



Periodico Mensile
dell'O.R.S.A. - FERROVIE

IL FERROVIERE

autonomo e di base

FS: destinazione ignota

All'interno

SOCIETARIZZAZIONI:

*Strategia per lo sviluppo
o lotta di potere?*

PRIVATIZZAZIONI:

*Contraddizioni politiche
e verità storiche*

ANNO II N° 7-8
Luglio - Agosto 2003



Divulgazione
Editoriale
Informazione
Promozione
Sindacati
Autonomi

Autorizzazione del Tribunale Civile di Roma
N. 534/2002 del 18/09/2002

Spedizione in abbonamento postale 45%
Art. 2 comma 20/B - Legge 23.12.96 n. 662
Filiale di Roma

Abbonamento Annuo € 5,68

Direttore Editoriale
ARMANDO ROMEO

Direttore
MAURO GIOVANNINI

Direttore Responsabile
GIANFRANCO ANTONIALI

Direzione e Redazione
c/o Segreteria Generale O.R.S.A.
Via Magenta, 13 - 00185 Roma
Tel. 06/4456789 - Fax 06/44104333

Comitato di Redazione
Pierino Bernardini
Sergio Di Nardo
Ardelio Loppi
Ezio Ordigoni
Edo Pantini
Dino Ranaldi
Alessandro Trevisan

Progetto grafico & impaginazione
M. GIOVANNINI

Stampa
CENTRO POLIGRAFICO ROMANO
Via Dorando Petri, 20 - 00011 Bagni di Tivoli (RM)
Tel. 0774/376818 - Fax 0774/354267

Le foto ed i grafici presenti nella rivista sono realizzati con il contributo del Centro Audiovisivi FS e di ferrovieri e lettori che inviano volontariamente e gratuitamente il materiale alla redazione del giornale

LE NOSTRE POSTE SU INTERNET

E-MAIL: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it
www.sindacatoorsa.it

Servizi Utili per chi ci contatta:

- Inviare messaggi
- Chiedere informazioni
- Porre requisiti
- Ultime notizie
- Ricordare scadenze
- Annunciare iniziative

Sommario

3

4

Strategia per lo sviluppo o lotta di potere?
Armando Romeo

5

Euroscetticismo o eurorealismo?
M.G.

6

Contraddizioni politiche e verità storiche
Mauro Giovannini

8

F.S., si profila un nuovo assetto societario
G.U. Omar

11

Il contributivo
Giorgio Pischedda

15

Li Soprani der morro vecchio
Marco Mariani

17

Lavorazioni in galleria:
gli strumenti per autotutelarsi
Loppi

19

Sicurezza dell'esercizio ferroviario

20

Tpl, la riforma non decolla

21

Attivit & Attualit

22

Saluto a Giuseppe Russo



Chiuso in tipografia il 16 settembre 2003

IL FERROVIERE AUTONOMO E DI BASE - N° 7-8 -2003

Strategia di sviluppo o lotta di potere?

I lavoratori tutti ricorderanno come il processo di divisionalizzazione abbia diviso il sindacato in ferrovia. Ma vale la pena qui ricordare che in occasione della emanazione delle disposizioni sulle divisionalizzazioni il sindacato si era diviso, da una parte c'era la FILT-CGIL che in maniera palese sosteneva l'attuale dirigenza ed i contenuti della disposizione, dall'altra CISL – UIL – FISAFS – COMU – SMA – UCS ecc., tutti gli altri insomma contestavano i contenuti della disposizione e il metodo scelto dall'impresa: l'atto unilaterale.

Cosa eccepivano i sindacati contrari?

Almeno per grandi linee: chiedevano che i servizi di manovra e verifica fossero forniti da RFI e non da Trenitalia; che il PdM fosse allocato in un'unica struttura, che la Holding avesse un ruolo più leggero per consentire alle Società (oggi Trenitalia ed RFI) di sviluppare le loro capacità industriali in maniera sufficientemente autonoma.

Si è voluto insistere sulla strada dei giochi di potere e oggi, ci stiamo trovando in una condizione di sofferenza, tanto che il Governo si appresta, almeno si dice, ad emanare un'apposita Direttiva, in questo pienamente legittimato.

Sarebbe incomprensibile infatti, chi avanzasse la pretesa che la maggioranza, a questo preposta dal Paese, lasciasse che le ferrovie fossero regolate da due Direttive della passata legislatura, per altro poco illuminata.

Almeno dal nostro punto di vista,

dimostrazione ne è che la Direttiva "Prodi" ha provocato un sciopero dei ferrovieri, così massiccio, che ferrovieri del dopo guerra non ne ricordano uno eguale.

Certo saremmo sprovveduti se pensassimo che lo scontro sulle Direttive o sulla divisionalizzazione fosse solo nel merito, ovvero sulla necessità di fare bene le cose.

Si diceva che le stesse fossero preformate per affrontare meglio il mercato in una condizione di incompetenti liberalizzazioni.

Invece si trattava della solita manfrina: la lotta per il potere era così forte che la CGIL rischiò una rottura del movimento sindacale in ferrovia, non considerando più l'unità un valore da difendere. Subito dopo la divaricazione fu ricomposta almeno con CISL e UIL, solo per una loro evidente mancanza di coraggio nel contrastare quel disastroso e antieconomico progetto. Almeno questo è il giudizio che diamo di quella fase ormai storica.

Crediamo si sia trattato solo di mancanza di coraggio, perché qualunque contropartita, non avrebbe potuto giustificare un comportamento tanto rinunciatario.

E così il processo di divisionalizzazione allora si concluse con la CGIL che esortava l'alta dirigenza F.S. e la componente governativa "amica" del Ministero dei Trasporti, ad andare avanti in maniera unilaterale, contro il parere di tutti gli altri sindacati.

Ma cosa c'era in ballo di così importante da rischiare tanto? Oggi leggiamo conferme autorevoli di quello

che pensavamo. Infatti il "Corriere della Sera" del 22 settembre 2003 dice in proposito quali erano gli sponsor della dirigenza attuale di FS e quali erano le loro finalità.

Era quindi in ballo il controllo delle ferrovie, la Holding, attraverso quel progetto, avrebbe controllato tutte le FS, progetto perfezionatosi con un ulteriore intervento pianificatore.

Era necessario mettere sotto controllo gerarchico tutti i direttori del personale delle società e delle Divisioni, questa è stata la ciliegina sulla torta, un gioco di potere formidabile, da far invidia persino al Cardinale Richelieu, che in materia di giochi di potere non si faceva certo mancare nulla.

Quindi appuntamento a fine anno, ne vedremo sinceramente delle belle.

Noi però in questo dibattito vogliamo dire la nostra: la manovra deve essere restituita ad RFI; bisogna fare una riflessione sulla verifica e soprattutto la Holding deve trovare una nuova missione, non industriale, ma finanziaria, restituendo così la capacità industriale ad RFI e Trenitalia.

Gli "errori" commessi con il processo di divisionalizzazione e societarizzazione devono essere corretti.

A noi non importa proprio nulla di chi sarà chiamato a gestire la cosa ferroviaria, specie se le scelte saranno dettate dal colore delle tessere. In ogni caso saremo attenti e critici osservatori.

La dirigenza della società dovrà essere valutata per i risultati raggiunti o anche per i suoi progetti.

Armando Romeo



Euroscetticismo o Eurorealismo?

Recentemente, la Svezia ha votato "no" al referendum promosso dal Governo per l'adozione dell'Euro come moneta. Un no secco, espresso nonostante la forte ondata emotiva suscitata dall'assassinio di Anna Lindh, Ministro degli esteri e principale sostenitrice dell'ingresso del suo paese nell'Euro.

L'Inghilterra non ha ancora deciso sul destino della sua gloriosa sterlina, ma sussistono molti dubbi che lo faccia in tempi brevi.

Intanto da noi in Italia "rimonta" la polemica nata all'indomani dell'adozione dell'Euro in sostituzione della lira. Vi ricordate? Noi fummo tra i primi, dalle pagine della nostra modesta rivista, a lanciare l'allarme euro per gli effetti che la sua entrata in corso avrebbe prodotto sull'economia nazionale. E a chi come noi esprime motivata e oggettiva preoccupazione per l'impennata che sin dall'inizio si è registrata sui prezzi delle principali merci di consumo, fu frettolosamente ed ingiustamente appiccicata l'etichetta di "euroscettico".

Chi non ricorda la decisa quanto canonica presa di posizione di Romano Prodi, quale Presidente della Commissione Europea, che suonò quasi come una scomunica nei confronti di chi attribuisse all'euro la colpa dell'escalation inflattiva verificatasi in Italia? Su quella presa di posizione si registrò un profluvio di autorevoli dichiarazioni, una vera e propria gara di primogeniture nella scelta europeista, come se in discussione non fossero tanto gli effetti

degenerativi prodotti dalla moneta unica quanto la scelta politica dell'Unione Europea. Tant'è che la polemica si spense subito e sui giornali italiani per alcuni mesi non se ne trovò più traccia.

Noi continuammo a dire, invece, che l'euro aveva preso il posto della lira soppiantandola e sostituendola nei suoi effetti numerici. Cioè, in termini di valore d'acquisto (sia delle merci che per i servizi) ciò che costava 50 mila lire sarebbe costato 50 euro, ciò che costava 1000 lire sarebbe costato un euro (1936,27 lire), e via elencando. Solo su stipendi e pensioni gli effetti si sono capovolti: chi prima aveva uno stipendio mensile di 3 milioni di lire ora prende 1500 euro, chi aveva una pensione di 1,5 milioni di lire ora percepisce una pensione di 750 euro.

E così è stato! Ma non si tratta affatto, in questa disputa riaffiorata con la pubblicazione degli indicatori Istat, di mettere in discussione la scelta europea, giusta e convinta per la stragrande maggioranza degli italiani di oggi e di ieri. Si tratta, viceversa, di prendere atto di un fenomeno, forse tutto italiano, di svalutazione conclamata che sarebbe onesto e doveroso ammettere.

Nessuno vuole qui assolvere quelle categorie che all'interno del processo economico hanno approfittato dell'avvento dell'euro per lucrare oltre ogni limite di decenza. Tutti siamo ben consci dei (mal)costumi italici e quindi giudichiamo certi nostri difetti con apatia e rassegnazione. Inutile entrare nella guerra

tra bande innescatesi tra produttori e commercianti o tra assicuratori ed autoriparatori per scaricare gli uni sugli altri le responsabilità dei rincari.

Nella filiera della produzione (industriale, agricola, alimentare e dei servizi) e nei vari passaggi di mano che i beni prodotti subiscono prima di arrivare al consumatore, è certo che ognuno ha fatto la sua parte.

Tuttavia è sotto gli occhi di noi tutti come con l'avvento dell'euro si sia entrati in una spirale di inflattiva paurosa e del tutto fuori controllo.

Senza troppi panegirici ogni cittadino italiano sa ben, per averlo provato a proprie spese, che il valore di acquisto della vecchia carta da centomila lire era assai più alto di quanto oggi sia la corrispondente (circa) carta da cinquanta euro. Non ripetiamo, per evitare che venga a noia, la sfilza di esempi di merci il cui costo è almeno raddoppiato rispetto a quando circolava la lira. Quindi c'è stata una svalutazione di fatto che nessuna istituzione e nessuna autorità competente, indipendentemente dagli schieramenti politici è disposta ad ammettere. Ammetterlo infatti, significherebbe implicitamente ammettere il fallimento dell'obiettivo di fondo che era alla base dell'adozione della moneta unica: quella di evitare di eliminare la crescita dell'inflazione causata dagli scambi monetari.

Cosa dire: si è cascati dalla padella alla brace!

(M.G.)

Contraddizioni politiche e verità storiche

La disputa sulle privatizzazioni è una delle questioni di principio che hanno interessato il nostro paese fin dagli albori della Repubblica.

Le ferrovie sono state certamente il primo motivo di scontro tra le forze politiche non soltanto per il ruolo strategico che hanno sempre rivestito quanto per le implicazioni di carattere sociale economico e finanziario che dalla sua gestione ne discendono.

“ Dal 1861 il nostro Paese era stato governato da una determinata coalizione governativa, chiamata la *Destra*, che si faceva forte della sua ascendenza cavouriana e di fronte alla quale la *Sinistra* (sia nella sua parte moderata, prevalentemente formata da ex mazziniani, sia nella sua parte più radicale, fortemente repubblicana) con il suo intransigente anticlericalismo, l'intenzione riformatrice e lo spirito progressista, era rimasta sempre all'opposizione. E solo con il 1° marzo 1876, la lunga battaglia parlamentare ingaggiata dalla *Sinistra* giunse all'auspicato approdo: il ministero presieduto da Marco Minghetti venne battuto con 242 voti contro 181, e dopo 16 anni d'ininterrotta egemonia la *Destra* dovette cedere il passo ai suoi antagonisti. Il nuovo governo venne formato da Agostino Depretis, deputato di Stradella, ricco proprietario terriero (*il vinattier di Stradella* lo chiamerà Giusuè Carducci), in gioventù fervente mazziniano e garibaldino. Il programma presentato da Depretis prometteva una vasta iniziativa democratica, ma assai lenta fu la sua realizzazione: l'infame *tassa sul macinato*, che colpiva esclusivamente i ceti popolari e in modo particolare i più miseri (era una tassa sul pane, il cui avvento aveva provocato nel Paese violenti e sanguinosi moti di protesta), verrà abolita solo nel 1880, e solo nel 1882 sarà varata la legge per l'allargamento del suffragio universale, che comunque risulterà assai asfittica in quanto basata sul censo e sull'alfabetismo: gli elettori del Regno passarono da 628 mila a poco più di 2 milioni, e la stragrande maggioranza dei lavoratori rimase esclusa dalle competizioni elettorali.

La prima grossa battaglia affrontata dal premier Depretis in parlamento fu quella attorno alle questioni ferroviarie. Alla vigilia della sua caduta, Marco Minghetti, aveva presentato all'approvazione della Camera un trattato stipulato con l'Austria a Basilea, il

17 novembre 1875, per il distacco della rete ferroviaria italiana da quella austriaca, previsto nel trattato di pace del 1866; per l'occasione, il governo aveva preannunciato un progetto di legge per il riscatto e per l'esercizio statale delle fondamentali strade ferrate italiane, vivacemente avversato dalla *Sinistra*, la quale, ascesa al potere, ripresentò il trattato di Basilea ottenendone l'approvazione, dedicandosi poi alla realizzazione del suo programma che prevedeva la concessione delle ferrovie all'industria privata e che presentava un vasto piano di ulteriori costruzioni ferroviarie (così si ebbe il curioso spettacolo di una *Destra* statalista e di una *Sinistra* privatista). Il premier Depretis affermò con molta energia che lo Stato non doveva assumere in proprio la gestione delle ferrovie, ma demandarla alle società private.

Accanita la discussione il parlamento e nel Paese. Si aprì un periodo, per la politica ferroviaria, lungo e confuso nelle soluzioni pratiche, chiaro però negli intenti che via via si tradussero in realtà operative. Una Commissione nominata dal parlamento nel 1878, dopo lunghi studi e laboriose analisi, giunse alla conclusione che si poteva dare fiducia alle imprese private. La *Sinistra* -tranne alcune autorevoli eccezioni- intendeva valorizzare il ruolo delle grandi concentrazioni finanziarie, liberando il bilancio pubblico dall'incubo di riscattare o di sovvenzionare società private pericolanti, e delimitando l'intervento dello Stato al compito di creare condizioni favorevoli agli investimenti privati. Ma, in concreto, proprio in quegli anni il governo dovette riscattare e gestire le ferrovie, accollandosi nel frattempo tutte le spese relative al vasto programma di costruzioni ferroviarie che porterà la rete nazionale, entro il 1884, a totalizzare i 10.310 chilometri. Il 1885 sarà l'anno delle famose Convenzioni ferroviarie, che risolveranno, dopo un defatigante decennio, in senso favorevole all'*integrale esercizio privato* l'annoso problema”.

Questa bella ed interessante pagina fa parte della preziosa ricostruzione storica delle ferrovie italiane contenuta nell'opera “I ferrovieri sulle strade ferrate dell'Emilia Romagna” di Giuseppe Brini (edizione 1979 – Volume I, pag. 61). Si tratta di ricerche ed approfonda-



dimenti compiuti circa quarant'anni fa che si riferiscono a fatti storicamente accertati ed atti pubblici inconfutabili avvenuti oltre un secolo prima. Riletti oggi, alla luce di quanto avvenuto nelle ferrovie italiane nell'ultimo decennio, costituiscono un ottimo ed utile motivo di riflessione se non altro per depurare i fatti dalle strumentalizzazioni ideologiche e dai facili luoghi comuni che troppo spesso impregnano la vita delle organizzazioni sindacali nel loro insieme.

Ripercorriamo rapidamente allora quanto avvenuto dal 1996 ad oggi: dalla "decapitazione" di Lorenzo Necci alla divisionalizzazione e poi alla societizzazione delle FS e proviamo idealmente a mettere in collegamento i programmi del governo Depretis con quelli del governo Prodi (e poi D'Alema). Proprio nel momento in cui per le ferrovie italiane si stava dando corpo alla strategia degli investimenti finalizzati (dopo la cura del risanamento che aveva prodotto una riduzione di posti d'organico di centomila unità) al loro rilancio in vista della liberalizzazione delle reti europee, come un fulmine a ciel sereno scoppia "il caso Necci". L'arresto dell'Amministratore Delegato avviene mentre sono in corso importanti trattative sindacali sul tema dello sviluppo della rete ferroviaria (Alta Velocità) e del rafforzamento delle attività di "core business"; tra i capi d'imputazione, uno è veramente infamante: traffico d'armi nell'ambito dell'inchiesta sulla OTO MELARA, una società operante nell'ambito circondariale di La Spezia dove si pensava fosse attivo, appunto, un traffico internazionale di armi. Lo stupore generale non consente di vedere ciò che intanto si muove nei palazzi del potere, ma bisognerà attendere poco. Infatti, cambiati rapidamente i vertici societari, piomba sulle Ferrovie la "Direttiva Prodi". Tutti ne ricorderanno bene i contenuti alquanto perentori: spezzettamento delle FS in cinque società indipendenti tra di loro, esterna-

lizzazione delle attività considerate ausiliarie, outsourcing e (s) vendita di tutte le attività ritenute non indispensabili per l'esercizio ferroviario e dell'ingente patrimonio immobiliare e di aree edificabili. I sindacati (tutti) insorsero, dando vita ad una delle più forti azioni di sciopero del secondo dopoguerra. Prodi cadde, non certo per la direttiva sulle ferrovie ma anche per quella, e scese in campo D'Alema. Del suo governo, blindato dall'apparato partitico e protetto dalle falange sindacali della CGIL, spicca proprio la direttiva sulle ferrovie. Una direttiva che, imponendo la divisionalizzazione come modello organizzativo delle FS, crea una profonda spaccatura tra le organizzazioni sindacali ed il loro pro-

gressivo indebolimento favorendo così le condizioni per avviare il processo di societizzazione delle ferrovie italiane. Processo lento ma continuo, che ancora oggi è in corso, rispetto al quale il governo Berlusconi non ha saputo o voluto opporre una propria strategia. E', infatti, opinione comune alla stragrande maggioranza degli addetti ai lavori che l'attuale governo è privo di una propria strategia sulle ferrovie e stia operando nel solco delle direttive dei suoi predecessori. Dice Necci in una intervista raccolta in un libro dal titolo "L'Italia svenduta" (2002- edizioni Bietti): "(...) Una volta, Poste e Ferrovie erano alla base del sistema paese. Oggi lo sono per l'Europa. Ma l'Italia di chi è? Delle poste tedesche e olandesi, delle ferrovie belghe, francesi e tedesche, dei porti di Taiwan e di Singapore. Siamo un paese di transito ... a spese nostre. Mi piacerebbe citare un caso in cui sono stati gli italiani a gestire le infrastrutture estere. Purtroppo non c'è. E dire che tutto era dello Stato fino a dieci anni fa. Ma qui non c'è stata la Thatcher. Piuttosto l'ideologia della sinistra, che si è tradotta in una strategia di destra rassegnata, di appoggio a "capitani di sventura": eliminare lo Stato, privatizzare tutto dandolo gratis ai concorrenti del paese".

Di tutto quel polverone del settembre 1996 oggi non si avverte più traccia. L'avvocato Lorenzo Necci è stato prosciolto dai quaranta procedimenti a suo carico ed ora è in attesa di un ultimo pronunciamento pendente in Cassazione per fatti antecedenti ai suoi incarichi nelle ferrovie italiane.

Le ferrovie italiane -al di là dei proclami sui risultati di bilancio di tanto in tanto enfatizzati dall'ingegner Cimoli- restano relegate in coda alla Hit Parade delle ferrovie internazionali e destinate al ruolo di Cenerentola nella favola tutta da scrivere delle ferrovie europee.

Mauro Giovannini

FS, si profila un nuovo assetto societario

Holding leggera per controllare le attività del gruppo

Sugli assetti societari delle Ferrovie italiane abbiamo avuto modo di soffermarci più volte prima e dopo il recepimento delle Direttive U.E. n. 12, 13 e 14 del 2001 da parte dell'Italia. E' infatti fin dal 1998 (prima ancora della "divisionalizzazione" delle FS) che la nostra organizzazione sindacale ha evidenziato problematiche e possibili interventi dell'Antitrust derivanti dagli assetti, ancora in corso di definizione, del sistema ferroviario italiano.

Sulla vicenda, come si ricorderà, siamo già intervenuti con un articolo ("Assetti societari") apparso sul n. 3/4 della rivista lo scorso mese di aprile, quando, commentando l'attendismo del ministro Lunardi, si stava profilando lo scorporo da FS e discutendo sulle competenze da assegnare a RFI.

Notiamo, non senza soddisfazione, che lo stesso Amministratore Delegato, Ing. Giancarlo Cimoli, in una memoria trasmessa al Governo e all'Antitrust, delinea un nuovo assetto societario delle FS, in cui Holding svolgerebbe un "controllo leggero" sulle società controllate e sarebbero assegnate al Gestore dell'Infrastruttura (RFI) la necessaria autonomia nelle funzioni di regolatore del mercato e di arbitro della concorrenza tra le imprese di servizi. Per altro verso il ministero delle Infrastrutture dovrebbe mantenere la vigilanza e svolgere un controllo più diretto su RFI in particolar modo per le "funzioni sensibili" di regolazione del mercato affidate a RFI: determinazione dei pedaggi, assegnazione delle tracce orarie, interventi per la sicurezza del servizio ed i programmi d'investimento.

Rileviamo queste novità, soltanto per ricordare che l'assetto societario imperniato sulla unicità del Gruppo FS, controllato da una "holding leggera", è stata la nostra idea di sempre e che la frammentazione societaria, da noi tenacemente avversata, è stato sempre l'obiettivo cui hanno mirato governi, forze politiche e management nel corso di quest'ultimo decennio, edulcorandolo con il passaggio della "divisionalizzazione" e non ancora pienamente realizzato.

Ovviamente questo non ci tranquillizza e restano ferme tutte le obiezioni e proposizioni contenute nel documento che l'Or.s.a.-Ferrovie ha presentato alle Commissioni IX e VIII di Camera e Senato in occasione delle audizioni del 27 e 28 maggio u.s. (vedasi scheda pagine 9 e 10).

Quanto ai rilievi mossi dall'Autorità nella segnalazione dell'8 luglio scorso, intervenendo sulla questione delle gare espletate o in corso di espletamento (legge

166/2002), circa i rischi di scarsa trasparenza e correttezza insiti nella individuazione delle risorse essenziali (materiale rotabile) per l'espletamento dei contratti di servizio, il problema è reale ma non bisogna trascurare altri aspetti che discendono dalla liberalizzazione del mercato. In sostanza, secondo il parere dell'Autorità, le Regioni dovrebbero mettere a disposizione dell'aggiudicatario delle gare, i materiali in loro possesso (ove ne dispongano) per lo svolgimento dell'esercizio ferroviario per non favorire i soggetti trasportatori che ne abbiano di propri. Nella generalità dei casi, salvo la Lombardia e poche altre realtà regionali (Campania, Umbria, Lazio) i materiali rotabili sono di proprietà di Trenitalia che ha, fino a questo momento, gestito il trasporto locale in affidamento diretto. Questa realtà, secondo il Garante, ove nelle gare di affidamento risultasse determinante il requisito del possesso del materiale rotabile, agevolerebbe alcune imprese (nel nostro caso Trenitalia) a discapito delle altre, ponendo un serio problema di ordine concorrenziale che finirebbe col vanificare il processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario locale.

In via di principio, non si può negare la fondatezza del rilievo fatto dall'Autorità, tuttavia non si capisce la ragione secondo la quale Trenitalia, che ha "ereditato" dalla FS-Spa la missione di esercitare per suo conto il trasporto ferroviario e, dunque, il personale dipendente ed i necessari mezzi per la produzione dei servizi, dovrebbe ora cederli a terzi in omaggio al principio di una regola di concorrenza leale in un mercato che però è senza regole come dimostra, appunto la mancanza di una "clausola sociale" a garanzia del lavoro.

Infatti, che fine farebbero i lavoratori di Trenitalia nel caso in cui la stessa, fosse costretta a cedere materiali ed officine in suo possesso? Non era questo l'intendimento che la Regione Lombardia aveva in animo nel momento in cui ha approvato la Legge n. 74/2003 con la quale si prevedeva il "sequestro" dei rotabili e degli impianti delle FS e la loro assegnazione all'impresa che si sarebbe aggiudicata la gara?

Su questi aspetti, purtroppo la posizione dei vertici societari non appare ancora del tutto chiara. Ma attenzione, su queste cose si rischia di scivolare come sulla classica buccia di banana!.

G.U. Omar

Osservazioni sullo schema di decreto concernente il recepimento delle direttive comunitarie in materia di trasporto ferroviario 12/2001, 13/2001, 14/2001 (Primo pacchetto infrastrutture)

PREMESSA

Le tre direttive comunitarie n. 12, 13 e 14/2001 (denominate “primo pacchetto infrastrutture”) devono essere recepite negli ordinamenti nazionali degli Stati membri, i loro contenuti sono sostanzialmente mirati, almeno nelle intenzioni della Commissione Europea, a favorire lo sviluppo del mercato ferroviario anche attraverso l’ingresso di nuovi operatori del trasporto su rotaia, in aggiunta ai cosiddetti “*incumbent*”, aziende precedentemente monopoliste del settore.

Con la legge n.388 del 23/12/2000 (finanziaria 2001) all’art.131 nel nostro paese vengono superate le direttive della Comunità Europea e viene liberalizzato, benché non richiesto dalla normativa europea, oltre al traffico internazionale anche quello nazionale.

Le licenze di trasporto ferroviario nel frattempo rilasciate sono 32, di cui nove già operative con la certificazione di sicurezza.

Nella pratica, quindi, la quasi **totalità delle regole/procedure previste dalle citate direttive** sono già **tradotte nelle norme e nella prassi ferroviaria italiana**, oltre che negli accordi che RFI ha sottoscritto con altre reti estere (Forum Train Europe, RailNetEurope).

Il tutto mentre gli altri principali Paesi comunitari mantengono, coerentemente con le Direttive Europee assolutamente chiusi i loro mercati interni. Si crea così una condizione, pericolosamente sperequata, di possibile occupazione del mercato ferroviario nazionale da parte delle imprese di altri Paesi, opportunità che invece è preclusa alle imprese italiane.

RFI SpA, nonostante sia una società controllata da Ferrovie dello Stato SpA, svolge per legge il compito di certificazione e continua a concedere accessi alla rete pur essendo consapevole che la maggior parte delle imprese non possiede requisiti sufficienti (spesso le imprese di trasporto prendono in “prestito” da Trenitalia SpA locomotive e tracce orarie in un connubio inspiegabile ed illogico).

Come d’altro canto appare improbabile che società a responsabilità limitata, che sono almeno 13 fra le 32 licenziatrici, possano garantire quei requisiti di capacità finanziaria per far fronte agli impegni previsti e potenziali di un’impresa ferroviaria se si pensa che un inconveniente ferroviario anche di dimensioni ridotte può causare danni per decine di milioni di euro.

Poiché le normative finora emanate hanno inoltre trascurato la regolamentazione in materia di sicurezza del trasporto e del lavoro, le stesse imprese, addirittura, utilizzano personale istruito dalle FS o da loro messo in quiescenza, con contratti atipici e prestazioni lavorative rischiose per la sicurezza della circolazione ferroviaria, con un’evidente situazione di dumping sociale.

Il recepimento delle Direttive Comunitarie contenute nel cosiddetto “pacchetto infrastrutture” può rappresentare la giusta occasione per un riequilibrio della situazione ferroviaria italiana rispetto al contesto europeo, sia in funzione di tutela del mercato ferroviario nazionale che di tutela del lavoro.

Figura del “richiedente”

Le Direttive Europee prevedono che la figura del richiedente dell’assegnazione delle capacità dell’infrastruttura sia normalmente un’impresa ferroviaria, ed è solo in via facoltativa che gli stati membri possono prevedere la figura di un richiedente che non sia un’impresa ferroviaria (direttiva 2001/14 CE art.2 comma b e art. 16 comma 1).

Come già detto in premessa riteniamo che il nostro paese, unico nel panorama europeo ad aver già liberalizzato il mercato interno, abbia percorso il processo di liberalizzazione delle ferrovie comunitarie creando una forte situazione di rischio:

- per le imprese che vedono conteso il mercato interno senza peraltro poter contendere concretamente i mercati ferroviari degli altri Paesi comunitari;
- per gli utenti e per i lavoratori che si vedono catapultati in una apertura totale del mercato senza che un percorso graduale abbia consentito la necessaria costruzione di regole a tutela degli utenti e dei lavoratori.

In questo scenario rischiano di ridursi i già scarsi investimenti per l’innovazione dei prodotti, nella crescita dimensionale necessaria per adeguarsi alle più ampie dimensioni dei mercati, nel rafforzamento delle reti commerciali e di assistenza e le ridotte capacità competitive e finanziarie possono portare non solo alla mancata espansione nel mercato internazionale (vedi Cargo SI fallita Joint venture con le ferrovie federali svizzere), ma anche alla sopraffazione della produzione nazionale.

Nel caso del richiedente constatiamo che l’estensione della possibilità di acquisire tracce ferroviarie anche a soggetti che non sono imprese ferroviarie ci vede ancora come precipitosi apripista della liberalizzazione ferroviaria e in particolare del mercato nazionale.

Riteniamo inoltre che la possibilità di separare le attività di trazione dalle altre attività del trasporto ferroviario crei le premesse per imprese ferroviarie finanziariamente e organizzativamente sempre più leggere con tutti gli imprescindibili rischi per la sicurezza e per una coerente e funzionale organizzazione della catena logistica del trasporto.

Per questi motivi riteniamo che questa opzione prefigurata dalla Direttive Europee come facoltativa per gli stati membri vada riconsiderata e rimandata.

In questo senso vogliamo segnalare come, in deroga alla condizione di reciprocità prevista dal comma 1 dell’art.131 della L.388/2000, peraltro coerente con il punto 7 del capitolo “considerazioni della direttiva comunitaria 12/2001”, Swiss Rail Cargo Italy srl. diretta emanazione delle ferrovie Federali Svizzere abbia già ottenuto in Italia la licenza n°32 di impresa ferroviaria mentre in Svizzera è ancora tecnicamente impossibile costituire un reciproca impresa ferroviaria.

Funzioni di controllo assegnazione tracce, fissazione e calcolo dei diritti, Vigilanza e sicurezza

Le Direttive Comunitarie contemplano, tuttavia, che una serie di funzioni, ritenute “sensibili” ai fini della non discriminazione e quindi proposte a favorire l’apertura del mercato ferroviario, devono risiedere in capo ad un soggetto diverso dal G.I. (Gestore dell’Infrastruttura), laddove quest’ultimo non sia indipendente sul piano giuridico, organizzativo o decisionale dalle I.F. (imprese ferroviarie).

Di conseguenza, con l'occasione del recepimento, possono essere migliorate, rispetto alla situazione corrente, le seguenti aree di responsabilità e gli ambiti di competenza dei differenti soggetti coinvolti:

canone di accesso all'infrastruttura ferroviaria (pedaggio);

- **allocazione della capacità;**
- **sicurezza dell'esercizio.**

Per quanto riguarda il primo punto, già oggi non è il Gestore a determinare il **canone di accesso dell'Infrastruttura**, che è viceversa definito dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti con apposito decreto e che viene applicato in maniera trasparente e non discriminatoria da parte di RFI a tutte le imprese che richiedono le tracce. L'organismo terzo, pertanto, è in questo caso coincidente con il Ministero vigilante. Nel recepire la direttiva n. 14 è necessario porre le basi per la modifica dell'attuale DM 43T/2000 per consentire l'introduzione di pedaggi superiori per le linee AV/AC e per gestire in maniera più flessibile i canoni relativi alla rete convenzionale.

In tema di **ripartizione e allocazione della capacità** di infrastruttura è sufficiente distinguere tra:

- la definizione delle regole di tracciatura "ottimale" ai sensi della priorità e della risoluzione dei conflitti, attività in capo ad un ente distinto da RFI;
- la concreta costruzione del programma orario e della sua gestione operativa, attività comunque da mantenere nella responsabilità di RFI.

Tale obiettivo è raggiunto laddove standard per la strutturazione delle tracce e priorità nella loro allocazione (in presenza di capacità insufficiente a soddisfare tutte le richieste) siano determinati da un soggetto esterno al Gestore (apposita struttura del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in analogia con la determinazione del pedaggio, ovvero nuovo organismo da costituire), soggetto in capo al quale risiedono inoltre le funzioni di controllo sulla corretta applicazione delle suddette regole; al Gestore rimarrebbero affidate le attività di formulazione di dettaglio dell'offerta di tracce nonché la loro attribuzione alle diverse imprese ferroviarie.

E' chiaro che un tale disegno impone che il nuovo Soggetto possieda competenze qualificate in materia di certificazione di sicurezza (sia nei confronti delle imprese ferroviarie che del Gestore) e di omologazione rotabili, nonché di una struttura articolata territorialmente. Quindi, le risorse attualmente impegnate nelle attività "traslate" potrebbero essere trasferite all'Authority o, in alternativa, quest'ultima potrebbe avvalersi del supporto specialistico garantito da Italcertifier e/o delle altre strutture tecniche del Gruppo Ferrovie dello Stato SpA.

La soluzione complessiva testé descritta, inoltre, andrebbe ulteriormente rafforzata da una riconfigurazione del ruolo della capogruppo **Ferrovie dello Stato SpA** nell'ambito delle attività che pertengono espressamente ai rapporti di tipo commerciale tra il Gestore e Trenitalia. A tal fine, le regole di Corporate Governance, dovranno essere tali da esprimere in forma esplicita la non interferenza sui fatti gestionali della holding, che mantiene viceversa il governo sulle questioni finanziarie che hanno effetti generali, e non "incrociati", sulle società controllate.

Si tratterebbe, nella pratica, di introdurre anche nel settore ferroviario quelle procedure che vanno sotto il nome di "chinese walls", ovvero un insieme di regole che separano il flusso di informazioni fra attività di gestione della rete e attività di gestione dei servizi di trasporto all'interno del Gruppo; tale pratica è stata peraltro già utilizzata in altri settori di business (es. energia) in risposta a direttive europee per la liberalizzazione dei rispettivi mercati.

Servizi, concorrenza, clausola sociale

In materia di servizi da fornire alle imprese assegnatarie delle tracce orarie, questa O.S. sin dalla prima fase della divisionalizzazione delle attività del gruppo F.S. SpA ha sostenuto la necessità che le attività di verifica tecnica sul materiale rotabile e quelle di manovra, dovessero essere fornite dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI), in quanto, le prime costituiscono attività nevralgiche per la sicurezza della circolazione ferroviaria e le altre, se allocate, come è avvenuto, in capo all'Azienda di Trasporto potevano rappresentare una forte barriera al mercato ferroviario.

Ribadiamo con ferma convinzione, ancora oggi, che i servizi di cui all'art.20 dello schema di decreto legislativo debbano essere garantiti dal Gestore dell'Infrastruttura (GI) per i seguenti motivi:

- Controllo e sicurezza dei convogli ferroviari
- Economie di scala nella fornitura di detti servizi
- Evitare inutili e discriminatorie barriere tra le diverse imprese ferroviarie

La fornitura di questi servizi deve peraltro essere prodotta direttamente dal gestore dell'infrastruttura onde evitare una situazione di polverizzazione organizzativa e contrattuale che se invece si realizzasse non potrebbe che portare ad un peggioramento della sicurezza, della qualità e ad un innalzamento della conflittualità sindacale contro gli effetti intrinseci di dumping sociale, come già dimostrato dalla vicenda del trasporto aereo.

Inoltre, il recepimento delle Direttive Comunitarie 12-13-14/2001 deve essere un'occasione per evitare, in tutto il settore ferroviario, che la liberalizzazione del trasporto **produca fenomeni di dumping sociale**.

E' pertanto auspicabile che sia il gestore dell'Infrastruttura che le aziende di trasporto ferroviario, abilitate ad esercitare il servizio sulla rete nazionale, siano obbligate ad applicare ai propri dipendenti il CCNL di riferimento del settore, stipulato con le OO.SS. comparativamente, maggiormente rappresentative, in analogia a quanto previsto dalla direttiva 13/2001 CE all'art.7 (nuovo art.12 comma c) e peraltro già stabilito per il TPL (Trasporto Pubblico Locale) con il DL 422/97, art. 19/L.

Infine, pensiamo debbano previste "clausole sociali" a favore di quei dipendenti delle vecchie aziende di trasporto che per effetto delle gare si trovino nelle condizioni di perdere il lavoro e sarebbe in questo senso auspicabile per le aziende subentranti l'obbligo della riassunzione e la salvaguardia dei livelli salariali.

Roma, 28 maggio 2003

La Segreteria Generale

Se c'è argomento di cui si parla con insistenza da qualche anno a questa parte, oltre alle vicissitudini delle varie squadre di calcio ed alle vicende giudiziarie di eminenti uomini politici, è quello delle pensioni. Ad ogni approssimarsi della finanziaria tutti gli organismi politico-economici del mondo occidentale rivolgono la loro autorevole attenzione ai pensionandi di casa nostra, come se i guai in cui versa la nostra economia fossero interamente imputabili ai neo-vecchietti in procinto di pensione. Tutto ciò crea panico fra i lavoratori, favorendo nel contempo la creazione di immaginari più o meno catastrofici che inducono, chi può, ad una frettolosa fuga dal lavoro.

In questo scenario, i più giovani di contribuzione, ai quali non sempre corrisponde eguale giovinezza anagrafica, si muovono con distacco ed incoscienza, tale è la distanza dal meritato riposo; ma proprio per loro (o farei meglio a dire per noi) i provvedimenti tanto temuti per i pensionandi di oggi, sono già stati realizzati da tempo e causeranno seri problemi di sopravvivenza ai pensionati del futuro.

Il fatto che la riforma delle pensioni del 1995 produca i suoi effetti più seri non prima del giro di boa del 2010, induce politica e sindacato ad ignorare la questione; sempre attenti al consenso di oggi, chi ha la responsabilità di organizzazioni di massa poco si cura degli effetti che si produrranno fra non meno di 10 anni, esaltando invece le vicende odierne sulle quali si costruisce, o si perde, il consenso attuale.

Ritengo che non sia comunque un atteggiamento serio, e ritengo, inoltre, che non sia nemmeno un atteggiamento realmente costruttivo per un'organizzazione che deve invece saper intervenire tempestivamente anche su temi che produrranno i loro effetti fra molti anni. Infatti: se è vero che la riforma del 1995 si vedrà solo fra una decina d'anni, salvo interventi legislativi sempre incombenti, è altrettanto vero che solo un'azione immediata da parte del sindacato può mitigarne gli effetti proprio su alcune categorie ferroviarie che subiranno le maggiori penalizzazioni.

La legge 8 agosto 1995 n°335.

Dopo un primo approccio riformatore della legislazione sulle pensioni, (Legge 30 dicembre 1992, n° 503), nel 1995 si rivoluziona il sistema pensionistico introducendo il sistema a capitalizzazione.

Ancora oggi, la pensione è calcolata sulla base della **retribuzione percepita**, sia essa l'ultima retribuzione base (Quota A) o gli ultimi anni di retribuzione complessiva (Quota B). I contributi realmente versati non sono considerati nel calcolo della pensione spettante. Ugualmente dicasi per il diritto ad andare in pensione che oggi è garantito da un massimo di anzianità di servizio o da un combinato di anzianità di servizio ed età (pensione di anzianità), oppure da un limite superiore di età (pensione di vecchiaia). La legge 335/95 cambia tutto. Coloro i quali hanno iniziato a lavorare dal 1° gennaio 1996, andranno in pensione ad un'età compresa tra i 57 ed i 65 anni, con un importo annuo lordo che sarà determinato dal **totale dei contributi** versati durante tutta la carriera lavorativa.

Per quelli che al 31 dicembre 1995 avevano meno di 18 anni di anzianità contributiva effettiva, il sistema contributivo si applica dal 1° gennaio '96 mentre per gli anni precedenti si continua ad applicare il retributivo.

Il montante contributivo individuale.

Ognuno di noi può verificare sul listino che ogni mese ha una trattenuta destinata alla pensione. Nei listini precedenti al 2003 la trattenuta era indicata come "FONDO PENSIONI" mentre nei nuovi listini la trattenuta si trova in seconda pagina sotto la denominazione "Fondo Speciale FS-INPS, Importo".

Mentre con i vecchi listini non si poteva vedere direttamente l'imponibile sul quale è calcolata la trattenuta pensionistica, sui nuovi l'imponibile è indicato alla riga superiore rispetto all'Importo.

Vale la pena notare che l'imponibile previdenziale è superiore all'imponibile fiscale della quota FONDO PENSIONI, delle detrazioni fiscali e pochi altri spiccioli.

La legge 335/95 prescrive che "ad ogni assicurato è inviato, con cadenza annuale, un estratto conto che indichi le contribuzioni effettuate, la progressione del montante contributivo e le notizie relative alla posizione assicurativa." Per adesso l'INPS è in ritardo con questo adempimento e quindi

possiamo tentare solo una stima della nostra situazione pensionistica.

Per i listini dal 1996 ad oggi possiamo determinare con buona approssimazione l'imponibile fiscale, dividendo i contributi versati sotto la voce FONDO PENSIONI per **0,0889**, in quanto l'importo indicato sotto la voce FONDO PENSIONI è l'8,89% dell'imponibile pensionabile.

Determinata la base imponibile per ciascun anno, potremo definire il relativo montante individuale dei contributi moltiplicando la base imponibile per **0,33**.

Quando avremo i resoconti dell'INPS potremo affinare il calcolo ma già da adesso il metodo esposto dovrebbe fornirci una buona stima.

Ogni anno l'ISTAT fornisce un coefficiente di rivalutazione legato al PIL, con il quale dovremo rivalutare i singoli montanti contributivi annuali. La somma dei singoli montanti retributivi calcolata e rivalutata per ogni anno di lavoro, costituirà il montante contributivo complessivo sul quale sarà calcolata la nostra pensione.

Il calcolo della pensione

Determinato il montante contributivo individuale totale (Mct) opportunamente rivalutato, possiamo calcolare la pensione annua lorda (Pa) che ci spetta. Ricordando che potremo andare in pensione tra i 57 ed i 65 anni avremo:

a 57anni	Pa = Mct x 0,04720
a 58 anni	Pa = Mct x 0,04860
a 59 anni	Pa = Mct x 0,05006
a 60 anni	Pa = Mct x 0,05163
a 61 anni	Pa = Mct x 0,05334
a 62 anni	Pa = Mct x 0,05514
a 63 anni	Pa = Mct x 0,05706
a 64 anni	Pa = Mct x 0,05911
a 65 anni	Pa = Mct x 0,06136

La Tabella 1

Nella **Tabella 1** è riportato l'esempio di un lavoratore che sia stato assunto il 1° Gennaio 1996 (Colonna **A**) all'età di 20 anni (Colonna **B**) e che, al primo anno di lavoro, abbia percepito un imponibile pensionabile di 23.000 Euro (Colonna **C**). I contributi versati dal lavoratore saranno l'8,89 % dell'imponibile fiscale; $23.000 \times 0,0889 = 2.044,70$ (Colonna **D**). Stimiamo quindi che l'ammontare dell'imponibile fiscale sia $23.000 - 2.044,70 = 20.955,30$, stima per eccesso perché mancano le altre detrazioni, diverse per ognuno di noi, (Colonna **E**); il montante contributivo individuale è il 33% dell'imponibile, quindi $23.000 \times 0,33 = 7.590,00$ (Colonna **F**); Chi si destreggia con il computer può costruire questa tabella ed adattarla al proprio caso sostituendo, anno per anno, i dati reali a quelli stimati.

Per chi lavorava già nel 1995 ma al 31.12.1995 aveva meno di 18 anni di contributi, la tabella parte dal 1996 e riguarda la parte di pensione calcolata con il metodo contributivo.

Gli anni successivi al 1996 sono stati stimati con un incremento sulla retribuzione pensionabile del 2% ogni anno. Il dato è molto approssimato e ci serve solo per sviluppare il ragionamento successivo. Se si pensa che il 2% non sia realistico per le personali capacità di guadagno si possono utilizzare percentuali di stima differenti.

In colonna **G** sono riportati gli indici di rivalutazione ISTAT che abbiamo immaginato incrementati del 1% all'anno in analogia all'incremento avuto dal 1991 ad oggi e disponibile sul sito dell'INPS, e in colonna **H** il montante rivalutato.

In colonna **I** abbiamo il montante complessivo calcolato dal 57° al 65° anno di età.

In colonna **J** l'importo della pensione dal 57° al 65° anno di età e in colonna **K** la percentuale rispetto all'imponibile fiscale dell'ultimo anno.

E' evidente che la tabella ha un assetto dinamico con il trascorrere degli anni; possiamo comunque notare che la percentuale della pensione rispetto allo stipendio, pur con le dovute approssimazioni, è estremamente penalizzante rispetto ad oggi. Il primo dato significativo riguarda la pensione percepita al 58° anno di età (età utile per la pensione di vecchiaia con il metodo retributivo, per alcune categorie ferroviarie tra le quali il personale di macchina). In questo caso l'anzianità contributiva è di 38 anni eppure la

pensione raggiunge il 62% dell'ultima retribuzione. Pur arrivando a 65 anni di età sfiora l'82% dell'ultimo stipendio. Un prima constatazione è quindi d'obbligo. Tutte le categorie del mondo ferroviario che godevano della possibilità di un pensionamento anticipato in virtù del particolare disagio della mansione, vengono private di questa opportunità e di fatto, obbligate a proseguire il lavoro fino al 65° anno di età per poter percepire il massimo della pensione che sarà comunque estremamente ridotto rispetto ad oggi.

I lavori usuranti

Il 23 Ottobre 1992 con la legge n°421 art. 3 comma 1f: il Parlamento assegnava al Governo il compito di emanare un Decreto Legislativo che regolamentasse la possibilità di anticipazione della pensione in attività particolarmente usuranti:

Art. 3 comma 1f Legge 421/92

f) anticipazione dei limiti di età pensionabile di due mesi per ogni anno di occupazione in attività particolarmente usuranti, fatto salvo il disposto dell'articolo 2 della legge 28 marzo 1991, n. 120, fino ad un massimo di sessanta mesi, con copertura del maggior onere a carico dei settori interessati, senza aggravii a carico del bilancio dello Stato. A tal fine saranno individuate, sentite le organizzazioni sindacali dei lavoratori dipendenti ed autonomi e sulla base della relazione di una commissione tecnico-scientifica, le categorie e figure professionali dei lavoratori addetti a tali attività, nonché i relativi apporti della contribuzione integrativa;

L'11 Agosto 1993 con il Dlgs n° 374 il Governo provvedeva a regolamentare la materia, successivamente la legge 335/95 riprendeva la questione aggiornando il testo del Dlgs in questa forma:

Legge 335/95 art. 1 comma 34:

L'articolo 3 del decreto legislativo 11 agosto 1993, n. 374, e' sostituito dal seguente:

"Art. 3. -

1. Ai fini dell'ammissione al beneficio di cui all'articolo 2 e alla copertura dei relativi oneri:

a) per i lavoratori del settore privato, con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro, **su proposta congiunta delle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori maggiormente rappresentative sul piano nazionale, sono individuate per ciascuna categoria le mansioni particolarmente usuranti e sono determinate le modalità di copertura dei conseguenti oneri attraverso una aliquota contributiva definita secondo criteri attuariali riferiti all'anticipo dell'età pensionabile;**
2. Sulle aliquote contributive di cui al comma 1 non operano misure di fiscalizzazione e di agevolazione comunque denominate.

3. Ove le organizzazioni sindacali non formulino le proposte di cui al comma 1, lettera a), il Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita una commissione tecnico-scientifica istituita dal Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro della sanità, stabilisce le modalità di copertura degli oneri, determinandone l'entità ed i criteri di ripartizione tra le parti nell'ambito del settore, considerandone le caratteristiche.

4. Con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il Ministro del tesoro, sentita la commissione istituita ai sensi del comma 3 sarà riconosciuto un concorso alla copertura degli oneri di cui al comma 1 relativi a determinate mansioni in ragione delle caratteristiche di maggiore gravità dell'usura che esse presentano anche sotto il profilo dell'incidenza della stessa sulle aspettative di vita, dell'esposizione al rischio professionale di particolare intensità, delle peculiari caratteristiche dei rispettivi ambiti di attività con riferimento particolare alle componenti socio-economiche che le connotano. Il concorso non può superare il 20 per cento del corrispondente onere ed è attribuito nell'ambito delle risorse preordinate a tale scopo, determinate, in fase di prima applicazione, in 250 miliardi di lire annui a decorrere dal 1996. Le predette risorse possono essere adeguate in relazione ai dati biostatistici e di esperienza registrati. Il predetto decreto è emanato entro sei mesi dalla richiesta avanzata dalle parti nelle proposte formulate ai sensi del comma 1.....

E' evidente che il ruolo attivo del sindacato è fondamentale ed espressamente richiesto dalla legge; tale ruolo deve essere espresso congiuntamente alle organizzazioni sindacali dei datori di lavoro per proporre al Governo quali lavori debbono essere definiti usuranti e le modalità di copertura dei maggiori oneri determinati dai benefici pensionistici previsti, e che, sono stabiliti dall'art. 1 comma 36 e 37 delle legge 335/95:

36. I limiti di età anagrafica, di cui ai commi 25, 26, 27 e 28, sono ridotti fino ad un anno per i lavoratori nei cui confronti trovano applicazione le disposizioni di cui al decreto legislativo 11 agosto 1993, n. 374, come modificato ai sensi dei commi 34 e 35.

37. Per le pensioni liquidate esclusivamente con il sistema contributivo, il lavoratore, nei cui confronti trovano applicazione le disposizioni di cui al decreto legislativo 11 agosto 1993, n. 374, come modificato ai sensi dei commi 34 e 35, può optare per l'applicazione del coefficiente di trasformazione relativo all'età anagrafica all'atto del pensionamento, aumentato di un anno per ogni sei anni di occupazione nelle attività usuranti ovvero per l'utilizzazione del predetto periodo di aumento ai fini dell'anticipazione dell'età pensionabile fino ad un anno rispetto al requisito di accesso alla pensione di vecchiaia di cui al comma 19.

La legge 449/97 ha poi stabilito che gli aumenti di periodo di servizio computabili a fini pensionistici non possono eccedere i 5 anni.

Quindi per i lavoratori addetti ad attività riconosciute come usuranti esiste la possibilità di anticipare il limite anagrafico di pensionamento - nel caso di pensionamento con il metodo retributivo o misto - o, in caso di pensionamento con il metodo esclusivamente contributivo, di veder applicato uno sconto di un anno ogni sei che consente di conseguire la pensione con un'aliquota maggiore di quella prevista, o di anticipare di un anno il limite dei 57 anni per il pensionamento; non dimentichiamo tra l'altro, che la legge consente ai lavoratori con il sistema misto di passare interamente al contributivo. Per esempio: ad un lavoratore addetto ad attività usuranti che a 57 anni avrà 30 anni di contributi effettivi potrà essere concesso di andare in pensione a 56 anni o di beneficiare di 5 anni di avanzamento sull'aliquota contributiva con la quale calcolare la sua pensione, il che significa che il montante contributivo può essere moltiplicato per l'aliquota prevista per i 62 anni anziché quella prevista per i 57; 0,05514 anziché 0,04720. Il beneficio consente quindi di andare in pensione, nel caso in cui si possa beneficiare del massimo dello sconto, a 60 anni con l'aliquota massima prevista per i 65 anni di età.

Il meccanismo potrebbe quindi riproporre, anche se in maniera estremamente ridotta, un beneficio che era concesso ai ferrovieri adibiti a particolari mansioni e che consentiva loro di anticipare la pensione con la possibilità di godere del massimo importo.

Una commissione ministeriale ha, tempo fa, individuato una serie di lavori da definire di maggior gravità nell'usura e per i quali lo Stato concorre alla copertura dei maggiori oneri contributivi. I ferrovieri sono esclusi da quell'elenco e sembra molto difficile immaginare una successiva inclusione; rimane aperta la strada del riconoscimento del lavoro usurante con copertura degli oneri a carico di lavoratori ed imprese.

Con il CCNL 96-99 sembrava che ci fosse la possibilità di giungere ad un accordo sull'individuazione dei lavori usuranti e di una formulazione congiunta da presentare al Governo.

CCNL 96-99 Art. 28 - Attività usuranti/logoranti

1 - Si conviene sull'attivazione di un gruppo di lavoro misto formato da FS SpA e OO.SS. stipulanti il presente contratto, che terminerà i lavori entro il 31.03.1998, per approfondire la tematica relativa alle attività usuranti (Legge 421/92) presenti nei vari cicli lavorativi dell'Impresa FS in modo da accertare attività lavorative usuranti anche tra quelle legate ai cicli di lavoro rotativi sulle 24 ore e tra quelle legate a lavorazioni pesanti e soggette alle intemperie ed allo stress psicofisico, o a contatto di sostanze nocive ai fini dell'applicazione della normativa del D.Lgs. 374/93 come modificato dalla legge 335/95, fermo restando quanto previsto dal D.Lg. 503/92.

Ma, come al solito, la Commissione si è persa in qualche corridoio di villa Patrizi a Roma - sede di FS e del Ministro dei Trasporti - o nei succulenti ristoranti romani.

La Tabella 2

La legge 421/92 stabilì che i benefici pensionistici per i lavoratori adibiti ad attività usuranti non dovevano prevedere ulteriori aggravii per il bilancio dello Stato, mentre il Dlgs 374/93 rivisto nella legge 335/95 prevedeva una contributo statale non superiore al 20% per le attività sottoposte al maggior grado di usura e già individuate dalla commissione tecnica.

Non è quindi illogico pensare che ben difficilmente lo Stato, viste anche le attuali politiche rispetto al tema pensionistico, intenda gravarsi di oneri per i lavori usurati.

Cerchiamo allora di quantificare quale potrebbe essere l'onere aggiuntivo per garantire i benefici pensionistici.

Se la legge permette di "regalare" un anno ogni sei con un massimo di 5 anni complessivi, significa che per 30 anni la contribuzione complessiva (azienda + lavoratore) deve essere maggiorata di 1/6.

La tabella 2 simula questa ipotesi con un aumento del montante contributivo di 1/6 (Colonna F1/6) di cui la maggior parte dovrebbe essere a carico dell'impresa e con un apporto del lavoratore da stabilire in contrattazione

ma comunque non superiore all'attuale contributo aumentato di 1/6 (Colonna D1/6); ognuno di noi può verificare quanto sarebbe l'aggravio incrementando di 1/6 il suo contributo pensionistico.

I benefici sarebbero comunque evidenti, permettendo un incremento della pensione particolarmente significativo proprio tra i 58 e i 60 anni (vedi la Tabella 3).

Conclusione

Le considerazioni fin qui fatte hanno il difetto di sviluppare dei conteggi del tutto teorici in quanto i dati reali disponibili fino ad oggi sono quelli dal 1996 a parte del 2003: troppo pochi per consentire una simulazione completamente attendibile, ma i criteri adottati per svilupparli sono conseguen-

ti a quanto prescrive la legge e quindi il ragionamento svolto è sufficientemente corretto.

Ritornando a quanto considerato in premessa, ritengo improcrastinabile l'avvio di una vertenza su questo tema che consenta, al più presto, il riconoscimento dei lavori usuranti per quelle categorie del mondo ferroviario che, proprio in virtù dell'attività svolta, hanno visto riconosciuto nei decenni scorsi alcuni benefici pensionistici.

La necessità di retroattivare la contribuzione al 1996 ci impone di non andare troppo in là con gli anni per non avere un monte arretrati troppo alto.

Giorgio Pischedda

Contributivo (Tabella 1)										
A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K
Anno	Età	Imponibile pensionabile	Contributi lavoratore	Imponibile Fiscale (stima)	Montante contributivo (stima)	Rivalutazione ISTAT	Montante Contributivo Rivalutato			
1996	20	23.000,00	2.044,70	20.955,30	7.590,00	1,549318	11.759,32			
1997	21	23.460,00	2.085,59	21.374,41	7.741,80	1,533978	11.875,75			
1998	22	23.929,20	2.127,31	21.801,89	7.896,64	1,518790	11.993,33			
1999	23	24.407,78	2.169,85	22.237,93	8.054,57	1,503752	12.112,08			
2000	24	24.895,94	2.213,25	22.682,69	8.215,66	1,488864	12.232,00			
2001	25	25.393,86	2.257,51	23.136,34	8.379,97	1,474123	12.353,11			
2002	26	25.901,74	2.302,66	23.599,07	8.547,57	1,459527	12.475,42			
2003	27	26.419,77	2.348,72	24.071,05	8.718,52	1,445076	12.598,93			
2004	28	26.948,17	2.395,69	24.552,47	8.892,89	1,430769	12.723,68			
2005	29	27.487,13	2.443,61	25.043,52	9.070,75	1,416603	12.849,65			
2006	30	28.036,87	2.492,48	25.544,39	9.252,17	1,402577	12.976,88			
2007	31	28.597,61	2.542,33	26.055,28	9.437,21	1,388690	13.105,36			
2008	32	29.169,56	2.593,17	26.576,39	9.625,96	1,374941	13.235,12			
2009	33	29.752,95	2.645,04	27.107,92	9.818,47	1,361327	13.366,16			
2010	34	30.348,01	2.697,94	27.650,07	10.014,84	1,347949	13.498,50			
2011	35	30.954,97	2.751,90	28.203,07	10.215,14	1,334804	13.632,14			
2012	36	31.574,07	2.806,93	28.767,14	10.419,44	1,321291	13.767,12			
2013	37	32.205,55	2.863,07	29.342,48	10.627,83	1,308209	13.903,42			
2014	38	32.849,66	2.920,34	29.929,33	10.840,39	1,295256	14.041,08			
2015	39	33.506,66	2.978,74	30.527,92	11.057,20	1,282432	14.180,10			
2016	40	34.176,79	3.038,32	31.138,47	11.278,34	1,269735	14.320,50			
2017	41	34.860,33	3.099,08	31.761,24	11.503,91	1,257163	14.462,29			
2018	42	35.557,53	3.161,06	32.396,47	11.733,99	1,244716	14.605,48			
2019	43	36.268,68	3.224,29	33.044,40	11.968,67	1,232392	14.750,09			
2020	44	36.994,06	3.288,77	33.705,29	12.208,04	1,220190	14.896,13			
2021	45	37.733,94	3.354,55	34.379,39	12.452,20	1,208109	15.043,61			
2022	46	38.488,62	3.421,64	35.066,98	12.701,24	1,196147	15.192,56			
2023	47	39.258,39	3.490,07	35.768,32	12.955,27	1,184304	15.342,98			
2024	48	40.043,56	3.559,87	36.483,68	13.214,37	1,172579	15.494,89			
2025	49	40.844,43	3.631,07	37.213,36	13.478,66	1,160969	15.648,31			
2026	50	41.661,32	3.703,59	37.957,73	13.748,23	1,149474	15.803,24			
2027	51	42.494,54	3.777,76	38.716,78	14.023,20	1,138093	15.959,71			
2028	52	43.344,43	3.853,32	39.491,11	14.303,66	1,126825	16.117,73			
2029	53	44.211,32	3.930,39	40.280,94	14.589,74	1,115668	16.277,31			
2030	54	45.095,55	4.008,99	41.086,55	14.881,53	1,104622	16.438,47			
2031	55	45.997,46	4.089,17	41.908,29	15.179,16	1,093685	16.601,23			
2032	56	46.917,41	4.170,96	42.746,45	15.482,74	1,082857	16.765,59			
2033	57	47.855,76	4.254,38	43.601,38	15.792,40	1,072135	16.931,59	539.330,84	25.466,42	58,38%
2034	58	48.812,87	4.339,46	44.473,41	16.108,25	1,061520	17.099,23	556.430,07	27.042,50	60,81%
2035	59	49.789,13	4.426,25	45.362,88	16.430,41	1,051010	17.268,53	573.698,60	28.719,35	63,31%
2036	60	50.784,91	4.514,78	46.270,13	16.759,02	1,040604	17.439,50	591.138,10	30.520,46	66,96%
2037	61	51.800,61	4.605,07	47.195,54	17.094,20	1,030301	17.612,17	608.750,28	32.470,74	68,80%
2038	62	52.836,62	4.697,18	48.139,45	17.436,09	1,020100	17.786,55	626.536,83	34.547,24	71,76%
2039	63	53.893,36	4.791,12	49.102,24	17.784,81	1,010000	17.962,66	644.499,48	36.775,14	74,90%
2040	64	54.971,22	4.886,94	50.084,28	18.140,50	1,000000	18.140,50	662.639,98	39.168,65	78,21%
2041	65	56.070,65	4.984,68	51.085,97	18.503,31	1,000000	18.503,31	681.143,30	41.794,95	81,81%

Contributivo con beneficio 1 anno ogni 6 (Tabella 2)										
A	B	C	D1/6	E	F1/6	G	H	I	J	K
Anno	Età	Imponibile pensionabile	Contributi lavoratore	Imponibile Fiscale (stima)	Montante contributivo (stima)	Rivalutazione ISTAT	Montante Contributivo Rivalutato			
1996	20	23.000,00	2.385,48	20.614,52	8.855,00	1,549318	13.719,21			
1997	21	23.460,00	2.433,19	21.026,81	9.032,10	1,533978	13.855,04			
1998	22	23.929,20	2.481,86	21.447,34	9.212,74	1,518790	13.992,22			
1999	23	24.407,78	2.531,49	21.876,29	9.397,00	1,503752	14.130,76			
2000	24	24.895,94	2.582,12	22.313,82	9.584,94	1,488864	14.270,66			
2001	25	25.393,86	2.633,77	22.760,09	9.776,64	1,474123	14.411,96			
2002	26	25.901,74	2.686,44	23.215,29	9.972,17	1,459527	14.554,65			
2003	27	26.419,77	2.740,17	23.679,60	10.171,61	1,445078	14.698,76			
2004	28	26.948,17	2.794,97	24.153,19	10.375,04	1,430769	14.844,29			
2005	29	27.487,13	2.850,87	24.636,26	10.582,54	1,416603	14.991,26			
2006	30	28.036,87	2.907,89	25.128,98	10.794,20	1,402577	15.139,69			
2007	31	28.597,61	2.966,05	25.631,56	11.010,08	1,388690	15.289,59			
2008	32	29.169,56	3.025,37	26.144,19	11.230,28	1,374941	15.440,97			
2009	33	29.752,95	3.085,88	26.667,08	11.454,89	1,361327	15.593,85			
2010	34	30.348,01	3.147,59	27.200,42	11.683,98	1,347849	15.748,25			
2011	35	30.954,97	3.210,55	27.744,43	11.917,66	1,334504	15.904,17			
2012	36	31.574,07	3.274,76	28.299,31	12.156,02	1,321291	16.061,64			
2013	37	32.205,55	3.340,25	28.865,30	12.399,14	1,308209	16.220,66			
2014	38	32.849,66	3.407,06	29.442,61	12.647,12	1,295256	16.381,26			
2015	39	33.506,66	3.475,20	30.031,46	12.900,06	1,282432	16.543,46			
2016	40	34.176,79	3.544,70	30.632,09	13.158,06	1,269735	16.707,25			
2017	41	34.860,33	3.615,60	31.244,73	13.421,23	1,257163	16.872,67			
2018	42	35.557,53	3.687,91	31.869,62	13.689,55	1,244716	17.039,72			
2019	43	36.268,68	3.761,67	32.507,02	13.963,44	1,232392	17.208,43			
2020	44	36.994,06	3.836,90	33.157,16	14.242,71	1,220190	17.378,82			
2021	45	37.733,94	3.913,64	33.820,30	14.527,57	1,208109	17.550,88			
2022	46	38.488,62	3.991,91	34.496,71	14.818,12	1,196147	17.724,65			
2023	47	39.258,39	4.071,75	35.186,64	15.114,48	1,184304	17.900,15			
2024	48	40.043,56	4.153,18	35.890,37	15.416,77	1,172579	18.077,37			
2025	49	40.844,43	4.236,25	36.608,18	15.725,10	1,160969	18.256,36			
2026	50	41.661,32	4.320,97	37.340,34	16.039,61	1,149474	18.437,11			
2027	51	42.494,54	4.407,76	38.086,78	16.359,20	1,138093	18.619,71			
2028	52	43.344,43	4.496,32	38.848,11	16.684,02	1,126825	18.804,23			
2029	53	44.211,32	4.586,39	39.624,94	17.014,07	1,115668	18.990,73			
2030	54	45.095,55	4.677,99	40.417,56	17.349,35	1,104622	19.179,23			
2031	55	45.997,46	4.771,17	41.226,29	17.689,86	1,093685	19.369,73			
2032	56	46.917,41	4.866,96	42.050,45	18.035,60	1,082857	19.562,23			
2033	57	47.855,76	4.964,38	42.891,38	18.386,57	1,072135	19.756,73	610.037,38	33.637,46	77,15%
2034	58	48.812,87	5.063,46	43.749,41	18.742,75	1,061520	19.953,23	627.136,61	35.784,41	80,46%
2035	59	49.789,13	5.164,25	44.624,88	19.104,14	1,051010	20.151,73	644.405,13	38.090,79	83,97%
2036	60	50.784,91	5.266,78	45.518,13	19.470,74	1,040604	20.352,23	661.844,64	40.610,79	87,77%
2037	61	51.800,61	5.371,07	46.429,54	19.842,54	1,030301	20.554,73	679.456,81	43.341,47	91,34%
2038	62	52.836,62	5.477,18	47.359,44	20.219,54	1,020100	20.759,23	697.243,36	46.182,85	95,07%
2039	63	53.893,36	5.585,12	48.308,24	20.601,74	1,010000	20.965,73	715.206,02	49.135,04	98,37%
2040	64	54.971,22	5.694,94	49.276,28	20.989,14	1,000000	21.174,23	733.346,52	52.197,14	99,84%
2041	65	56.070,65	5.806,68	50.263,97	21.381,74	1,000000	21.381,74	751.649,83	55.373,51	99,31%

Tabella 3				
	Pensione annua senza benefici	Pensione annua con incremento di 1/6	Differenza	Incremento percentuale
Età				
57	25.466,42	33.637,46	8.181,05	32,14%
58	27.042,50	35.784,41	8.741,91	32,33%
59	28.719,35	38.090,79	9.371,44	32,63%
60	30.520,46	40.610,79	10.090,33	33,06%
61	32.470,74	43.341,47	10.870,73	33,50%
62	34.547,24	46.182,85	11.635,61	33,84%
63	36.775,14	49.135,04	12.359,90	33,61%
64	39.168,65	52.197,14	13.028,49	33,26%
65	41.794,95	55.373,51	13.578,56	32,48%

E' proprio vero che non ci si deve stupire di niente!

Detta così potrebbe sembrare la solita espressione di corridoio, il classico luogo comune; una di quelle affermazioni che concludono, accompagnate spesso da profondi sospiri, i dialoghi sul più e sul meno.

Talvolta, però, è l'unica espressione che viene spontanea. E' il caso in cui ci si trovi di fronte alle superpaghe dei managers pubblici (ferroviari in particolare) pubblicate sul Corriere della Sera lo scorso 18 settembre (per la verità un'occasione analoga si era presentata due giorni prima nell'assistere alla “inchiesta” giornalistica condotta da “Report”, il 16 settembre appunto, sulle laute “indennità” dei Parlamentari italiani e di altre pubbliche cariche).

Certo le notizie riportate in quell'articolo del Corriere, hanno confermato e rafforzato le “impressioni”, che sempre più si traducono in “certezze”, secondo le quali la strada intrapresa dal nostro Paese (in un'improprio e certo non rassicurante emulazione del modello americano) tende ad ampliare ed a marcare le già profonde disuguaglianze sociali esistenti.

Né alcuna “giustificazione” può sovvenire in proposito: tanto meno in termini di diversità del “valore” del lavoro prestato dai “divini” manager rispetto ai “mortalì” lavoratori.

Soprattutto ove si consideri che il recente Contratto Collettivo di Lavoro - tanto pomposamente quanto inutilmente - definito delle

Attività ferroviarie (ma che in pratica viene applicato solo da una parte delle Società del Gruppo FS), sottoscritto dalle c.d. Organizzazioni sindacali confederali lo scorso 16 aprile, con l'istituzione dell'E.R.I. (Elemento Retributivo Individuale), ha decurtato proprio la valutazione delle lavorazioni ferroviarie, riportandole indietro di qualche anno. S'intende bene che qui si parla dei soliti lavoratori “mortalì”.

Certo è difficile individuare una plausibile e ragionevole motivazione di fronte ad una disparità di tale dimensione; divaricazione sempre in incremento.

Quanto alle cause è evidente che questi sono i chiari, perversi (ma forse per alcuni programmati) effetti di un processo di liberalizzazione che viene spregiudicatamente realizzato e portato avanti, dopo aver legato mani e pedi ai lavoratori (privati in molti settori, c.d. “di punta”, di quei necessari, fondamentali strumenti democratici di “resistenza”: lo sciopero in primis), sulle ali di un ignobile, proditorio consociativismo politico e sindacale che ha portato le c.d. Organizzazioni sindacali storiche a “governare” il Paese per un numero di anni tanto lungo ed interminabile da poter oggi costituire una solida base ed un consistente punto di partenza per quell'involuzione sociale cui assistiamo. Tanto da poter indurre il Capo del Governo in carica a ritenere il nostro Paese all'apice in Europa quanto a

flessibilità – leggi sfruttabilità a poco prezzo - del lavoro.

Chi ha da sempre criticato la politica “spartitoria” prospettata dall’accordo sul costo del lavoro del ’93, il cui fio è stato pagato dai soli lavoratori (che, come tutti sanno, si sono visti immediatamente togliere l’automatico adeguamento salariale agli indici inflattivi: blocco della scala mobile), deve oggi amaramente constatare di aver visto il giusto.

Ma tanto si sa: Anassagora (il noto filosofo dell’antica Grecia, maestro di Socrate) venne addirittura punito perché sostenne che il Sole non fosse una divinità ma un astro come la terra.

Nonostante tutto, nel mondo ferroviario, le c.d. Organizzazioni Sindacali storiche, non demordono e continuano incautamente nella medesima logica “spartitoria” di potere, sempre più effimera e residuale, che ben poco ha di sindacale.

Non resta che augurarsi che i lavoratori, facendo tesoro delle vicende di questi ultimi anni (a partire dalle incongruenti e contraddittorie posizioni assunte in occasione del referendum sull’ampliamento della tutela ex art. 18 l. 300/70), e dando uno sguardo alla repentina ma radicale inversione di tendenza, in senso

peggiorativo per le loro istanze di certezza, di sicurezza, di tutela, assumano una coscienza autenticamente sindacale e scevra da considerazioni pregiudiziali o da posizioni aprioristiche di acritica ed incondizionata appartenenza.

Marco Mariani

**Titolo di un sonetto di G. Belli, scritto nel 1832.*

12 Ottobre 2003

L’OR.S.A.-Ferrovie proclama un’ ulteriore azione di sciopero generale dei ferrovieri

Preso atto del persistente stallo della vertenza sul CCNL dei ferrovieri rispetto alle posizioni espresse da Agens/Confindustria e dalla Società FS SpA, che continuano a perorare la riduzione del 18-20 % del costo del lavoro e la novazione del CCNL dei ferrovieri venuto a scadenza il 31.12.99; in considerazione dell’introduzione di un doppio regime contrattuale da cui scaturirebbero notevoli arretramenti rispetto le attuali tutele contrattuali; considerate le recenti controproposte di parte datoriale che di fatto disarticolano il contratto dei ferrovieri aggravandone le condizioni economiche e di lavoro ignorando le direttive del Ministro dei Trasporti scaturenti dal verbale d’incontro dell’8 giugno 2000 e dagli accordi del 2 e 10 ottobre 2001 e dal più recente Piano Generale dei Trasporti;

PROCLAMA

l’ulteriore azione di sciopero nazionale generale dei ferrovieri di 24 ore, dalle ore 21.00 del giorno 11.10.2003 (sabato) alle ore 21.00 del giorno 12.10.2003 (domenica) per la circolazione e attività strumentali e complementari, e per l’intera giornata lavorativa di venerdì 10.10.2003 (venerdì) per il restante personale, nel rispetto della legge 146/90 delle deliberazioni della Commissione di Garanzia, secondo le modalità appresso indicate.

La Segreteria Generale
(Armando Romeo)

Lavorazioni in galleria: gli strumenti per autotutelarsi

**In presenza di problematiche oggettive una semplice petizione
può risolvere tutto**

E' emblematico che le grandi multinazionali del tabacco siano state costrette a scrivere sui pacchetti di sigarette che il fumo uccide. Un'elementare constatazione che ci varrà senza dubbio il pesante sarcasmo dei posteri in quanto, invece di ritirare dal mercato un prodotto cancerogeno, in palese contrasto con le leggi che dovrebbero tutelare la salute pubblica e privata i governi continuano bellamente ad esercitare lo *smercio* delle bionde. Un'imprescindibile introito, evidentemente, per chi ne detiene il monopolio, che tocca le più alte vette di ipocrisia ed opportunismo in nome della ragion di stato. E questo, senza troppi giri di parole rappresenta un fatto. Così come, riteniamo, la palese incostituzionalità attraverso cui con uno stratagemma davvero ridicolo si vorrebbe far credere che il cittadino, proprio perché avvisato circa il rischio rappresentato dal fumo, è libero di suicidarsi o meno.

Chiusa la grottesca parentesi introduttiva, viene quindi spontaneo un parallelismo: quello con le lavorazioni in galleria da parte del personale della manutenzione. Il biossido, ma soprattutto l'ossido di carbonio fanno male - tant'è che sono previste delle visite specifiche del personale interessato - ma tolte le "relazioncine" dei responsabili della sicurezza dei cantieri (in regime di 494 o di 626) che ana-

lizzano tutti gli elementi di rischio individuandone - perlopiù sulla carta - le varie protezioni, esattamente come accade con la ridicola scritta *il fumo uccide* sui pacchetti di sigarette, di fatto il personale continua ad essere spedito ad operare all'interno delle gallerie in condizioni che superano - abbondantemente - i limiti massimi per cui nelle città si decide periodicamente di fermare le automobili. Ed esattamente come accade per la scritta *il fumo uccide*, se qualcuno finisce per intossicarsi risulterà senz'altro che è stato formato ed informato circa i rischi in oggetto. Ergo: è anche colpa sua se ha "accettato" di lavorare in certe condizioni.

Non è vero, ribattono generalmente i rappresentanti dell'Azienda, si tratta di menzogne in quanto nessuno ha mai dimostrato che nelle gallerie si raggiungono certe soglie di inquinamento. Naturalmente chi opera in galleria sa bene come stanno realmente le cose, e cioè che i controlli lasciano il tempo che trovano e che agli strumenti di rivelazione dell'ossido di carbonio, quando ci sono vengono tacitati gli allarmi. Così come, se vengono chiamati ad intervenire gli organismi di vigilanza (Asl o Ispettorato del Lavoro che, guarda un po', possono intervenire soltanto previo segnalazione di giorno e ora dell'intervento...) la "normale" cantierizzazione viene abbattuta

anche del 90%: e naturalmente - alla faccia del *cretino* che li ha chiamati - le soglie di emissione degli scarichi combusti risultano sempre appena sopra la soglia massima. Una multicina e passa lo spavento. E' forse naturale che davanti a simili contraddizioni il personale se la prenda anche con i sindacati, ma è inutile nascondersi dietro un dito: il Sindacato è forte quando è unito. Dal momento che però da qualche anno questo non è più, persino all'interno di organizzazioni cosiddette unitarie, la cosa si complica notevolmente. Come fare allora?

In prima battuta occorre rivolgersi alle Rls (Rappresentati dei Lavoratori per la Sicurezza), che dovrebbero essere scevre da ogni legame politico con il proprio sindacato di riferimento. Le quali, peraltro formate ed informate dall'Azienda stessa ad esercitare il proprio ruolo con tutti gli strumenti necessari, possiedono tutta l'autorità per *pretendere* l'immediato rispetto delle normative. Per inciso è bene sapere che, nel malaugurato caso in cui le stesse non offrano le necessarie garanzie di tutela per le quali sono state elette dai lavoratori, come previsto dal regolamento che le disciplina (lo stesso delle Rsu) possono decadere previo la raccolta dei due terzi delle firme sfavorevoli del collegio elettorale di competenza.

Non bisogna inoltre dimenticare che, in ogni caso, la tutela della salute di ogni individuo è un diritto sancito dalla Costituzione. Questo significa che a prescindere dagli organismi istituzionalmente competenti in prima battuta (le Rls e per certi versi anche le Rsu), ognuno può e deve autotutelarsi. Ciò considerato, alla luce dell'articolo 1087 del Codice Civile (L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di

lavoro), e di quanto previsto dall'articolo 2.7 della legge 146/90 (Le disposizioni del presente articolo (2 ndr) in tema di preavviso minimo e di indicazione della durata (dello sciopero ndr) non si applicano nei casi di astensione dal lavoro in difesa dell'ordine costituzionale, o di protesta per gravi eventi lesivi dell'incolumità e della sicurezza dei lavoratori), i lavoratori che dovessero ritenersi lesi dalle insufficienti, o addirittura assenti misure di sicurezza devono astenersi, motivandone per iscritto gli estremi, dal proseguire le lavorazioni. Tale atteggiamento - attenzione - non è soltanto volto a tutelare la propria integrità fisica, ma anche quella giuridica nel caso in cui dovesse accadere un incidente. In effetti a quel punto subentra l'inevitabile corresponsabilità di quel dipendente che abbia proseguito le lavorazioni nonostante la palese mancanza di garanzie di sicurezza: come si dice, cornuto e mazziato! E questo perfettamente in linea con quell'informazione e formazione che, troppo spesso, viene sottoscritta dai lavoratori con troppa leggerezza o forse persino per quieto vivere.

Ricapitolando, per quei lavoratori che non si ritengano garantiti dalle strutture di rappresentanza, e che si vedono per certi versi "costretti" a continuare ad operare nelle gallerie in condizioni oggettivamente inaccettabili, è sufficiente una petizione che richiami, oltre alle motivazioni dettagliate della protesta, gli articoli sopra riportati, per astenersi dalle lavorazioni senza per questo perdere le competenze per cui si è intervenuti sul posto di lavoro: infatti l'astensione dovrà essere limitata al solo motivo della protesta, con i dipendenti che resteranno presenti nell'impianto (se in galleria usciranno attendendo istruzioni) dando la propria disponibilità ad ogni altra attività.

Ardelio Loppi

Sicurezza dell'esercizio ferroviario

Con una nota che pubblichiamo qui di seguito, la Segreteria Generale Or.s.a-Ferrovie ha inoltrato un esposto alla Procura della Repubblica di Roma, per denunciare il grave stato di disagio che si registra a bordo dei treni in caso di sovraffollamento e la mancanza di regole certe per assicurare gli interventi del personale ferroviario in casi di emergenze dovute ad inconvenienti tecnici del materiale rotabile e dell'infrastruttura ferroviaria e le difficoltà del personale di bordo a portare soccorso per occasionali malori ai viaggiatori o aiuto ai disabili o persone in difficoltà.

Roma, 2 settembre 2003
Prot. 229 SG/AR

Alla Procura della Repubblica di ROMA

La Segreteria Generale dell'ORSA-ferrovie, in persona del proprio rappresentante legale pro tempore, con sede in Roma, via Magenta n. 13,

Espone/Denuncia quanto segue:

È noto che molti treni viaggiatori, circolano con a bordo un numero di viaggiatori di gran lunga superiore ai posti offerti dalle vetture, tale da non consentire il regolare svolgimento del servizio a bordo.

Il personale di scorta, peraltro, non dispone di elementi di conoscenza riguardo al numero massimo di viaggiatori ammissibile sui materiali rotabili secondo quanto potrebbe essere scritto sui loro certificati di omologazione (certificati di cui il personale non è in possesso) né esiste, pur essendo un luogo destinato al pubblico, un codice del trasporto ferroviario che regoli le limitazioni di affluenza a bordo come per i locali pubblici in funzione delle emergenze.

Al riguardo, qualche chiarimento verbale fornito da alcuni istruttori di Trenitalia indica che non esisterebbe alcun limite alla capienza delle vetture e che quindi, in qualsiasi condizione di sovraffollamento, il treno debba partire.

Se è vero che una vettura può sostenere qualsiasi peso e garantire comunque il servizio (anche se non sappiamo se vi possano essere riflessi dal punto di vista meccanico anche a lungo termine), va rilevato però che il sovraffollamento implica, per il personale preposto a bordo alla incolumità altrui, la verifica delle condizioni di agibilità e vivibilità del luogo ove la clientela viene accolta dovendo assicurare, prima della partenza, l'esistenza delle condizioni di sicurezza.

Anche in caso di sovraffollamento, tale personale, cui sono affidati compiti di polizia ferroviaria e sorveglianza (ai sensi dell'art. 71 delle "Nuove norme in materia di polizia, sicurezza e regolarità dell'esercizio delle ferrovie e di altri servizi di trasporto", DPR 753 dell'11/7/1980), deve poter essere comunque in condizione di svolgere assistenza in tema di antincendio, di primo soccorso per occasionali malori, di aiuto ad eventuali disabili o persone in difficoltà, di poter ripristinare l'illuminazione che potesse essersi spenta in corso di viaggio, ecc. e l'impossibilità del personale di poter circolare a bordo, aumenta, in modo esponenziale, i rischi in questione. Va considerato che il personale stesso 6 normalmente chiamato ad operare per i soccorsi ai viaggiatori in qualsiasi condizione meteorologica, anche di notte e lontano da centri abitati o da strade, e che la eventuale (circostanza tutt'altro che impossibile) presenza di porte guaste, in molti casi non ostativa alla partenza del treno, potrebbe impedire invece il rapido deflusso delle persone.

La Comunicazione Organizzativa n. 17 del 30/7/2001 "Istruzioni Generale per il Personale del Treno in caso di Inconveniente di Esercizio in Galleria", che riporta ruoli e responsabilità del personale del treno in caso di emergenza in galleria, con particolare riferimento alle modalità di assistenza ai viaggiatori, aumenta ulteriormente le criticità, poiché impone al personale del treno un comportamento, dove la tempestività dell'intervento (a fronte di un eventuale incendio in galleria, soccorso e aiuto ai disabili, a coloro che hanno difficoltà di deambulazione o sono colti da malore) gioca un ruolo assolutamente determinante.

Così, ad esempio, in caso di incendio in linea, il personale di bordo è tenuto a mettersi in contatto, oltre che con il personale di macchina, anche con il personale operante a terra (Sop, Dctr, DM, che provvederanno a contattare CC, PS, VVF, ecc.), allo scopo di avere il necessario supporto.

Bisogna però considerare, come già detto, che le linee ferroviarie si trovano spesso in galleria o distanti da strade o comunque da posti raggiungibili con mezzi di soccorso, che la tempestività dell'intervento può essere elemento essenziale per la riuscita dello stesso; che le squadre di scorta, assegnate al treno, sono calcolate rispetto al numero delle vetture e non dei viaggiatori e che quindi, in caso di sovraffollamento, la salvaguardia dell'incolumità di chi viaggia, può essere garantita soltanto affidando ogni vettura ad un agente di scorta o, alternativamente, impedire il sovraffollamento stesso.

Appare evidente infatti che scortare un treno in condizioni di grande sovraffollamento - va ricordato, incidentalmente che in molti casi su ogni vettura viaggiano, stipati ed ammucchiati, oltre 300 viaggiatori, con relativo bagaglio, in luogo degli 80/100 previsti - impedisce di svolgere tempestivamente e dunque efficacemente le operazioni prescritte, elevando i fattori di rischio.

I timori di eventuali rimostranze da parte dei viaggiatori, di sanzioni disciplinari da parte dell'Impresa Trenitalia, in caso di rifiuto alla scorta del treno per sovraffollamento, spinge chi è preposto alla incolumità dei trasportati ed alla sicurezza del viaggio, a partire in qualsiasi situazione, ancorché potenzialmente pericolosa.

Si osservi inoltre che l'Impresa Trenitalia non si è mai espressa in materia di sovraffollamento, lasciando comunque intendere che sia obbligo del personale di scorta far comunque partire il treno.

Pertanto, in mancanza di disposizioni sull'argomento, o addirittura di divieti da parte degli organi aziendali preposti, poiché il personale di bordo, pur se materialmente impossibilitato a circolare all'interno delle vetture in caso di sovraffollamento e che non può esimersi da responsabilità sulla sicurezza, si chiede che l'autorità competente voglia intervenire al fine di verificare se, nei casi suddetti, sussistano o meno le condizioni di sicurezza previste dalle norme vigenti in materia, intervenendo con gli strumenti più opportuni.

Va peraltro, sempre in tema di sicurezza, evidenziato che la formazione del personale di bordo in Trenitalia è insufficiente e inadeguata rispetto alle responsabilità operative che gravano su chi è preposto alla salvaguardia, a bordo treno, dell'incolumità dei viaggiatori.

Addirittura in alcune Direzioni locali, la "formazione" viene effettuata attraverso la mera distribuzione di disposizioni scritte, mentre in altre è limitata ad una sola giornata annuale di formazione affidata a Tutor ferroviari, ancorché relativamente alle emergenze e prevenzione incendi.

In proposito possiamo ricordare che il D.M. 10 marzo 1996 (che riguarda le infrastrutture ferroviarie e quindi luoghi decisamente meno a rischio di un treno ma che possiamo prendere a riferimento) prevede che i lavoratori incaricati dell'attuazione delle misure di prevenzione incendi, lotta antincendio e gestione delle emergenze, conseguano l'attestato di idoneità tecnica di cui all'articolo 3 della legge 28 novembre 1966, n. 609, e che allo scopo venga imposto un percorso professionale di 16 ore di formazione con test ministeriali.

Anche su questo aspetto, si chiede che l'Autorità adita con il presente esposto, attesa la gravità della situazione, voglia intervenire con i più opportuni strumenti del caso.

Il Segretario Generale Orsa-Ferrovie
(Armando Romeo)

TPL, la riforma non decolla

Da una parte la Corte dei Conti, dall'altra il Garante della Concorrenza, sembra proprio che la riforma del trasporto pubblico locale sia destinata ancora ad una lunga incubazione.

Avviata nel 1997 con il Decreto legislativo n. 422, nonostante i reiterati tentativi di uniformare le legislazioni regionali (vedasi in proposito il prospetto pubblicato a fianco) di attuazione della riforma, la situazione denuncia tuttora una fase di stallo e d'incertezza tanto da non escludersi una correzione di rotta rispetto agli indirizzi che sono alla base della riforma stessa. In una relazione presentata lo scorso mese di marzo, la Corte dei Conti ha evidenziato numerose criticità e concluso che esistono oggettive ragioni che ostacolano la realizzazione del processo di riforma.

Una delle questioni sulle quali si è accentrata l'analisi della Corte dei Conti è la mancata apertura alla concorrenza dovuta al ricorso alle proroghe rispetto alle scadenze previste dalla legge di riforma. E anche

quando le gare di appalto sono state espletate, l'esito è stato la riconferma del gestore cui il contratto di servizio era affidato.

Infatti, la tipologia dei requisiti, gli elementi di valutazione sulla consistenza delle imprese e le preclusioni alla partecipazione alle gare rappresentano un vero e proprio impedimento alla possibilità per nuove imprese d'inserirsi nel mercato del trasporto pubblico locale, in particolare di quello esercitato su ferro.

Per non parlare poi dei controlli nella regolarità di gestione che presentano, regione per regione, modalità diverse e, quindi la possibilità di derogare dagli indirizzi generali della riforma.

Non meno lievi, al riguardo, sono i rilievi fatti dall'Antitrust nella segnalazione inviata ai presidenti delle due Camere, alla presidenza del Consiglio, ai ministri delle Infrastrutture e dei trasporti e degli Affari Regionali, nonché a tutti i Presidenti di Regione. (M.G.)

Leggi Regionali applicative del D.L.vo n. 422/97

PIEMONTE	L.R. 04.01.2000 N. 1			
VALLE D'AOSTA	L.R. 15.07.1982 N. 81	L.R. 11.04.1995 N. 11	L.R. 11.04.1997 N. 29	
LOMBARDIA	L.R. 29.10.1998 N. 22	L.R. 12.01.2002 N. 1	L.R. 02.05.2003 N. 5	
PROVINCIA DI TRENTO	LEGGE 09.07.1993 N. 16			
VENETO	L.R. 30.10.1998 N. 25	L.R. 01.02.2001 N. 4		
FRIULI VENEZIA GIULIA	L.R. 07.05.1997 N. 20	L.R. 03.05.1999 N. 12		
EMILIA ROMAGNA	L.R. 02.10.1998 N. 30	L.R. 28.04.2003 N. 8		
LIGURIA	L.R. 09.09.1998 N. 31	L.R. 10.06.2003 N. 8		
TOSCANA	L.R. 31.07.1998 N. 42			
MARCHE	L.R. 24.12.1998 N. 45	L.R. 12.02.1001 N. 2		
UMBRIA	L.R. 18.11.98 N. 37	L.R. 22.12.00 N. 42	L.R. 16.07.00 N. 16	L.R. 27.03.02 N.3
LAZIO	L.R. 16.07.98 N. 30	L.R. 19.12.01 N. 35	L.R. 03.03.03 N. 5	L.R. 26.03.03 N. 9
ABRUZZO	L.R. 23.12.1998 N. 152	L.R. 09.08.1999		
MOLISE	L.R. 24.03.2000 N. 19			
CAMPANIA	L.R. 28.03.2002 N. 3			
BASILICATA	L.R. 27.07.1998 N. 22	L.R. 02.02.2000 N.2		
CALABRIA	L.R. 07.08.1999 N. 23	L.R. 07.08.1999 N. 24	L.R. 13.08.2001 N. 18	
PUGLIA	L.R. 14.06.1999 N. 13			

Testi delle leggi disponibili sul sito camera.mac.ancitel.it/Irec/

Attività & Attualità

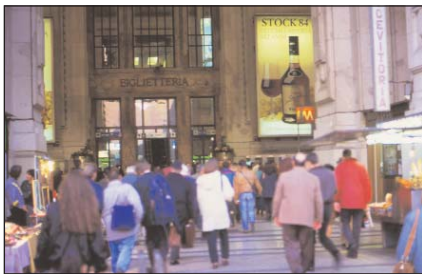
Tribunale di Roma: turni modificabili anche senza accordo

Su un ricorso per comportamento antisindacale (art. 28 della legge 300/70) presentato da Filt-Fit e Uilt contro la decisione di Enav (l'azienda che gestisce il servizio di controllo del traffico aereo) di modificare i turni di lavoro del personale addetto all'assistenza al volo, il Tribunale di Roma ha emesso un'ordinanza in cui si afferma il principio in base al quale l'azienda può modificare i turni di lavoro, quando questo sia necessario per assicurare il servizio pubblico essenziale, anche senza il raggiungimento di un accordo con le organizzazioni sindacali. Secondo i giudici romani, "non essendo chiaramente emersa una palese pretestuosità o irragionevolezza o contrarietà a specifiche disposizioni legali o contrattuali, delle nuove tabelle adottate dall'azienda deve conseguentemente escludersi il carattere antisindacale delle determinazioni assunte dall'Enav".

C'è da osservare che, in base al contratto del 1998 (scaduto oramai dal dicembre 2001), anche piccole variazioni nei turni dovevano essere concordate con le Rsa aziendali a pena di nullità delle stesse.

Un sistema analogo a quello contenuto nella normativa contrattuale delle FS dello stesso periodo e ora riconfermata nelle sue linee generali di contrattazione.

Certamente ora, la decisione del Tribunale di Roma rappresenta un orientamento nuovo destinato a far discutere se, viste le tutele che sono riservate al principio del servizio pubblico essenziale, in situazione analoghe, altre imprese si orientassero a modificare unilateralmente i turni di lavoro del personale.



Bologna, grave incidente ferroviario

Un grave incidente ferroviario è avvenuto oggi a Casalecchio Garibaldi (Bologna), sulla linea porrettana (treno 11432).

Le condizioni in cui si è verificato questo incidente confermano purtroppo le preoccupazioni che l'Or.S.A.-ferrovie esprime da tempo.

In particolare da tempo sosteniamo che la guida dei convogli ad agente unico costituisce, senza gli adeguati supporti tecnologici, un grave fattore di rischio nella sicurezza dei treni.

Trenitalia, con l'applicazione del nuovo CCNL ha enormemente esteso l'utilizzazione di questo tipo di equipaggio, anche ai mezzi condotti da locomotive 464, come appunto il convoglio coinvolto nell'incidente odierno (per di più composto da un numero superiore di vetture rispetto alle 4 consentite dai regolamenti sulla guida ad agente unico), senza neanche quel minimo supporto di dotazioni radiotelefoniche (terra-treno/bordo-bordo) che pur sono già previste dalle disposizioni del gestore dell'infrastruttura e dai regolamenti ferroviari. Da tempo ci opponiamo all'utilizzazione del VACMA (uomo morto) un'apparecchiatura che non dà alcuna garanzia sul piano della sicurezza (trattasi di una "sveglia" che suona ogni 50 secondi) con cui Trenitalia, supportata da RFI, vorrebbe giustificare l'introduzione generalizzata dell'agente unico sui convogli ferroviari, a partire da quelli regionali.

Da tempo sosteniamo la pericolosità dei corsi d'istruzione svolti durante la guida dei treni (per risparmiare personale), che costituiscono elemento di distrazione dalla guida e di stress aggiuntivo per il macchinista.

Da tempo sosteniamo che le partenze dei treni con il segnale di partenza disposto solo al "giallo" (anziché attendere i tempi necessari del segnale verde per una via libera incondizionata), costituiscono un ulteriore fattore di rischio.

Oggi probabilmente si parlerà ancora una volta di errore umano, tralasciando ogni considerazione sulla totale carenza di supporti tecnologici di sicurezza idonei e non

obsoleti, non superati e tecnologicamente avanzati, al pari di quelli pur esistenti e diffusamente utilizzati sulle reti europee.

Tutte questi elementi più volte denunciati perché ritenuti pericolosi, sono alla base delle rivendicazioni di tutto il personale ferroviario e dell'Or.S.A. ferrovie in particolare, sempre rivolta a garantire adeguati livelli di sicurezza, ma purtroppo restano spesso ignorati e sottovalutati dall'impresa FS più "portata", invece, a sanzionare il personale che avanza rimostreanze spesso proprio per ragioni di sicurezza.

L'Orsa ferrovie ritiene che gli utenti, in particolare quelli feriti oggi, cui rivolgiamo congiuntamente ai nostri colleghi coinvolti nell'incidente, gli auguri di pronta guarigione, abbiano il diritto di sapere se si è fatto qualcosa per evitare l'errore umano o peggio se strategie aziendali basate esclusivamente sulla riduzione del costo del lavoro non siano tali da ampliare il margine degli errori umani.

Lombardia, denunciato improprio delle mansioni inferiori

La Segreteria Regionale dell'OR.S.A.-Ferrovie ha segnalato ai responsabili delle tre Divisioni di trasporto: Passeggeri, TMR e Cargo, il ricorso sistematico -diventato ormai giornaliero- all'utilizzo di personale appartenente all'Area Quadri nelle mansioni inferiori di macchinista, capotreno/capo servizio treno e capo gestione. La presa di posizione della Segreteria Regionale di Milano poggia sull'assunto che la legge 300/70 rimanda al Codice Civile (art. 2103) l'obbligo per le imprese di utilizzare il personale dipendente nelle "mansioni per le quali è stato assunto o a quelle corrispondenti alla categoria superiore". La Segreteria di Milano ha diffidato Trenitalia e minacciato il ricorso alle vie legali.



Saluto a Giuseppe Russo

Il ricordo di tantissimi amici e colleghi di lavoro

Oltre che doveroso, il ricordo del fraterno amico Giuseppe Russo nasce dal profondo del cuore. Morto ad appena 41 anni, Giuseppe lascia nello sconforto la moglie ed i suoi tre figli. Una famiglia spezzata proprio nel bel mezzo della sua traversata più impegnativa. Quando, appunto, la presenza del padre rappresenta il punto di riferimento più forte. E, però, lascia anche l'immagine di un combattente, un



uomo qualche volta spigoloso per la sua innata personalità di rappresentare le esigenze dei più deboli, dei lavoratori in difficoltà, ma sempre in prima linea e pronto a sacrificarsi per gli

altri.

Giuseppe Russo, Segretario Regionale del Salpas Campania e Vicesegretario nazionale del Sindacato, è stato il punto di riferimento per tantissimi compagni di lavoro che si sono trovati di fronte alle asperità delle condizioni in cui operano i dipendenti delle imprese appaltatrici del settore ferroviario. Problemi di esuberi e licenziamenti erano divenuti la sua ossessione che però sapeva affrontare con decisione e coraggio, con grande senso della solidarietà di gruppo e con spirito di servizio



verso chiunque si fosse trovato in condizione di bisogno.

Io che l'ho avuto al mio fianco nelle situazioni più difficili, pur nella diversità che qualche volta ha punteggiato il nostro rapporto di collaborazione, debbo riconoscere il suo valore, la sua lealtà e la sua combattività nel perseguire i risultati in difesa dei lavoratori.

Giuseppe Russo lascia quindi, anche tra noi del Sindacato Salpas e dei tantissimi lavoratori che lo hanno conosciuto ed apprezzato, un vuoto incolmabile ed un senso di impotenza. Ma vogliamo ricordarlo operando nel suo solco come sicuramente avrebbe certamente continuato a fare per tutti noi. Grazie Giuseppe!

Claudio Fiorenza

(Segretario Nazionale Salpas)

HDI Assicurazioni

Al tuo fianco, ogni giorno



*in esclusiva
per i Dipendenti e Pensionati
delle Ferrovie...*

... HDI Assicurazioni offre nuove, **comode modalità di pagamento** delle polizze assicurative

Dedicato ai Dipendenti delle Ferrovie

RAPIDO

un servizio che consente di versare i premi assicurativi in comode rate mensili **tramite lo stipendio**

Dedicato ai Pensionati delle Ferrovie

VELOCE

un servizio che consente di versare i premi assicurativi in comode rate mensili **tramite il conto corrente bancario.**

Entrambi i servizi sono disponibili presso gli oltre 130 Uffici di Rappresentanza di **InLinea**, dislocati su tutto il territorio nazionale.

Per aderire è sufficiente esibire il documento di identità e il cedolino dello stipendio o della pensione

www.hdi.it
www.inlinea-hdi.it

HDI
ASSICURAZIONI

