



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

IL FERROVIERE

autonomo e di base



*Convegno Or.S.a.:
regole e mercato*



**Grandi opere:
partiranno?**

ANNO II N° 9
Settembre - Ottobre 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 OR.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.orsafferrovie@sindacatoorsa.it
www.sindacatoorsa.it

Servizi Utili per chi ci contatta:

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

Sommario

4	Tutti corrono incontro al mercato <i>Armando Romeo</i>
8	CCNL, una gestione problematica e caotica <i>Mauro Giovannini</i>
10	Avanti con lo sciopero
11	Torino-Lione, tra Francia e Italia pace fatta (?) <i>G.U. Omar</i>
13	Patente di guida: occhio ai punti
17	La riforma previdenziale
18	Grandi stazioni
20	Attività & Attualità
22	Il manifesto degli artisti



Chiuso in tipografia il 21 novembre 2003

IL FERROVIERE AUTONOMO E DI BASE - N° 9 - 2003





Tutti corrono incontro al mercato Noi pensiamo a proteggere il lavoro

Dopo l'ottocento, non credo che vi sia stato anno di maggiore attenzione dei Governi e delle imprese alla mobilità ferroviaria, in Europa e in Italia, come in questo momento.

Dai grandi Progetti (grandi opere – Legge Obiettivo – selezione Van Miert) alla insistenza con la quale ci si spinge sulla interoperabilità ferroviaria anche verso le Nazioni entranti nella Unione Europea. Dalla necessità di finanziare e sostenere l'intermodalità a farla divenire un programma europeo e nazionale, compresa la cosiddetta autostrada del mare o combi-

nato mare-strada-rotaia.

In Italia il Governo ha colto anche l'occasione, per un maggiore sviluppo della Sicurezza sulle strade (patente a punti), per porre con determinazione l'esigenza di superare il gap-logistico con gli altri Paesi europei e tentare di riordinare tutto il sistema dei trasporti anche e soprattutto attorno alla intermodalità terrestre (gomma-rotaia), sia nella mobilità passeggeri che merci.

Ciò richiede, a nostro parere, uno sforzo enorme e una convinzione profonda, oggi, e non in attesa delle grandi opere, delle quali va comunque favorito il finanzia-

mento, in presenza di un debito pubblico così elevato, attraverso una più produttiva organizzazione di tutte le risorse tecniche ed umane, cercando anche tramite l'uso del trasporto collettivo e ferroviario di contenere l'inflazione e di sviluppare finanziamenti privati anche nel settore del trasporto merci, accettando le regole della competitività per il nostro sistema produttivo sui mercati internazionali, come problema base dello sviluppo, della occupazione, del reddito.

La nostra identità di Sindacato "autonomo" legato anche a fondamentali elementi professionali

del settore ferroviario, dall'utilizzo degli impianti all'utilizzo della locomozione ferroviaria, ci contraddistingue soprattutto nelle scelte di politica contrattuale.

Autonomo: dai Partiti, da ideologie, dalla stessa Dirigenza addetta alla conduzione aziendale, ragione per cui siamo un Sindacato con iscritti e iniziative se non superiore certamente pari ai sindacati di riferimento confederale. Di contro non siamo certamente autonomi dai bisogni, dalle esigenze, dalle prospettive del Paese. Non siamo cioè disinteressati a quanto i contribuenti investono nel settore trasporti e nella logistica territoriale e vogliamo essere vicini alle esigenze dei clienti del sistema ferroviario. Di fatto essi sono i nostri utenti e i nostri azionisti.

E' per questo che stiamo impegnando le nostre energie nell'organizzazione del Convegno tematico del 2 dicembre corrente anno.

Infatti nel nostro Convegno, alla citata data, presso il Centro Congressi di via Frentani 4 in Roma, siamo pronti con chiarezza a porre alcune esigenze e diversificati temi che consideriamo importanti, a partire da quelli che riguardano la gestione della forza lavoro. Per questo abbiamo scelto lo slogan "Regole e Mercato".

Siamo convinti anche noi, fin dalle prime avvisaglie di liberalizzazione, che occorra un contratto quadro nel settore, che valga per tutti i dipendenti, qualsiasi sia la loro professione e per tutte le imprese del ramo. Esso può anche divenire come contratto un punto di riferimento europeo in questa fase di liberalizzazione e dell'ingresso di Società ferroviarie di trasporto, locali, private, internazionali.

Un contratto di riferimento però che sia unico e vincolante per tutte le imprese che interagiscono nel variegato mondo del trasporto ferroviario. E' questa forza che sta nel vincolo che conferisce contenuto di "clausola sociale" indispensabile alla tutela del lavoro.

Ma nel contratto è necessario anche prevedere l'altra norma vincolante: e cioè in caso di subentro di altra impresa oltre agli assets di produzioni debbono essere trasferiti anche i lavoratori dipendenti. Proprio come stabilisce la sentenza di Cassazione n. 13948 nella più recente interpretazione dell'art. 2112 del codice civile. Due aspetti fondamentali per proteggere il lavoro anche nella legittima visione delle esigenze del mercato.

Ciò che, invece, non avviene perché si privilegia l'aspetto meramente "bilancistico", relegando ad un ruolo secondario le componenti produttive e industriali prescindendo dal consenso dei lavoratori. Si tende anzi a non colloquiare e ad isolare chi propone maggiore professionalità, maggior sicurezza, uso ade-

guato delle risorse attuali, negli impianti, come nella conduzione dei treni (soprattutto notte!) e un largo collegamento (in particolare nel settore merci) con le esigenze dei clienti. A partire dall'uso corretto del parco mezzi, della verifica delle locomotive, della turnificazione delle ferie (razionalizzando la turnificazione delle stesse rispetto alle esigenze della produzione).

E' per questo che proponiamo questo dibattito tematico all'attenzione del vasto pubblico del settore ferroviario: la nostra azienda ma anche i suoi clienti, potenziali, attuali, persi o in posizione critica, convinti come siamo che il nostro futuro è legato al mercato e alle sinergie che, nel settore trasporto e logistica, il treno avrà con tutte le altre modalità. L'occasione si presenta altresì propizia per uno scambio di opinioni sugli assetti delle società FS, anche in riferimento ai provvedimenti governativi già varati e quelli in corso di emanazione sul tema specifico.

Armando Romeo



www.sindacatoorsa.it

**CONVEGNO
NAZIONALE**



IL TRASPORTO FERROVIARIO

Regole e mercato

2 DICEMBRE
CENTRO CONGRESSI
FRENTANI
Via Frentani, 4 ROMA

OR.S.A. FERROVIE



Segreteria Organizzativa:
Or.S.A. Ferrovie
Sede centrale: Via Magenta 13 00185 Roma
Tel 06/4456789 Fax 06/44104333
e-mail sg.orsafferrovie@sindacatoorsa.it
Sito Internet: www.sindacatoorsa.it/orsa_ferrovie



2 dicembre
Centro Congressi Frentani
Via Frentani, 4 ROMA

*L' Or.S.A. - Ferrovie
ha il piacere di invitarLa al
Convegno Nazionale
"Il trasporto ferroviario,
regole e mercato"
che si terrà il 2 dicembre
presso il Centro Congressi
Frentani di Roma.*



ore 9,30

Apertura

lavori

ore 9,45

Relazione

Sig. ROMEO Armando
Segretario Generale Or.S.A.

Coordina

Sig. MORETTI Giulio
Segretario Generale Aggiunto Or.S.A. - Ferrovie

Interventi:

Prof. BALDASSARRI Mario
Vice Ministro dell'Economia e delle Finanze

On. MARTINAT Ugo
Vice Ministro dell'Infrastruttura e dei Trasporti

On. TASSONE Mario
Vice Ministro dell'Infrastruttura e dei Trasporti

ore 11,00

Ing. SCIARRONE Giuseppe
Amministratore Delegato RTC

Ing. MARONE Ezio
Presidente ASSOFER

Dott. FORLENZA Francesco
Direttore Generale di Gruppo per le Risorse Umane FS

Dott. BOSCHETTI Gianfranco
Vice Presidente ASSOFER

Dott. MEMMI Vittorio
Presidente CONCARRELLI

Ing. MORETTI Mauro
Amministratore Delegato R.F.I.

Dott. PINNA Giuseppe
Direttore Periodico "Italamondo"

ore 12,30

On. BOGHETTA Ugo
Responsabile Nazionale Dip. Lavoro PRC

On. NICOTRA Benedetto
F.I. - IX^a Commis. perman. Trasporti Poste e Telecomunicazioni

Sen. BRUTTI Paolo
D.S. - 8^a Commis. permanente Lavori Pubblici e Comunicazioni

Sen. CICOLANI Angelo Maria
F.I. - 8^a Commis. perman. Lavori Pubblici e Comunicazione

Dott. GARGANO Giulio
Assess. Regionale Trasporti e Lavori Pubblici Reg. Lazio

On. PEZZELLA Antonio
A.N. - IX^a Commis. perman. Trasporti Poste e Telecomunicazioni

Prof. LEGITIMO Gianfranco
Presidente Trenitalia S.p.A.

ore 14,00

chiusura

dei lavori

Sig. ROMEO Armando
Segretario Generale Or.S.A.

Buffet

CCNL, una gestione problematica e caotica

La storia, forse, darà una lettura diversa dei fatti che hanno riguardato i ferrovieri, la loro azienda ed il CCNL sottoscritto tra le parti il 16 aprile 2003. Noi, da cronisti del nostro tempo, dobbiamo necessariamente valutare gli elementi oggettivi di quella che è divenuta, ormai da molti mesi, una disputa infinita tra rappresentanti dei lavoratori e rappresentanti delle imprese interessate a questo contratto.

Non esordirò pertanto con la solita frase “noi l’avevamo detto!”. Sarebbe scontato e semplicistico. Neppure m’indugiero sui contenuti e sulle polemiche che particolari aspetti del Contratto hanno fatto sorgere tra le organizzazioni sindacali: quelle stipulanti e quelle che hanno declinato.

Tuttavia, ammettendo anche che nel corso della lunghissima trattativa-vertenza contrattuale, da parte dell’Or.s.a.-Ferrovie, vi possano essere stati errori o sottovalutazioni, credo che le controparti e le stesse organizzazioni sindacali stipulanti, debbano ora ammettere che i rilievi di merito mossi lungo tutto il corso della vicenda, non siano attribuibili - come in molti hanno frettolosamente sentenziato - a mero tatticismo ma oggettivamente a problemi reali. Ed ora, alla luce della prima applicazione del CCNL, questi problemi sono sotto gli occhi di tutti. Certo, non si può svolgere un’analisi degli avvenimenti senza prima inquadrare e contestualizzare nella loro cornice naturale gli eventi che hanno portato a queste conclusioni. Né si può fare astrazione dagli interessi di vario ordine (sociale, sindacale, politico, imprenditoriale) che hanno inciso sull’andamento del negoziato.

Dobbiamo quindi brevemente ricordare che tutto nasce dall’ennesimo “Patto Sociale” siglato il 22 dicembre del 1998 tra l’allora governo Prodi (Ministro del Lavoro Bassolino), i rappresentanti delle imprese (Confindustria) e dei lavoratori (Confederazioni Sindacali). Un patto che fissava le regole

della nuova concertazione finalizzata a conseguire obiettivi di sviluppo e di crescita occupazionale. A questo segue l’altro “Patto” sulle politiche entro le quali si sarebbero dovute realizzare le condizioni per accompagnare la trasformazione e l’integrazione europea del sistema dei trasporti. Uno dei processi di liberalizzazione dei mercati nel nostro paese in applicazione delle direttive comunitarie che già dai primi anni ’90 erano state approvate dai paesi membri in sede U.E.

Quel 23 di dicembre del 1998 sembrava si stesse per entrare in una nuova epoca. Sembrava cioè che Governo e parti sociali si fossero reciprocamente impegnati ad osservare regole comportamentali tali da consentire lo sviluppo e la modernizzazione in un’ottica d’integrazione europea a tutto tondo. Ma si trattava, come poi man mano si è potuto constatare, di una fantasticheria.

Infatti, a partire dal Governo che avrebbe dovuto istituzionalmente presidiare l’accordo, non se ne fece nulla o quasi perché:

- 1) Il Governo non ha mai portato a compimento l’impegno di fissare concretamente quelle rego-



le all'interno delle quali si sarebbero dovuti realizzare i processi di liberalizzazione (vedi le cosiddette "clausole sociali" in difesa del lavoro), lo smantellamento dei monopoli e l'apertura dei mercati alla concorrenza;

- 2) Le Imprese hanno mirato soltanto ad ottenere l'abbassamento del costo del lavoro, continuando a chiedere defiscalizzazioni e politiche di sostegno all'occupazione senza peraltro investire in seri programmi industriali per migliorare qualità e sicurezza dei servizi, perseguendo esclusivamente il miglioramento dei conti aziendali;
- 3) Le Confederazioni da parte loro hanno sempre legato ogni concessione, ogni innovazione contrattuale, a contropartite più o meno trasparenti per mantenere quel potere d'interdizione acquisito negli anni con i vari accordi interconfederali (del tipo "accordo Ciampi" o riforme pensionistiche della serie Amato, Dini, Prodi).

Insomma, quell'accordo del '98, come quei protocolli degli anni passati, si è rivelato un accordo a senso unico perché le ricadute sul mondo del lavoro si sono rivelate dei veri e propri passi indietro piuttosto che tutele.

Nel caso dei ferrovieri vale la pena ricordare che l'accordo successivo, quello del 23 novembre 1999, traduceva le indicazioni contenute nel "Patto delle regole" in pesantissimi arretramenti delle loro condizioni normative ed economiche con:

- l'introduzione dell'ERI (differenziale economico da riconoscere soltanto per la prima vigenza contrattuale ai ferrovieri in servizio al momento dell'entrata in vigore del nuovo ccnl);
- la riduzione del costo del lavoro pari al 18-20%;
- l'innalzamento dell'orario settimanale di lavoro;
- l'arretramento delle tutele e dei diritti contrattuali.

Un accordo che vide separarsi il fronte sindacale: da una parte le Confederazioni ed i sindacati di categoria sottoscrittori, dall'altra l'Or.s.a. quel soggetto sindacale nuovo da poco costituitosi (5 novembre 1999) per volontà della Fisafs, del Comu e dei due sindacati del settore navigazione Sapec e Sapent. Una rottura traumatica, come in genere avviene nei momenti di svolta.

Iniziò un lungo braccio di ferro che si è protratto lungo tutto il corso della trattativa e che, anche

dopo la firma dell'accordo (16 aprile 2003), lo svolgimento del referendum di giugno e la successiva applicazione del CCNL (1 agosto 2003), non ha ancora dismesso di provocare i suoi effetti.

Nel quadro più generale che ha accompagnato questo nuovo "Patto sociale" non va dimenticato che il Parlamento ha pure messo mano nuovamente alla legge di regolamentazione degli scioperi (146/90), rendendo ancora più arduo il ricorso allo sciopero con la legge 11 aprile 2000 n.83, senza però portare a compimento l'iter dell'altra legge: quella che avrebbe dovuto fissare i parametri sulla rappresentatività dei sindacati già in parte abbozzati nel "Patto delle regole" del 23 dicembre 1998. La lacerazione si è fatta via via sempre più profonda finché non è intervenuto l'allora Ministro dei Trasporti Bersani che seppe trovare un punto di equilibrio condensato in un verbale di accordo (8 giugno 2000) che è servito a rimuovere (concettualmente) alcune rigidità presenti nell'accordo del 23 novembre 1999 e rendere più agevole il percorso del negoziato. Ma se da una parte le OO.SS. firmatarie di quell'accordo poterono sentirsi meno vincolate da quel testo del 23.11.99, non vennero mai meno le loro pregiudiziali nei confronti dell'Or.s.a. che continuò a non essere ammessa al tavolo principale della trattativa contrattuale.

Ecco, in questo antefatto può riassumersi l'errore delle parti sedute al tavolo a non valutare nella giusta luce l'opportunità di riunificare il tavolo negoziale e procedere con una "trattativa pulita" fino alla conclusione del negoziato.

Aver perpetrato la discriminante sindacale ed adottato il doppio tavolo di trattativa ha prodotto un grave danno con il risultato di aver lasciato fuori un pezzo importantissimo della rappresentanza sindacale della categoria e di aver "licenziato" un Contratto che con qualche accorgimento sarebbe potuto diventare patrimonio comune di tutti i sindacati.

Ora forse è tardi. Ma se l'applicazione del CCNL è così difficoltosa al punto da richiedere continui accordi di aggiustamento, non sarebbe meglio tornare a ragionare senza paraocchi?.

Mauro Giovannini

Avanti con lo sciopero!

A sostegno della vertenza contrattuale la Segreteria Generale Or.s.a.-Ferrovie ha proclamato un'ulteriore azione di sciopero dei ferrovieri per i giorni 11 e 12 dicembre

Roma, 8 novembre 2003
Prot.: 317/SG/Or.S.A.

**Sig. Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Ing. Pietro Lunardi**

**Spett.li
Osservatorio sui conflitti sindacali
nel settore dei trasporti
Piazza della croce Rossa, 1
ROMA**

Commissione di Garanzia L.146/90

Ufficio Presidenza Consiglio dei Ministri

Società FS-S.p.A. (Gruppo)

RFI S.p.A.

Trenitalia S.p.A.

Oggetto: Proclamazione 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 e le problematiche della navigazione di Messina e Civitavecchia;

VISTO

il calendario riepilogativo degli scioperi appositamente richiesto all'Osservatorio sui conflitti sindacali nel settore trasporti, aggiornato alla data odierna;

CONSIDERATO

Che sono trascorsi senza esito i termini per l'effettuazione del tentativo di conciliazione, richiesto dalla scrivente con nota n°304/SG/Or.S.A. del 31 ottobre 2003.

PROCLAMA

l'ulteriore azione di sciopero nazionale generale dei ferrovieri di 24 ore, dalle ore 21.00 del giorno 11.12.2003 (giovedì) alle ore 21.00 del giorno 12.12.2003 (venerdì) per la circolazione e attività strumentali e complementari, e per l'intera giornata lavorativa di venerdì 12.12.2003 per il restante personale, nel rispetto della legge 146/90 e successive modifiche, delle deliberazioni della Commissione di Garanzia, secondo le modalità appresso indicate.

Il personale FS addetto alla circolazione treni (PdM, PdB, Capi Stazione, addetti ai deviatoi e alla manovra, verifica, manutenzione corrente, navigazione, ecc.) e quello addetto alle attività strumentali o complementari si asterrà dalla prestazione lavorativa dalle ore 21.01 del giorno 11.12.2003 (giovedì) alle ore 21.00 del giorno 12.12.2003 (venerdì) con la garanzia dei servizi minimi previsti dalle delibere della Commissione di Garanzia.

Il restante personale si asterrà dal lavoro per l'intera giornata lavorativa del 12.12.2003 (venerdì).

Per le norme tecniche dello sciopero, saranno garantiti i treni e i servizi minimi previsti dalle delibere della Commissione di Garanzia e dalla legge 83/2000, secondo le modalità in uso.

*p. La Segreteria Generale
Armando Romeo*





Torino-Lione, tra Francia e Italia pace fatta (?)

U.E.: ufficializzato l'elenco delle priorità (quick list) infrastrutturali. Tra le opere indicate dall'Italia sono state ammesse:

- ***Linea Ferroviaria A.V. Torino-Lione***
- ***Tunnel del Brennero***
- ***Tratta ferroviaria Genova-Milano-Gottardo***
- ***Autostrade del mare***

Dopo mesi di voci discordanti sulla realizzazione della linea AV derivanti dalla preoccupazione diffusasi sulla possibile esclusione del Corridoio 5 dalle priorità infrastrutturali indicate dalla U.E., il Ministro Lunardi ha ottenuto rassicurazioni dal Vicepresidente della Commissione UE, Loyola de Palacio sulla validità di tutte le opere infrastrutturali presentate in sede comunitaria. Pochi giorni prima anche i primi ministri di Francia e Italia, Raffarin e Berlusconi avevano scritto una lettera a firma congiunta indirizzata al Presidente della Commissione Romano Prodi, affinché la Lione-Torino fosse stata inserita nella eventuale lista delle priorità. Sullo sfondo di questo pressing ita-

lofrancese, la de Palacio ha annunciato che "l'inizio del progetto dipende ora soltanto dalla volontà di Francia e Italia". Infatti sono ancora da definire alcuni aspetti controversi quali il piano finanziario ed i tempi di avvio e di chiusura dei cantieri.

Il progetto complessivo del Corridoio 5 prevede oltre al collegamento Lione-Torino, il proseguimento su Trieste e poi Lubiana e Budapest per un costo globale stimato intorno ai 20/21 miliardi di euro.

Il progetto italiano si contrappone all'altro progetto francotedesco che prevede il collegamento ferroviario tra Parigi e Budapest attraverso le città di Strasburgo, Stoccarda, Vienna e Bratislava.



Ora si tratta di vedere se l'interesse dei francesi è quello di realizzare prima l'uno o l'altro dei progetti in cui è parte in causa.

Non c'è dubbio che se la Francia non si adoperasse quanto sta facendo l'Italia per ottenere l'immediato avvio dell'opera, significherebbe che la sua opzione sarà quella dell'altro progetto. Il che costituirebbe l'innalzamento verso nord del baricentro europeo ed il rafforzamento dell'asse finanziario Londra-Parigi-Francoforte, il consolidamento di Bruxelles quale capitale federativa della UE ed il progressivo isolamento dei paesi che si affacciano sul mediterraneo a partire dall'Italia, nonostante essa abbia la sua propaggine economica (Piemonte-Lombardia e Veneto) rivolta a nord.

Questa evenienza, secondo alcuni osservatori, configurerebbe uno scenario di grande preoccupazione per il nostro paese che metaforicamente si vedrebbe più propendente verso la Lega Araba che non verso la U.E.

Purtroppo l'opinione pubblica è distratta da altri temi, in questo momento, e non riesce bene a percepire l'importanza che, invece, viene ad assumere la questione di cui trattiamo. Bisognerebbe perciò che la stampa quotidiana e l'informazione televisiva s'indugiassero più a lungo e più spesso su quello che certamente rappresenta, in questa fase di programmazione economica, una scelta fondamentale.

Bisogna capire che se resta tagliata fuori o comunque arriva in ritardo a realizzare le opere infrastrutturali indispensabili per porla all'interno del sistema a rete su cui si svilupperà l'economia continentale dei prossimi cinquant'anni, l'Italia resterà ai margini della nuova U.E. quella che da qui al 2007 vedrà l'ingresso di altri dieci paesi e salire così a venticinque le stelle della bandiera europea.

Prima di fare dietrologia, immaginando congiure e alleanze di antica storia, tra Francia e Germania o tra Austria e Ungheria, sarebbe bene guardare in casa nostra e cominciare a fare quattro conti per evitare di rincorrere fantasmi del passato.

Anche in questa situazione, l'Italia rischia di fare gli stessi errori a suo tempo fatti con la scelta anti-nucleare. Nel senso che è sbagliato ideologizzare questioni che sono meramente economiche e matematiche. Allora le forze politiche, le istituzioni regionali e locali che sono chiamate a svolgere il controllo per la tutela del territorio ed a fornire le autorizzazioni e le concessioni necessarie alla realizzazione delle opere ed anche i sindacati che vengono coinvolti nelle scelte per la programmazione e lo sviluppo, dovrebbero valutare le cose per ciò che realmente sono. Evitando di lasciarsi imbrigliare dalle sirene del facile consenso e di farsi trascinare all'interno di inutili quanto dannose dispute pseudo-ambientaliste per guardare dritto alle prospettive di sviluppo e di crescita della nostra nazione.

G.U. Omar



PATENTE DI GUIDA: Occhio ai punti

Da alcuni mesi è entrata in vigore la nuova legge. Vediamo come funziona. Le violazioni che non bisogna commettere per evitare spiacevoli sorprese.

**Tutte le Patenti di Guida sono assoggettate ad un sistema a punti.
Ogni infrazione al Codice della strada comporta la decurtazione di punti.
Oltre i 20 punti di penalizzazione scatta il ritiro e l'obbligo di ripetere gli esami.**

10 PUNTI

La sanzione viene applicata nei seguenti casi:

- guida in stato di ebbrezza da sostanze alcoliche e rifiuto dell'accertamento;
- guida sotto influenza di sostanze stupefacenti e rifiuto dell'accertamento;
- inversione del senso di marcia in autostrada e strade extraurbane principali;
- marcia su corsie di emergenza in autostrada e strade extraurbane principali;
- marcia su corsia di cambio di velocità in autostrada e strade extraurbane principali;
- fuga in caso d'incidente con danni a persone e cose;
- superamento dei limiti di velocità di oltre 40 km/h;
- gare di velocità su normali tratti stradali e autostradali;
- marcia contromano in curva, dosso o con limitata visibilità;
- trasporto merci pericolose senza autorizzazione;
- inosservanza delle norme relative al trasporto su strada di merci pericolose;
- sorpasso di tram o filobus fermi, di veicoli fermi ai semafori, passaggi a livello o in fase di sorpasso; sorpasso su intersezioni, in curva, dosso o con scarsa visibilità;
- sorpasso in corrispondenza di passaggi a livello e di attraversamenti pedonali
- inosservanza del divieto di sorpasso per veicoli pesanti;
- violazione delle norme sul limitatore di velocità e sul cronotachigrafo;
- mancato rispetto dei posti di blocco;
- infrazione di cui al comma 4 da cui sia derivata collisione e danni ai veicoli tali da comportare revisioni reiterate nell'arco di 2 anni.

8 PUNTI

La sanzione viene applicata nei seguenti casi:

- eccesso di velocità in caso di scarsa visibilità ;
- collisione per inosservanza della distanza di sicurezza;
- collisione per violazione delle disposizioni sull'incrocio tra veicoli ingombranti;
- inversione di marcia in prossimità di curve, incroci o dossi.

6 PUNTI

La sanzione viene applicata nei seguenti casi:

- mancato rispetto dello stop;
- transito con semaforo rosso;
- comportamento inadeguato al passaggio a livello.

5 PUNTI

La sanzione viene applicata nei seguenti casi:

- inosservanza della distanza di sicurezza;
- transito con semaforo rosso;
- violazione delle norme sui passaggi a livello;
- violazione delle norme comportamentali sui sorpassi;
- omissione d'uso di cinture di sicurezza e casco;
- inosservanza delle norme riguardanti l'incrocio tra veicoli ingombranti o su strade di montagna da cui siano derivati danni gravi ai veicoli;
- inosservanza dell'obbligo di dare la precedenza;
- uso anormale delle cinture di sicurezza;
- mancato uso delle lenti da vista prescritte;
- uso del telefono durante la guida;
- mancato rispetto della precedenza ai pedoni sulle strisce;
- violazione dell'obbligo di consentire al pedone invalido o a persone anziane e bambini, l'attraversamento stradale anche in assenza di strisce.

4 PUNTI

La sanzione viene applicata nei seguenti casi:

- eccesso di numero di persone trasportate rispetto a quello consentito;
- marcia contromano in curva, dosso o in caso di scarsa visibilità;
- trasporto di materiali pericolosi e di carichi eccedenti;
- trasporto persone eccedenti su veicoli adibiti abusivamente a trasporto conto terzi;
- guida contromano in genere;
- lenta marcia su corsia di sorpasso

3 PUNTI

La sanzione viene applicata nei seguenti casi:

- mancato rispetto distanza di sicurezza;
- sorpasso pericoloso;
- uso scorretto dei fari abbaglianti;
- violazione degli obblighi verso ufficiali, funzionari ed agenti in servizio;
- comportamenti vietati nei confronti dei pedoni;
- circolazione con carichi eccedenti fino a 3 tonnellate;
- irregolare sistemazione dei carichi sui veicoli;
- eccedenza numero passeggeri su autobus;
- violazione delle norme sui sorpassi;
- inosservanza delle norme di circolazione per i veicoli che effettuano trasporti eccezionali.

2 PUNTI

La sanzione viene applicata nei seguenti casi:

- omissione d'informazione e intralcio alla circolazione in caso d'incidente con danni a solo cose;
- inosservanza alla segnaletica stradale;
- inosservanza norme sicurezza nei sorpassi;
- violazione norme sul traino dei veicoli in avaria;
- mancata o scorretta segnalazione del veicolo fermo;
- soprannumero o sovraccarico delle autovetture;
- ingombro di carreggiata;
- uso di dispositivi di segnalazione visiva e illuminazione irregolare dei veicoli;
- sosta irregolare in autostrada e strade extraurbane principali o su corsie riservate a mezzi pubblici o su spazi riservati agli invalidi;
- inosservanza delle norme per il cambiamento di direzione;
- velocità non commisurata alle condizioni ambientali;
- superamento limiti di velocità tra i 10 e i 40 km/h;
- superamento dei limiti di ore di guida per autisti con obbligo di pause;
- inosservanza dei riposi prescritti o mancanza dei documenti di servizio;
- intralcio di passaggio ai mezzi di soccorso;
- eccedenza carico fino a 2 tonnellate;
- mancato rispetto del pedone dentro la carreggiata per l'attraversamento;
- mancata precedenza ai veicoli con dispositivo di allarme attivo;
- violazione norme sulle limitazioni e sulla circolazione autostradali.

1 PUNTO

La sanzione viene applicata nei seguenti casi:

- inosservanza norme d'uso dei dispositivi luminosi;
- violazioni di altre norme sul trasporto di persone e cose;
- violazione norme sul trasporto di persone, animali e cose su veicoli a due ruote;
- mancanza o contraffazione dei documenti di bordo;
- eccedenza della massa complessiva del veicolo rispetto a quella stabilita.

La riforma previdenziale: di male in peggio

Il Governo si accinge ad apportare ulteriori modifiche ai regimi pensionistici dopo quelli che si sono susseguiti dal 1992 ad oggi. Nello stesso tempo assistiamo all'ennesima levate di scudi di CGIL-UIL-CISL, ecc., pur con i soliti distinguo, a difendere gli interessi dei lavoratori e dei pensionati. E' fin troppo evidente che la "manovra" del Governo è solo l'ultima spallata ad un processo che è iniziato più di 10 anni fa.

Se nel 1992 la prima riforma Amato apportò alcune modifiche (calcolo pro quota sugli ultimi anni di retribuzione anziché l'ultimo), il 1995 ha segnato un netto confine tra coloro che avevano più di 18 anni di anzianità contributiva e gli altri.

Ai primi venne applicato il vecchio sistema di calcolo, mentre gli altri furono sacrificati sull'altare dell'economia attribuendogli un sistema di calcolo della pensione – contributivo o misto, fondato su un improponibile, quanto unico nel panorama europeo, sistema di calcolo ancorato al PIL – che di fatto azzerò la pensione di anzianità e decurtò gli assegni pensionistici dal 10 fino al 50%.

Oggi la nuova riforma interessa i lavoratori che al 31 dicembre 1995 avevano maturato più di

18 anni di contributi e che andranno in pensione dal 2008 in poi. Per questi ultimi l'ennesima proposta di riforma rappresenta un obiettivo peggioramento, poiché accelera il percorso, già definito con scadenze³ più rallentate, l'abolizione delle pensioni d'anzianità.

Chi ha la pensione calcolata con il sistema contributivo – anche solo in parte – rimarrà costretto a proseguire la sua attività lavorativa fino a 65 anni per poter godere di una pensione che consenta di sopravvivere.

Con il sistema misto o totalmente contributivo il massimo dell'assegno è infatti ottenibile solo a 65 anni con il massimo dei contributi versati e il massimo della percentuale applicabile ai contributi.

Rimane invece irrisolto, dal 1995 ad oggi, il tema dei **lavori usuranti** che avrebbe consentito, attraverso una maggiorazione dei contributi, un'anticipazione del pensionamento anche con il sistema contributivo senza perdere nulla.

A questo punto è evidente che la prima istanza rivendicativa da mettere in atto riguarda il riconoscimento dei lavori usuranti in ferrovia, in modo da consentire ai lavoratori esposti, a cominciare da quelli che già con il vecchio sistema pensionistico gode-

vano di "scivolamenti" e di anticipazione dell'età pensionabile, di ottenere l'anticipazione della pensione.

Tardive e poco credibili (perché legate più a motivazioni di "bottega") appaiono invece le iniziative di chi (CGIL, CISL e UIL) nel 1995 lasciò spregiudicatamente passare una riforma sbagliata, ingiusta e fortemente penalizzante.

L'OrSA, in virtù della sua autonomia e della coerente linea assunta in occasione delle precedenti riforme peggiorative per i lavoratori, che oggi danno spazio e possibilità a nuovi interventi, esprime un giudizio negativo sull'iniziativa di questo Governo senza dimenticare e tacere ai lavoratori ciò che è già stato fatto a loro danno dai precedenti.

Pertanto, in riferimento allo sciopero generale del 24 p.v. indetto da Cgil, Cisl, Uil, l'Or.S.A.-ferrovie ritiene che i propri iscritti possano liberamente optare valutando da un lato l'importanza del tema pensionistico e la complessità della vertenza ferroviaria in corso, dall'altro considerandone la valenza prevalentemente strutturale.

Roma, 22 ottobre 2003
La Segreteria Generale



Grandi Stazioni: le opere da realizzare

E' stato pubblicato sulla G.U. del 14 luglio 2003, il programma delle opere strategiche (Programma "Grandi Stazioni", legge 443/2001) approvato dal Comitato interministeriale per la programmazione economica con deliberazione n. 10 del 14 marzo 2003.

Questo l'elenco dei progetti diviso per città e dei relativi importi in euro:

- Bari Centrale	10.607.023
- Bologna Centrale	22.272.652
- Firenze S.M.N.	12.358.761
- Genova Brignole	10.383.342
- Genova Porta Principe	10.854.430
- Milano Centrale	107.727.694
- Napoli Centrale	45.142.453
- Palermo Centrale	13.944.245
- Torino Porta Nuova	39.358.261
- Venezia Mestre	5.025.828
- Venezia S. Lucia	12.762.948
- Verona Porta Nuova	3.305.633

In dettaglio i progetti preliminari:

Bari Centrale

A)

- Sistemazione esterne Piazza A. Moro
- Parcheggio interrato Piazza A. Moro

- Piastra sui binari di collegamento urbano con i servizi
- Edificio fronte via Capruzzi (1^ fase)
- Riquilificazione sottopassaggi di stazione

B)

- Edificio fronte via Capruzzi (2^ fase)

Bologna Centrale

- Sistemazione superficiale Piazza Medaglie d'oro
- Parcheggio interrato Piazza Medaglie d'oro
- Opere civili a completamento parcheggio interrato
- Sottopassaggio Piazza XX Settembre – Stazione FS
- Sistemazioni superficiali Piazza XX Settembre
- Interramento via Pietramellara (galleria artificiale)
- Sistema integrato di videosorveglianza

Firenze S. Maria Novella

- Riorganizzazione viaria Via Alemanni
- Riquilificazione piazza stazione
- Piazza Adua – Parcheggio interrato e sistemazioni superficiali

- Sistema integrato di videosorveglianza

Genova Brignole

- Sistemazione Superficiali Piazza Verdi
- Nuova viabilità di accesso alla stazione da via De Amicis e magazzini
- Parcheggio multipiano fuori terra Piazza Verdi-Via De Amicis
- Sistema integrato

Genova Porta Principe

- Parcheggio interrato (doppio impianto) e sistemazione superficiali Piazza Acquaverde
- Parcheggio interrato (doppio impianto) Fascio binari
- Sistemazione esterne stazione e collegamenti verticali a stazione interrata
- Sistema integrato di videosorveglianza



Milano Centrale

- A)
- Piazza Duca D'Aosta - Parcheggio Kiss e Ride
 - Piazza Duca D'Aosta - Modifica accessi alla metropolitana
 - Piazza Luigi di Savoia - Parcheggio interrato
 - Piazza Luigi di Savoia - Nuova viabilità e sistemazioni di arredo urbano
 - Piazza IV Novembre - Capolinea Tram e sistemazione di arredo urbano
 - Stazione FS - Parcheggio a raso CM7
 - Sistema integrato di videosorveglianza

- B)
- 4° piano parcheggio interrato a Piazza Luigi di Savoia

Napoli Centrale

- Parcheggio multipiano fuori terra
- Sistemazione aree esterne e terminali bus Corso Lucci
- Sistemazioni superficiali di Piazza Garibaldi
- Connessioni fermata metropolitana-stazione FS e Piazza Ipogea
- Nuovo accesso di stazione a Corso Meridionale
- Potenziamento mezzanino di connessione Circumvesuviana-stazione FS



Palermo Centrale

- Parcheggio a raso coperto e terminal bus
- Riqualficazione Piazza Giulio Cesare



Roma Termini

- A)
- Riqualficazione Piazza dei Cinquecento
 - Sottopasso con parcheggi e sistemazioni superficiali di Via Marsala

- Viadotto di approccio alla piastra parcheggi
- Piastra parcheggi sui binari
- Sistema centralizzato di videosorveglianza

B)

- Piastra servizi secondari
- ### Torino Porta Nuova
- Parcheggio interrato Via Sacchi
 - Sistemazioni superficiali e arredo urbano aree esterne stazione V. Sacchi
 - Sistema integrato di videosorveglianza



Venezia S. Lucia

- Sistemazione esterne stazione
- Sistema integrato di videosorveglianza

Venezia Mestre

- Riqualficazione Piazzale Favaretti
- Parcheggio multipiano fuori terra
- Sistema integrato di videosorveglianza

Verona Porta Nuova

- Piazza XXV Aprile-Parcheggio interrato
- Piazza XXV Aprile-Sistemazioni superficiali e arredo urbano
- Nuovo edificio terminal servizi
- Sistema integrato di video sorveglianza



Attività & Attualità

Toscana, nuova Segreteria Regionale Or.s.a.-Ferrovie

Il Direttivo Regionale Or.s.a-Ferrovie ha nominato lo scorso 30 luglio la nuova Segreteria Regionale che risulta così composta:

Segretario Regionale:

Picchi Fabrizio

Segretario Aggiunto:

Lombardo Giuseppe

Vice Segretario:

Lombardi Pellegrino

Segretario Amministrativo:

Diamanti Armando

Segretario Stampa:

Grimaldi Claudio

“Pendolando”, sito internet dei pendolari

Segnaliamo la nascita di un sito internet (indirizzo della redazione: g.lombardi@pendolando.it) che si prefigge lo scopo di svolgere un ruolo d'informazione e di servizio nella galassia dei pendolari. Si tratta di una iniziativa interessante che consente anche a noi che operiamo all'interno di un'azienda che fornisce trasporto pubblico e gestisce la rete ferroviaria nazionale, di coglie-



re aspetti particolari del servizio visti però da un'angolazione diversa e spesso critica e quindi utili per comprendere meglio le esigenze di chi viaggia.

Etr 500, potenziamento della flotta

In vista dell'entrata a regime dell'interoperabilità tra la rete ferroviaria italiana e quella francese di SNCF, Trenitalia ha avviato un programma per la realizzazione di 60 nuove motrici politensione (Etr 500 PLT) al fine di potenziare le capacità della sua flotta di elettrotreni destinati al trasporto A.V.

Queste nuove composizioni di Etr 500 PLT sono state progettate sulla scorta di tutte le **m o d i c h e** migliorative che sono state **n e l t e m p o** apportate alle attuali composizioni politensione, ma di

tutta una serie di innovazioni che sono frutto di una lunga analisi di esercizio volta a individuare inconvenienti e, conseguentemente, a realizzare migliorie di prestazioni e di confort per la clientela.

Il nuovo materiale, ovviamente è destinato a soddisfare le nuove esigenze di mercato presumibili oltre che dall'entrata a regime dell'interoperabilità delle reti A.V. dall'imminente apertura della nuova rela-

zione A.V. Milano-Napoli (2005). Tra le tante innovazioni apportate all'Etr 500 spiccano sicuramente quelle volte a migliorare la qualità dei servizi a bordo treno: prese di corrente per l'alimentazione dei PC portatili, per la ricarica delle batterie dei cellulari così come la possibilità di stabilire collegamenti internet attraverso collegamento satellitare a larga banda.

Il programma è volto chiaramente a contrastare la concorrenza del segmento aereo, scatenatasi in questi ultimi mesi con offerte di trasporto passeggeri mai proposte finora per quantità e per costi.

Gli itinerari Italia-Francia, inizialmente gestiti dalla società mista (FS-SNCF) Artesia, dovrebbero trovare con l'entrata in esercizio del nuovo ETR 500 PLT un nuovo impulso soprattutto per effetto dei miglioramenti che si verificheranno



con la realizzazione della nuova linea AV Torino-Milano (realizzazione prevista tra il 2006 e il 2008). Con l'entrata in esercizio del nuovo traforo transalpino (2012-2013) si realizzerà infine una consistente riduzione della percorrenza sulla relazione Parigi-Milano tale, secondo le previsioni, da recuperare una buona fetta di clientela ora attratta dalle offerte delle compagnie aeree.



Merci, i Tir sempre più padroni del mercato

Nonostante le Direttive e le raccomandazioni della U.E. ai paesi membri, il trasporto delle merci su gomma è in continua crescita, mentre le ferrovie arretrano e vedono allontanarsi l'obiettivo di sempre di riconquistare ruolo e spazi di mercato. Secondo i dati forniti recentemente in sede europea, nonostante il basso tasso di crescita economica registratasi in tutti i paesi dell'Europa, nel 1° trimestre del 2003 i trasporti su gomma sono cresciuti del 1,9% e quelli su ferro diminuiti del 3,3%. Si rinnova quindi anche nel 2003 il trend che da ormai trent'anni vede riversare sulle strade europee miliardi di tonnellate di merci a scapito degli altri vettori che, salvo rarissime eccezioni, non riescono a mantenere le loro posizioni. Secondo il Libro Bianco sui trasporti del 2001 oltre il 50% degli incrementi di traffico previsti fino al 2010, sarà incamerato dal trasporto pesante su gomma con tutti i conseguenti effetti degenerativi che si abatteranno sul sistema della rete stradale, sulla sicurezza e sulla sanità.

18 novembre, Italia in lutto

Alle 11.30 tutta la Nazione ha osservato con grande compostezza

e solennità il lutto nazionale per onorare la morte dei diciannove connazionali (carabinieri, militari e civili) vittime dell'eccidio compiuto a Nassirya dai terroristi integralisti fedelissimi di Saddam Hussein o forse di Osama Bin Laden.

La strage, provocata dall'esplosione di un autocarro carico di esplosivo, è stata per dimensioni e modalità di esecuzione la più pesante e drammatica subita dalle forze armate italiane dal dopoguerra ad oggi.

Essa ha suscitato commozione in tutto il mondo occidentale che ha sempre riconosciuto alle forze armate italiane, in missione in Iraq, una particolare propensione pacifica improntata sul soccorso alle popolazioni ed al ripristino dei diritti civili in un paese represso da molti anni da una dura e criminale dittatura.

L'Arma dei Carabinieri ha pagato il tributo di sangue più alto in termini di morti e di feriti e per il grande spirito di sacrificio e, per la sua intrinseca capacità di risvegliare in tutti noi sentimenti nobili ed attaccamento alla Patria, si è riconfermata come l'Istituzione più amata dagli italiani.

In ogni città, paese, sobborgo, stazione ed impianto ferroviario, si è avuta testimonianza di una grande

partecipazione di solidarietà e d'affetto per le famiglie dei caduti.

Consiglio Federativo

Il Consiglio Federativo dell'Or.s.a.-Ferrovie si è riunito a Roma in data 21 ottobre per affrontare i temi dell'attualità sindacale e per stabilire la data di convocazione del Consiglio Generale (prima decade di novembre) nell'ambito della procedura congressuale già avviata nell'ultima sua riunione di Pescia Fiorentina (Pistoia). Nel corso dell'incontro il Segretario Generale Armando Romeo ha illustrato lo stato della vertenza ancora aperta con FS per il CCNL dando altresì notizia della maggiore adesione dei lavoratori registratasi in occasione dello sciopero del 10-11-12 ottobre scorso.

Manutenzione, nuova struttura organizzativa

E' stato presentato in ottobre il nuovo "processo industriale" del settore della Manutenzione di RFI. Esso prevede un'organizzazione articolata su strutture alle quali sono affidate tutte le fasi del processo manutentivo (Tronchi/Zone, Reparti e UT). Sono fissati per ogni struttura compiti e responsabilità.

Consiglio Generale Or.S.A.-FERROVIE

Riunito a Trevi (Pg) il Consiglio Generale dell'Or.S.A. - FERROVIE dal 25 al 26 novembre per discutere:

- situazione politico-sindacale
- relazione del collegio nazionale dei Proviviri
- avvio delle procedure e regolamento congressuale
- varie e eventuali



Il Manifesto Degli Artisti

Il SAMAS, (Sindacato Autonomo Musica Artisti e Spettacolo) nato in seno all'Or.s.a., è il Primo Sindacato creato specificatamente per i problemi degli artisti e dei lavoratori del suo indotto, ci sono altre sigle sindacali, che contemplano piccole branche, di questo gran settore, ma nulla più, ecco perché ci siamo costituiti.

L'idea, che è alla base del Sindacato, è la necessità fisiologica di avere una reale rappresentanza istituzionale e sociale nel mondo del lavoro, che tuteli e coordini gli sforzi per il raggiungimento dello scopo finale, che si riassume in un C.C.N.L. di settore, suffragato da leggi attinenti e chiare e il riordino degli Enti già esistenti, tipo SIAE ed ENPALS, che come sono strutturate oggi, sono solo fine a se stesse e di nessun'utilità per i lavoratori.

Ecco perché, nel nostro interno, stiamo radunando tutti i micro sindacati e le associazioni di categoria, per poter finalmente dire la nostra, nella formulazione delle regole, che come già detto sono obsolete ed evanescenti, siamo coscienti che il lavoro non sarà facile, ma dalla nostra abbiamo, più di 60 anni da rivalse da

mettere sul tappeto e se fino ad oggi siamo stati ignorati, ora con un Sindacato vero, composto di gente quasi esclusivamente proveniente dallo spettacolo tutto, i centri di potere non possono più glissare, su ciò che andava fatto già molti decenni fa.

Per questo inizieremo a chiedere ai lavoratori dei vari comparti, di stilare dei codici d'autoregolamentazione, che di seguito saranno inquadrati in un testo unico di proposte di legge e di un C.C.N.L. di riferimento, che contempli tutte queste figure.

Lo Spettacolo, in ogni sua forma, è una fonte inesauribile d'arricchimento culturale ed un immenso serbatoio di lavoro e solo questo basterebbe a giustificare investimenti ed un'adeguata formazione professionale degli operatori, senza, come accade ora, lasciare l'iniziativa a pochi filantropi privati e lasciando degli squallidi in giro, che per anni hanno e continuano a deturpare questo ambiente ad ogni livello.

Ora diciamo BASTA SÌ CAMBIA MUSICA.

Il Coordinamento Nazionale

HDI Assicurazioni
Al tuo fianco, ogni giorno



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

... IIDI 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.hdia.it
www.inlinea-hdi.it

HDI
ASSICURAZIONI



www.sindacatoorsa.it
e-mail: sg.orsaferrvie@sindacatoorsa.it

Abbonamento Annuo € 5,68

Sped. in abb. postale fino 45% art. 2 comma 20/B legge 662/96 - filiale di Roma