

Nazionale Giuseppe Minutoli.

I giochi sembravano già fatti ma la realtà della conta dei numeri lasciava ancora tutto in bilico.

Memorabile fu la votazione per chiamata nominale alle 2 di notte con la ricerca affannosa di tutti quei congressisti che erano già andati a dormire.

Lo scenario a cui si poté assistere fu caratterizzato da imprecazioni che si sprecavano, da gente in pigiama e l'albergo trasformato in un bailamme indescrivibile.

Finalmente tutto tornò alla normalità.

Il mattino successivo i nostri temerari si ritrovarono puntuali in sella per l'ultimo giro: era il terzo e ultimo giorno del congresso.

Dopo la solita gimcana tra gli alberghi, il solito commento a chi lavorava sull'autostrada e i soliti cannoli di Carini puntammo su Monreale.

Ma tutti sentivamo che nell'aria c'era qualcosa di importante e considerammo di non rischiare di perderci un appuntamento così tanto agognato: era risaputo, infatti, che da tanti anni ormai non correva buon sangue tra i rappresentanti del Compartimento di Verona e il Segretario Nazionale.

Nessuno voleva mancare al momento della caduta del monarca.

Pertanto decidemmo di rinunciare a Monreale e di fare ritorno a Isola via Palermo.



Il Presidente Minutoli si congratula con il nuovo Segretario Nazionale S.M.A. Diego Giordano

Poco pratici della zona ci ritrovammo a passare per un quartiere di Palermo non esattamente dei più raccomandabili: occhiate strane, strani capannelli... tutti a scrutare qualche milione di bici che passava di lì. Ma tutto filò liscio e riuscimmo ad arrivare in perfetto orario in trincea per le ultime grosse cannonate. E che cannonate!

Il Deus Ex machina del Sindacato venne detronizzato.

Per salvarlo dall'umiliazione fu creata la figura del Presidente con zero poteri.

Un sogno si era realizzato: incominciava l'era di Diego Giordano. Meglio? Peggio? Ai posteri l'ardua sentenza. Senz'altro diverso!



La strage di Capaci

Incominciavano i preparativi per il ritorno a casa, eravamo stanchi ma fiduciosi del fatto che si sarebbe potuto ricominciare a lavorare per il Sindacato con uno spirito diverso e con risultati più fruttuosi.

Era stato festeggiato un importante compleanno ed era stata cambiata in toto una classe dirigente che aveva fatto del Sindacato il "suo" Sindacato.

Eravamo stati accolti in una terra bellissima, l'organizzazione fu perfetta e parecchi furono i fuori programma da ricordare piacevolmente negli anni a venire...che si poteva desiderare di più da un congresso?

A casa, neanche il tempo di disfare le valigie - per modo di dire - arrivò la notizia che a Capaci la mafia aveva ucciso il giudice Falcone, la moglie e gli agenti di scorta.

Ma come? Ma dove? Sì proprio lì dove c'era quel gruppo di operai che lavoravano indefessamente già alle 7 del mattino.

Non stavano facendo bella l'autostrada, la stavano minando e qualcuno ci passava vicino in bici, ridendo con battute più o meno scontate, qualcuno che fu testimone involontario di uno dei più atroci delitti di mafia.

Strani appuntamenti riserva il destino...

Dopo quel congresso c'era la certezza che parecchie cose sarebbero cambiate, una specie di euforia pervadeva i reduci.

Ma dopo quelle morti un gelo si infilò nell'anima e distrusse tante illusioni.

E' vero, da allora niente fu più come prima e al pensiero di quel lieto appuntamento verrà sempre associato il ricordo di uno dei più brutti momenti della Storia d'Italia.

FAST novembre.qxp 15-11-2007 13:23 Pagina 32



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

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

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

Al tuo fianco, ogni giorno

HDI
ASSICURAZIONI