



Organo di Stampa Periodico del S.A.P.S. Sped. in Abb. Postale 45% - Art. 2 comma 20/B - Legge 662/96 - DCI - TV - web site: www.saps.191.it - E-mail: saps@saps.191.it - 0,15

## Il trigesimo di Nassiriya FERROVIERI, IN PIEDI!

Mentre leggerete queste righe l'orrore ed il dolore del 12 novembre avranno già iniziato ad affievolirsi e la quotidianità (anche quella degli annunci bomba, in Iraq e nel mondo) tornerà a prendere, inesorabilmente, il sopravvento. E' il tempo l'analgesico della nostra vita.

Ma il ricordo no, il ricordo con il tempo addolcisce ma non sfuma, intristisce ma non sanguina più.

E noi dobbiamo ricordare Massimo, Enzo, Giovanni, Alfonso, Alfio, Massimiliano, Daniele, Filippo, Giuseppe, Ivan, Domenico, Horatio, Andrea, Silvio, Emanuele, Alessandro, Pietro, Stefano, Marco per quello che hanno dato ai bambini, alle donne ed agli uomini di buona volontà iracheni (e ce ne sono, eccome se ce ne sono!) e per ciò che hanno esportato in umanità e coraggio, quell'umanità e quel coraggio che noi italiani - più di altri - sappiamo e vogliamo trasmettere. Non per niente i nostri soldati, i nostri carabinieri pattugliavano la città a piedi, senza elmetti e senza arroganza.

E questo il nostro italian - style, altro che tailleur e calzature. E questo che fa dire agli altri che nessuno - meglio di noi italiani - sa portare nei luoghi di guerra la cultura della pace e del rispetto reciproco, della ricostruzione non solo materiale di un popolo e dell'idea di un avvenire da costruire nella tolleranza e nella comprensione degli altri, dei loro usi, dei loro costumi, del loro credo.

Forse per questo ci hanno colpito, forse per spezzare questo filo comunicativo ci hanno ucciso.

Si può dire tutto ed il contrario di tutto sull'Iraq: che il tiranno sanguinario è stato (giustamente) abbattuto, che la seconda guerra del Golfo è figlia di "un'eredità" presidenziale, che Saddam era il vero artefice del terrorismo mediorientale ed il primo tifoso di Bin Laden, che le armi di distruzione di massa erano propaganda e pretesto, non realtà, e che un Iraq senza petrolio non avrebbe interessato nessuno.

Accademia, oggi che il dado è tratto e le armi hanno compiuto (o incompiuto?) il loro triste lavoro.

Come Sindacato abbiamo, subito, espresso tutte le nostre riserve e le nostre preoccupazioni per un conflitto voluto da Stati, ma avvertito dalla Comunità Internazionale e prefigurato il rischio che una democrazia occidentale "da esportazione" potesse essere percepita - da culture e popoli di diversa origine - come una sorta di occupazione finalizzata ad omologare più che a comprendere.

Non siamo stati cattivi profeti.

Oggi, però, non è più tempo di dietrologie e di distinguo. Oggi è il tempo di sostenere il peso di un popolo che ha bisogno di tutto e di tutti.

Per questo siamo andati lì e per questo lavoravano i nostri 19 connazionali che una perversa logica di distruzione e di incompiutezza ha voluto seppellire per cancellare - con loro - anche la speranza di un futuro migliore.

Noi li ricordiamo rinnovando il nostro impegno, di lavoratori e di democratici, per la costruzione di un mondo dove uomini di culture e tradizioni lontane tra loro riescano, un giorno, a trovare le comuni radici di una vera democrazia. Da costruire nella convivenza, nella tolleranza e nella comprensione delle diversità.

Per questa insepellibile speranza vivono ancora - tra noi - i caduti di Nassiriya.

Ferrovieri, in piedi!

(Red.)

## Riuscito il Convegno dell'Or.S.A.: un Sindacato che conta SULLA VIA DELLA CLAUSOLA SOCIALE

Oltre 15 le personalità presenti: dal Vice Ministro dell'Economia a quello delle Infrastrutture e Trasporti, dal Presidente di Assofer (la maggior Associazione di Imprese della logistica Ferroviaria) al Direttore Operativo di Ferrovie Nord Milano, dal Presidente di Trenitalia all'Amministratore Delegato di RFI, dal Direttore Generale di Gruppo FS al Direttore del più importante giornale italiano di logistica ed intermodalità, ai Responsabili Nazionali dei Trasporti e del Lavoro di Forza Italia, Alleanza Nazionale, Democratici di Sinistra e Rifondazione Comunista.

Oltre 600 le persone che hanno assiepatato la platea e la galleria del Centro Congressi Frentani a Roma e che sono rimaste "inchiodate" alla sedia per oltre 5 ore accompagnando lo svolgersi del Convegno con una attenzione ed una partecipazione che sono state ripetutamente segnalate dagli invitati nei loro interventi.

Un successo. Non si può definire altrimenti questo momento di confronto sul trasporto ferroviario nel nostro Paese e sulle regole che si rende necessario inserire nel processo di liberalizzazione in atto.

L'Orsa è tornata - prepotentemente - al centro del dibattito sindacale e lo ha fatto nel modo migliore: chiamando, cioè, tutti gli interlocutori istituzionali, politici, aziendali ed i grandi clienti a dare una loro valutazione sui tempi e sui modi con i quali si avvia la privatizzazione di un settore che si sta definitivamente affrancando dal monopolio pubblico. E a dire cosa pensano del lavoro, della competizione, della Clausola Sociale che per l'OrSA rappresenta la "madre" di tutte le questioni ancor oggi aperte e che hanno - di fatto - impedito al Sindacato di sottoscrivere il Contratto di Sistema ed il relativo Accordo di Confluenza per il Gruppo FS.

Lo ha ricordato in maniera chiarissima, nell'intervento

www.sindacatoorsa.it  
CONVEGNO NAZIONALE  
IL TRASPORTO FERROVIARIO  
Regole e mercato  
2 DICEMBRE  
CENTRO CONGRESSI FRENTANI  
Via Frentani, 4 ROMA

di apertura, il Segretario Generale OrSA - **Armando Romeo** - che ha sollecitato il dibattito ricordando la progressiva marginalizzazione del trasporto ferroviario in Italia, la crisi (irreversibile?) nella quale si dibatte Cargo, le ipotesi di separazione societaria (che noi avvertiamo con forza), la necessità di una Authority che sovrintenda i processi di trasformazione in atto e l'effettiva funzionalità dei meccanismi di regolazione del mercato.

CONTINUA A PAGINA 2

**IN QUESTO NUMERO**

- Dalla Federazione**  
Il Consiglio di Trevi
- Manovra**  
Avanza il progetto I.F.T.
- Amianto**  
Una Legge peggiorativa
- Dalle Regioni**  
Sicilia e Veneto

**TASSO ANNUO NOMINALE 5%**

## IL PRESTITO NO PROBLEM

Da 1.000,00 a 35.000,00 Euro

CESSIONE STIPENDIO Mod. R. 258			PRESTITI RITENUTA RUOLO Mod. R. 259			
Importo rata	60 mesi erogato	120 mesi erogato	Importo rata	36 mesi erogato	48 mesi erogato	60 mesi erogato
€ 52,00	€ 2.373,00	€ 3.821,00	€ 52,00	€ 1.579,00	€ 2.011,00	€ 2.402,00
€ 93,00	€ 4.253,00	€ 6.843,00	€ 93,00	€ 2.851,00	€ 3.628,00	€ 4.332,00
€ 145,00	€ 6.637,00	€ 10.675,00	€ 145,00	€ 4.440,00	€ 5.650,00	€ 6.744,00
€ 186,00	€ 8.516,00	€ 13.696,00	€ 186,00	€ 5.711,00	€ 7.267,00	€ 8.673,00
€ 207,00	€ 9.479,00	€ 15.243,00	€ 207,00	€ 6.347,00	€ 8.075,00	€ 9.638,00

**IFL** ISTITUTO FINANZIARIO DEL LAVORO  
Società per Azioni dal 1927

NUMERO VERDE **800 91.90.90** [www.iflnet.it](http://www.iflnet.it)  
PREVENTIVO FAI DA TE

**Direzione Generale:** Roma (Spagna) Via di Campo Marzio, 46 Tel. 06.68.459.001 Fax 06.687.14.52

**Filiale di Roma:** Roma (Repubblica) Via Parigi, 1/3 Tel. 06.46.669.001

**Sportello Veloce:** Roma (Termini) Via del Mille, 8 Tel. 06.44.64.037 Fax 06.44.70.29.52

**Filiale di Bologna:** Bologna (Staz. Centrale) Via Amendola, 7/h Tel. 051.42.10.234 Fax 051.42.13.672

**Filiale di Milano:** Milano (Loreto) Via A. Costa, 1 Tel. 02.28.90.05.44 (r.a.) Fax 02.26.89.02.79

**Filiale di Torino:** Torino Via Principe Amedeo, 11/a Tel. 011.812.13.35 Fax 011.81.50.726 (in corso d'apertura)



VERSO LA CLAUSOLA SOCIALE

SEGUE DALLA PRIMA

Questo senza dimenticare i ritardi e le omissioni della politica e delle sue istituzioni, Parlamento e Governo, soprattutto sul fronte degli impegni sanciti dal Piano Generale Trasporti, dall'accordo di Kyoto e dai ripetuti appelli per un riequilibrio modale che risponda alle richieste dei cittadini di una maggiore attenzione all'ambiente ed alla qualità della vita.

Una provocazione subito raccolta dagli ospiti che si sono alternati sul palco e che hanno dato vita ad una vera e propria disamina a 360 gradi della situazione ferroviaria e trasportistica in Italia. E sono arrivate pure le risposte (sembra quasi impossibile quando si parla di politici...) alle tante domande insite nell'intervento di Romeo.

Proviamo a riassumerle:

**"Il paradosso di una Clausola Sociale sentita come esigenza anche dalla politica ed avversata dalla Dirigenza FS"**

**La Clausola Sociale:**

si è determinata una "paradossale alleanza" tra le Ferrovie Nord Milano ed il Gruppo FS.

Infatti, gli unici che sono apparsi dichiaratamente contrari all'ipotesi di un Contratto impositivo per le Imprese ferroviarie sono stati il **Dr. Forlenza** - Responsabile Risorse Umane di FS - ed il **Dr. Legnani** di Ferrovie Nord Milano. Passi per il nostro più importante avversario sui binari (che ha - comunque - ribadito la volontà di continuare ad

applicare il Contratto dell'autoferro ai "suoi" ferrovieri), ma fa specie vedere il Dr. Forlenza così aperto al mercato da augurarsi che siano le flessibilità e l'attenzione verso i clienti gli elementi che regoleranno la competizione tra le Imprese. Niente lacci al mercato, per favore! Peccato che i suoi (ed i nostri) concorrenti già oggi applicano flessibilità oltremodo spinte ed ai limiti della contrattualistica vigente. È sembrata, la sua, una implicita simpatia verso chi come RTC applica i contratti individuali, gli accorpamenti di più funzioni, i turni a 42 ore settimanali. Se questo è il modo di ragionare dei vertici di FS possiamo immaginarci quali saranno gli scenari futuri!

Di tutt'altro tenore, per fortuna, gli interventi degli altri convenuti, ad iniziare dai rappresentanti del Governo e dei partiti. La dichiarazione più significativa è stata quella dell'**On. Pezzella** che ha comunicato l'esistenza di una proposta di legge sulla Clausola Sociale "ormai in dirittura d'arrivo". D'accordo anche l'**On. Boghetta** che si è ripetutamente espresso a favore di regole che tutelino del lavoro quale "condizione minima" per governare con equità i processi di liberalizzazione di mercato.

Dello stesso avviso si sono dichiarati sia il Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti - **On. Tassone** - che il componente la IX<sup>a</sup> Commissione Permanente dei Trasporti, Poste e Telecomunicazioni, **On. Nicotra**.

Speriamo che alle dichiarazioni d'intenti seguano gli atti conseguenti. Sarebbe il raggiungimento della più importante rivendicazione dei ferrovieri negli ultimi vent'anni.

**Il Contratto e le relazioni industriali:**

sembra che anche i firmatari dell'accordo contrattuale comincino a nutrire seri dubbi sulla sostenibilità di quelle intese. Da Forlenza a Legittimo, passando per le osservazioni da "esterni" degli On. Tassone, Boghetta e Nicotra, tutti hanno evidenziato la necessità di riaffrontare molti nodi di un contratto "che non è immobile nel tempo e che è possibile modificare" (**Forlenza**), che "deve essere il frutto di un dialogo con tutti gli attori che contribuiscono alla sua costruzione. Altrimenti è un contratto di parte e sono più le controindicazioni che produce che non i risultati che ottiene" (**Nicotra**).

Inoltre, l'assenza dell'OrSA "fa di questo Contratto una sorta di incompiuta. Vanno ricercate, anche con l'OrSA, le necessarie convergenze" (**Legittimo**).

Insomma, tutte le criticità evidenziate anche nella replica conclusiva di Romeo (appalti, trasferimenti, malattia, orario e turni) tornano prepotentemente alla ribalta per merito dell'OrSA e della sua pervicacia nel difendere i diritti dei lavoratori FS.

**Il Gruppo FS ed i privati. Regole e mercato:**

molto interessante è stato l'intervento dell'**Ing. Ezio Marone** (Assofer) che - a nome dei degli operatori logistici ferroviari - ha posto l'accento sulla necessità di un complessivo recupero di qualità del trasporto ferroviario, pena il progressivo abbandono dei treni da parte dei grandi clienti. Con questo spirito ha auspicato un contratto unico tra tutti gli operatori che - a vario titolo - compongono la catena organizzativa del prodotto treno e si è spinto sino a chiedere per Assofer un ruolo consultivo anche nelle trattative tra FS ed Organizzazioni Sindacali.

L'**Ing. Pinna** (Italiamondo) ha evidenziato la mancanza di un progetto che faccia di FS un vero vettore intermodale e sulle strozzature di una rete che spesso non arriva sino a dove si produce il lavoro (Gioia Tauro, come esempio) o che ha infrastrutture incapaci di intercettare la produzione (i binari corti di porti ed interporti).

L'**Ing. Moretti** (RFI) ha rivendicato le capacità di investimento delle risorse pubbliche che la Società Infrastrutture è stata in grado di assicurare negli ultimi anni, dando gambe ai progetti di ammodernamento della rete decisi dal Parlamento. Ha puntato

molto sulla tecnologia, al punto da ipotizzare un futuro fatto di treni senza macchinisti e costi (del lavoro?) ridotti per merito delle tecnologie. Sul mercato, ricordando che esistono già 30 licenze concesse ad altrettante aziende alcune delle quali hanno un fatturato che cresce annualmente del 40-50%, ha ribadito le grandi opportunità date dalla globalizzazione dei mercati che hanno spostato i flussi delle merci dall'atlantico verso le rotte mediterranee. Tocca alle ferrovie saperle intercettare in un quadro di regole, del lavoro ma anche tra le imprese, che devono avere un respiro europeo.

Centrale è stato il contributo portato dal Vice Ministro dell'Economia - **On. Baldassarri** - che vede, anche a nome del Governo, una ferrovia ancora bene pubblico (le Infrastrutture) ed una (Trenitalia) aperta ad un mercato che non può - però - essere lasciato senza regole (ecco ancora il cenno sulla Clausola Sociale ndr). L'Authority, in questa logica, è una scelta quasi obbligata che deve essere fatta dalla politica e dalle sue istituzioni, attraverso una direttiva.

Per **Legittimo** (Presidente Trenitalia) vanno sciolti i nodi, tutti politici, di quale mercato ferroviario si vuole per il nostro Paese. Cioè se le scelte degli anni '60-70 - tutte protese ad una dominanza della gomma sugli altri mezzi di trasporto - sono ancora proponibili oppure se non si debba, con coraggio, affrontare il problema alla radice iniziando dall'abnorme concentrazione di piccole e piccolissime imprese di trasporto (sono più di 120 mila). Di certo la ferrovia è oggi condizionata ed i problemi di competitività complessiva non possono essere risolti al solo interno del Gruppo FS che - anzi - finita l'era del risanamento deve progettare la sua "fase 2", quella della crescita per recuperare le quote di mercato perdute, soprattutto nell'ultimo triennio.

**"Verso una direttiva del Governo sulle Ferrovie e l'istituzione di una Authority che regoli il mercato?"**

Con l'intervento conclusivo di Armando Romeo, tutto incentrato sui problemi contrattuali presenti e sulla necessità di riannodare i fili del dialogo (così come auspicato anche dalla controparte), si sono chiusi i lavori di un Convegno (o, più opportunamente, di un "Seminario" vista l'importanza dei temi trattati, la profondità delle analisi poste e la qualità degli intervenuti) che ha rilanciato l'azione del nostro Sindacato avvalorandone le tesi e la linea sindacale sin qui tenuta.

È parso chiaro a tutti che le ragioni sostenute dell'OrSA non sono corporative o di parte, ma rappresentano problemi di fondo ed evidenziano - in tutta la loro drammaticità - i rischi insiti in una liberalizzazione del mercato ferroviario che vede l'Italia più avanti (forse troppo) rispetto ai più importanti partner europei che oggi non sono solo restii ad aprire il loro mercato, ma sono strumentalmente orientati ad occupare quello altrui.

Un'ultima riflessione: l'OrSA c'è, anche per quelli che pensavano di poterne fare a meno.

Il Direttore



Gremio il Centro Congressi Frentani a Roma



L'intervento dell'On. Baldassarri

**SONO INTERVENUTI**

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 delle Infrastrutture e dei Trasporti  
**On. TASSONE Mario**  
Vice Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

ore 11,00  
**Ing. LEGNANI Luigi**  
Direttore Operativo FNM  
Amministratore Unico Nord Cargo  
**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 "Italiamondo"

ore 12,30  
**On. BOGHETTA UGO**  
Responsabile Nazionale Dip. Lavoro PRC  
**On. NICOTRA BENEDETTO**  
F.I. - 9<sup>a</sup> Commiss. perman. Trasporti Poste e Telecomunicazioni  
**Sen. BRUTTI PAOLO**  
D.S. - 8<sup>a</sup> Commiss. permanente Lavori Pubblici e Comunicazioni  
**Sen. CICOLANI Angelo Maria**  
F.I. - 8<sup>a</sup> Commiss. perman. Lavori Pubblici e Comunicazioni  
**Dott. GARGANO Giulio**  
Assess. Regionale Trasporti e Lavori Pubblici Reg. Lazio  
**On. PEZZELLA Antonio**  
A.N. - 9<sup>a</sup> Commiss. 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.





L'Orsa a Trevi riconferma le ragioni della lotta e gli obiettivi irrinunciabili per giungere alla firma del CCNL

# CONSIGLIO GENERALE: LA MOZIONE FINALE

Il Consiglio Generale Or.S.A.-Ferrovie, riunitosi a Trevi nei giorni 25 e 26 novembre 2003,

- **sentita** la relazione della Segreteria Generale;
- **svolto un approfondito e compiuto** dibattito sulla vicenda contrattuale;
- **considerato** che il pesante arretramento dei diritti e delle tutele di tutti i ferrovieri a seguito della sottoscrizione, in data 16 aprile 2003, da parte di Filt, Fit, Uilt, Sma e Ugl stigmatizzato nella precedente riunione del Consiglio Generale è stato pienamente confermato in questa prima fase di applicazione, nonostante gli accordi correttivi, l'ultimo dei quali non è stato sottoscritto dalla Uilt-Uil;
- **considerata** la situazione di crisi delle relazioni industriali nell'intero gruppo FS, sviluppatasi anche e soprattutto con le O.S. firmatarie del CCNL, crisi generata da un sistema di relazioni industriali che ha posto tutte le leve decisionali nelle mani delle imprese espropriando il Sindacato dal diritto di contrattazione;
- **considerato** che le attuali RSU sono giunte alla fine del proprio mandato e che la difficile fase di transizione del Gruppo FS va affrontata con strutture di rappresentanza nella pienezza del loro mandato;
- **valutata** l'insufficienza degli ulteriori accordi correttivi del CCNL, l'ultimo dei quali ha ulteriormente peggiorato le condizioni del rapporto di lavoro introducendo attraverso forme anomale di part-time rapporti di lavoro che si configurano come veri e propri lavori stagionali, anche per figure chiave nella sicurezza della circolazione ferroviaria;
- **considerato** che il CCNL, in assenza della clausola sociale, non può porsi come elemento regolatore del lavoro nel mercato delle attività ferroviarie e quindi degli stessi dipendenti del Gruppo FS, come ad es. per quelli passati a Metronapoli che potrebbero finire sotto altri contratti, aprendo ad una situazione che diventa sempre più propedeutica alla dismissione delle attività con maggiore rischio per quelle di servizio come le attività di vendita, manutentive e amministrative;
- **valutata** la situazione del Gruppo FS, a cui il CCNL non dà adeguati strumenti organizzativi e gestionali, in particolare nell'attività Cargo e nel settore Navigazione esposti ad una situazione di criticità che alimenta le più disparate voci di dismissione a cui l'Or.S.A. intende opporsi fermamente;
- **ribadita** la validità della posizione più volte espressa dalla Segreteria Generale in merito ad una soluzione di Holding "leggera" che si ponga a vera e piena tutela dell'unicità del Gruppo FS, in considerazione dei persistenti tentativi di rottura dell'unicità dell'impresa attraverso l'azzeramento della Holding

**"La Clausola Sociale è l'obiettivo principe che l'OrSA vuole perseguire per dare garanzie ai ferrovieri del futuro ed un futuro a chi ferroviere lo è già. Questo senza dimenticare le storture di questo Contratto su orario, appalti, trasferimenti, malattie, infortuni e relazioni industriali."**

**approva e condivide**

la relazione introduttiva e la linea politico-sindacale della Segreteria Generale, coerente con i mandati ricevuti dagli organismi interni dell'organizzazione e dalle rappresentanze dei lavoratori.

**ribadisce**

- la necessità prioritaria di perseguire la definizione delle c.d. "clausole sociali", strumenti di difesa dell'occupazione, del reddito e delle condizioni di lavoro, presupposti essenziali per riequilibrare il tavolo negoziale;
- la necessità di opporsi a qualunque ipotesi di dismissione di attività e/o di rottura dell'unicità del Gruppo FS;
- le criticità riscontrate in materia di appalti, orario di lavoro, malattia e infortuni, inidonei, trasferimenti, risoluzione del rapporto di lavoro, relazioni industriali;
- la volontà di promuovere e sostenere il rinnovo immediato delle RSU;

**investe**

tutte le strutture dell'organizzazione, categoriali e territoriali, a sostenere la vertenza nazionale e ad avviare sollecitamente le procedure congressuali;

**impegna**

la Segreteria Generale ad avviare tutte le più efficaci iniziative sindacali, atte a conseguire le necessarie modifiche all'articolo contrattuale per una positiva soluzione alla vertenza.  
Trevi, 26 novembre 2003

La Commissione

La mozione è approvata all'unanimità



Lavoro e civiltà - arte e cultura

## "PREMIO Or.S.A. - Venezia"

Pittura - Poesia - Fotografia

L'Or.S.A. Trasporti Veneto, col Patrocinio del Centro Culturale SFET, organizza la prima edizione del "Premio OrSA Venezia" per le discipline: **pittura, poesia, fotografia.**

**LA PARTECIPAZIONE E' GRATUITA E APERTA A TUTTI I FERROVIERI**

Tutto il materiale acquisito sarà oggetto di una mostra espositiva - nella sede di Piazzale Favretti 5 a Mestre (nei pressi della Stazione FS) - che verrà ufficialmente inaugurata il 16 gennaio 2004.

Il materiale, massimo due pezzi dovrà pervenire alla sede del Premio, entro il 9 gennaio e dovrà essere ritirato entro il 9 marzo 2004.  
Per il settore "Poesia" i testi, oltre che dattiloscritti saranno accompagnati, ove possibile, dai relativi manoscritti.  
Tutto il materiale potrà essere liberamente catalogato e pubblicizzato dall'Organizzazione del Premio.  
Una Commissione di esperti selezionerà le opere pervenute e designerà premi e segnalazioni per ogni sezione del concorso.

Il "Premio OrSA Venezia", costituisce solo una parte delle iniziative promosse in occasione del tradizionale "Brindisi di Buon Auspicio per il nuovo anno" che si svolgerà appunto il 16 gennaio 2004, sempre nella sede Or.S.A. di Mestre in Piazzale Favretti 5 a Mestre (Ve).

**In quell'occasione si procederà, inoltre, alla premiazione dei migliori lavori .**

Seguirà un dibattito sul tema **"LAVORO E CIVILTÀ - ARTE E CULTURA"** in cui si farà anche il punto sulla situazione ferroviaria italiana e sulle condizioni di vita e di lavoro dei ferrovieri.

**Alla manifestazione prenderà parte anche il prof. Massimo Donà che presenterà la sua ultima opera "Filosofia del vino" (ed. Bomplani).**

L'istituzione del "Premio OrSA Venezia", nasce dalla convinzione che l'arte e la cultura siano elementi insiti nella civiltà del lavoro; che qualità della vita, dignità del lavoro, equità del salario siano valori irrinunciabili per ricordarci sempre, che si lavora per vivere e non si può né si deve vivere solo per lavorare.

La grande sensibilità artistica da sempre presente tra i ferrovieri, costituisce un patrimonio certo dei lavoratori e sarà la garanzia per il successo della manifestazione.

Venezia, 20 Novembre 2003

Centro Culturale SFET - OrSA Trasporti Veneto  
Ezio Ordigoni.

P.S.: per informazioni telefonare ai numeri: FS 9344144, fax 934 4140 - telecom 041 784144, fax 041 784140 - E-mail: ezioord@tin.it



Cambiano le organizzazioni di lavoro, i profili e le mansioni di una buona parte dei manovratori

# IL PROGETTO IFT AVANZA. SENZA IL SINDACATO

di Alessandro Trevisan

Si fa un gran parlare, in questo periodo, dei turni di lavoro di macchina e viaggiante, delle competenze della manutenzione infrastrutture, dei turni di lavoro in officina. Nessuno invece sembra curarsi (oltre a noi) dei profondi cambiamenti che avvengono nelle stazioni. Dal SCC agli Impianti Formazione Treni, dalle tradotte ai compiti – sempre più gravosi – dei formatori treno, senza parlare poi dei CS Piazzalisti.

Sotto questo aspetto le trasformazioni più importanti sembrano riguardare – in questa fase – gli Impianti Formazione Treni, quella sorta di area di parcheggio dei treni nella quale si manovra, si manutene e si compone il convoglio che verrà poi trasferito al binario di partenza e consegnato “chiavi in mano” al macchinista.

In tempi non sospetti (vedi i precedenti numeri de “La Nostra Stazione”) abbiamo più volte denunciato la progressiva deregulation del settore manovra, la scomparsa – di fatto – delle norme che regolano la composizione della squadra di manovra, i compiti assegnati (spesso senza logica e criteri) ai Traghettoni, una figura – questa – nata nel limbo tra vecchio e nuovo contratto e che nessuno ha normato, ha classificato ed inquadrato. A questo aggiungiamoci pure la profonda trasformazione dei CS Piazzalisti che hanno abbandonato buona parte dei loro compiti di movimento per assumere un ruolo di referente a tutto campo delle Società di Trasporto (al momento di una sola: Passeggeri) nelle Stazioni più importanti della rete.

La portata di queste trasformazioni, un tempo, avrebbe sollevato un polverone di iniziative sindacali, di trattative nazionali e periferiche, di assemblee negli Impianti al pari di quanto avveniva ogni qual volta si modificavano i fabbisogni e gli orari di servizio. Invece stavolta sembra che i Sindacati Unitari abbiano deciso di anticipare le norme contrattuali definite dal CCNL appena entrato (purtroppo!) in vigore: si sono totalmente defilati dal confronto

lasciando campo libero alla Società di modificare turni, di accorpare funzioni, di ridurre le squadre di manovra, di istituire nuove figure professionali... e chi più ne ha, più ne metta.

Infatti, se le nuove relazioni industriali dicono che sugli organici e sulle mansioni non vi è più trattativa, in questo campo il nuovo Contratto è in vigore da almeno un anno.

L'esempio di Venezia, in questo senso è lampante: il settore di manovra di Mestre e Venezia è passato da oltre 100 unità a meno di 70, sono stati sop-

pressi interi turni di manovra, si sono individuati i Traghettoni senza il rispetto dei livelli e delle anzianità, si sono accorpate mansioni estremamente diverse tra loro, come il Capo Nucleo Formazione Treni e l'Addetto alla Condotta delle permanenti di manovra. Insomma, si è fatto tutto ed il contrario di tutto con il silenzio e l'acquiescenza di FILT-FIT-UILT e UGL. Basta leggere l'OdR 8/03 – che riportiamo in calce al presente articolo – per renderci conto di come stia mutando pelle il personale (ex?) stazione che lavora negli Impianti Formazione Treni e, con ciò, comprendere come il D.C.T., la S.O.P. e l'I.F.T. siano uniti da un legame sempre più stretto ed indissolubile, al punto da stravolgere mansionari, profili e compiti (vedasi l'ultima Circolare sull'istituzione del DCT Unico e la contestuale soppressione dei DCT territoriali).

Ma al di là delle situazioni locali (a Milano e Bari, per esempio, il “paradosso” veneziano non è stato – per fortuna – raggiunto) il problema di fondo è rappresentato dalla totale assenza

di accordi a livello nazionale su un tema di così grande rilevanza, perché investe – di fatto – l'organizzazione del lavoro di ben tre settori: manovra (intesa anche come ex rimessa), officina e macchina. Né si può ritenere esaustivo quell'unico, piccolo, accordo sottoscritto nel lontano 2001 e che ha solo istituito le squadre polifunzionali **interne** (è bene sottolinearlo) ai piazzali d'officina.

Ben più coraggio ed iniziativa ci vuole per rispondere alle domande che vengono dalla base e che così si possono riassumere:

- a) quale futuro vi è per il personale di manovra negli impianti Formazione Treni?;
- b) il concetto di nucleo e le responsabilità del 1° Tecnico di Manovra CNFT non sono accresciute dal lavorare in piazzali dove operano squadre polifunzionali, macchine di manovra e treni completi da piazzare?;
- c) qual è il profilo professionale, il mansionario, le responsabilità, i compiti e l'orario di lavoro del “Traghettoni”?;
- d) con quali criteri si attingono le risorse per formare i traghettoni e qual è il processo formativo?;
- e) il ventitato passaggio a RFI del settore manovra interesserà anche gli addetti alla manovra negli IFT?.

**" Per i Sindacati firmatari del CCNL sembra che i problemi del settore stazioni possano essere gestiti solo dalle Imprese. Da anni non si tratta più"**

Tutte domande legittime, anzi sacrosante, alle quali un Sindacato deve rispondere e se non ha risposte deve attivare tutti gli strumenti in suo possesso per governare processi di cambiamento dai quali non può defilarsi. Ed invece sembra proprio che per i firmatari del 16 aprile i lavoratori di questi settori siano ferrovieri di “serie B”.

E l'OrSA cosa ha fatto? Ha fatto tutto quello che, sino ad oggi, ha potuto a livello centrale e territoriale. Ha chiesto ripetutamente un incontro alle Società di Trasporto di Trenitalia, che non è arrivato perché all'Impresa non conveniva e perché agli “altri” la cosa non interessava per le ragioni che abbiamo detto. Nei territori abbiamo difeso ai tavoli regole e criteri ed abbiamo scioperato – spesso da soli - quando le forzature aziendali non erano più accettabili. Se il processo non ha assunto connotati ancora più spinti ed unilaterali il merito va a queste iniziative, ma certo non basta ed il

nuovo contratto – con le ampie discrezionalità concesse all'azienda in tema di organici ed organizzazione – rende il confronto ancora più difficile.

Ma noi non ci arrendiamo e crediamo che dovrà venire il tempo in cui i lavoratori sapranno ribellarsi a questi stravolgimenti del contratto (anche di quello appena sottoscritto!), a questi cumuli di funzione, a questa logica di flessibilità perenne e non contrattata. Che sapranno scegliere e combattere al fianco di chi ne difende il ruolo ed il futuro e non a sostenerne, con la loro delega, sindacati ormai ridotti a contrattare la nomina in più o in meno. E siccome prima o poi l'OrSA rientrerà – a pieno titolo – nei tavoli contrattuali con la forza dei suoi scioperi, inizieremo l'opera di modifica e riallineamento di questo Contratto che, ormai nessuno ha più il coraggio di difendere!



**" Continua inarrestabile il processo di cambiamento del settore manovra. Negli Impianti Formazione Treni lavorano figure (come il traghettoni) di cui non si trova traccia nemmeno nel nuovo Contratto!"**

## LA CIRCOLARE

### SOPPRESSI I DCT TERRITORIALI

#### DIVISIONE PASSEGGERI

Zone Territoriali	TUTTE
Produzione e/o Trazione	TUTTE
IFT	TUTTI
Impianti Trazione Passeggeri	TUTTI
SOP Territoriali	TUTTE
OMV/OML	TUTTI
Manutenzione	SEDE
Produzione e Trazione	SEDE
Fleet Manager Locomotive	SEDE

p.c. Direttore della Divisione Passeggeri

#### Oggetto: DCT Pax Unico Nazionale

A partire dalle ore 06:30 del giorno 18 novembre 2003 in sostituzione degli attuali DCT Pax di Milano, Roma e Firenze sarà operativo, presso la sede di Roma, il DCT Pax Unico Nazionale. Tale DCT sarà funzionalmente correlato con la SOP di Sede Centrale ed avrà giurisdizione sull'intera rete nazionale, esclusa la Sicilia.

Rimarranno invariate l'ubicazione e la funzione del DCT-ETR e le gestioni della flotta locomotive in Sicilia e delle locomotive Diesel.

CONTINUA A PAGINA 5

## LE DISPOSIZIONI PERIFERICHE

### BASTA UN ORDINE DI REPARTO PER CAMBIARE ORGANIZZAZIONE E TURNI DI LAVORO

#### Ordine di reparto n. 8/03

#### OGGETTO: Organizzazione del lavoro settore manovra e rapporti con la S.O.P.

Come da Comunicazione della Direzione Operativa, dalle ore 6.30 del giorno 18/11/03, sarà operativa presso la sede di Roma il DCT Pax Unico Nazionale in sostituzione degli attuali DCT Pax di Milano, Roma e Firenze. Per svolgere le proprie funzioni tale DCT Pax si correlerà con la SOP di Sede Centrale, avrà giurisdizione sull'intera rete nazionale esclusa la Sicilia e sarà in continuo rapporto con le SOP Territoriali. Dalla stessa data e ora presso la SOP di Venezia, con turno Mattina e Pomeriggio, opererà un **Referente Trazione** che oltre a gestire i rapporti con DCT Pax di Roma si farà carico della gestione di tutte le anomalie di trazione e si terrà in contatto con i gestori dei piazzali dove sono dislocati i mezzi di trazione. Anche a seguito dell'istituzione di questa nuova figura operativa sarà attuata, in via provvisoria, una nuova organizzazione del settore manovra di stazione, come di seguito descritta:

- **Responsabile di Piazzale (C.O.I.)** - È presente in servizio dalle ore 6.00 alle ore 22.00 turno Mattina e Pomeriggio. È il **Referente Unico** di tutte le attività Divisionali di IFT svolte a Venezia SL. Nell'ambito delle proprie competenze si interfaccia con l'UMRP, SOP, personale di controllo dei Servizi. Appaltati, strutture operative di altre Divisioni e di RFI e con quelle di IFT dell'area Mestrina. Consegnata e ritira le chiavi dei locomotori in sosta e informa il Referente Trazione dell'eventuale mancato annuncio del PDM. Tiene aggiornato il grafico ricovero dei locomotori ai tronchini binario 14 e 15 di stazione, al binario Fortino e a quelli della Squadra Rialzo.

CONTINUA A PAGINA 5



LA CIRCOLARE SUI DCT

SEGUE DA PAGINA 4



Si riassumono qui di seguito le principali attività/funzioni del DCT Pax Nazionale:

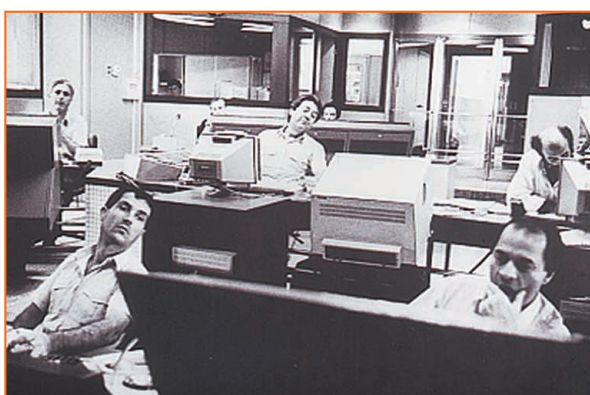
- Gestione delle locomotive elettriche in esercizio per i treni della Divisione Passeggeri;
- Monitoraggio costante dell'intera flotta;
- Programmazione dell'utilizzazione dei mezzi di trazione in funzione dei turni prefissati, delle scadenze manutentive segnalate dalle OML, del programma delle uscite comunicate dalle OML, delle limitazioni funzionali sopraggiunte e dalle esigenze improvvise;
- Acquisizione del Nulla Osta reperibile di Trazione - nei casi previsti - per l'utilizzazione dei mezzi degradati;
- Gestione delle criticità operative disponendo, se necessario, variazioni di turno;
- Richiesta/concessione dei "service" dei mezzi di

trazione secondo le apposite procedure, in accordo con le strutture delle altre Divisioni;

- Registrazione dell'utilizzazione e della percorrenza chilometrica di ogni singolo mezzo;
- Gestione, in accordo con le OML assegnatarie - dell'inoltro agli impianti manutentivi delle locomotive degradate;
- Controllo dei programmi dei servizi straordinari;
- Gestione del bilanciamento delle risorse in occasione di traffici di punta e straordinari;
- Attuazione dei necessari provvedimenti nel caso di richiesta di locomotiva di riserva al fine di assicurare il soccorso dei treni della Divisione Passeggeri;
- Gestione dei trasferimenti dei mezzi da/per le BU Locomotive.

Per svolgere tali funzioni il DCT Pax Nazionale:

- È in continuo rapporto con le SOP Territoriali;
- Aggiorna i programmi in base alle comunicazioni preventive da parte delle OML e delle notizie da parte delle SOP sui degni dei mezzi di trazione in esercizio (A, B, C);
- Riceve, a cura delle strutture interessate, i programmi di effettuazione di treni straordinari a qualsiasi titolo.



In relazione a quanto sopra, le SOP Territoriali provvederanno a:

- Segnalare eventuali necessità di variazione ai programmi di utilizzazione dei mezzi di trazione derivanti da:
  - ritardi dei treni;
  - degni dei mezzi comunicati dal PdC;
  - anomalie alle linee/impianti;
- Collaborare con i CD addetti per la gestione dei servizi di macchina in caso di perturbazione della circolazione;
- Verificare il regolare svolgimento delle utilizzazioni dei mezzi di trazione rispetto ai programmi;
- Tenersi in contatto con i gestori dei piazzali dove sono dislocati i mezzi di trazione.

Si allegano i riferimenti telefonici del DCT Pax Nazionale.

A parte verranno inviate le Disposizioni di servizio relative all'istituzione del DCT Pax Nazionale cui dovranno attenersi le SOP e le OML.

Si prega garantire la massima diffusione alla presente a tutto il personale interessato.

Renato Ascoli

Presenziamento Ufficio DCT Pax Nazionale.

Figura	Presenziamento
Capo Ufficio	8.00 - 17.12 lun - ven
Coordinatore	7.00 - 21.24
Operatore 1	H 24
Operatore 2	H 24

L'ORDINE DI REPARTO

SEGUE DA PAGINA 4

Cura la scorta dei materiali di corredo delle locomotive (batterie, fanali, zone, bilux, ecc.) e ne richiede il reitegro nei modi d'uso. Riceve dal Referente Trazione (SOP), durante il turno di Mattina, il turno delle locomotive. Alle ore 22.00 il COI redigerà e consegnerà all'Agente in servizio della SOP consegne scritte dove riporterà tutte le notizie utili per il proseguimento del servizio. Alle consegne allegnerà il grafico ricovero locomotori aggiornato. Alle ore 6.00 ritirerà le consegne dell'Agente della SOP.

• **C.N.F.T.** - È l'Agente preposto alla gestione e al coordinamento del Nucleo di Manovra. Dispone l'utilizzo dei mezzi ed assegna le risorse in funzione delle operazioni da eseguire. È coadiuvato in questo incarico dai Capi Zona, che sono i diretti responsabili di quanto avviene in una determinata zona operativa. Nel turno "notte" oltre alle proprie funzioni, svolgerà anche quelle di Addetto Condotta Permanente. Ordinerà verbalmente i movimenti di manovra al Tecnico Deviatore della Cabina Acei, utilizzando la radio del carrello di manovra. Eseguirà tutti gli ordini che gli verranno impartiti dalla SOP.

• **Capo Zona Venezia SL** - Pur continuando a svolgere la funzione di manovratore coordina e sorveglia il servizio dei manovratori piloti, relativamente alle operazioni di stacco e aggancio locomotori, regolarizzazione coda, manovre di transito, salto locomotori treni navetta, protezione per ricevimento su binario ingombro, ecc. È responsabile del corretto uso e della buona conservazione dei mezzi in dotazione. Accerta la regolarità dei treni garati per la partenza. All'inizio e fine turno controfirma e rilascia le consegne sul Modulo M36.

• **Capo Zona Venezia Marittima/I Permanente** - È presente a Venezia SL nei turni Mattino, Pomeriggio e Notte. Svolge la funzione di manovratore ed è responsabile delle manovre che si svolgono nei fasci di Venezia Marittima. Coordina le manovre se le due permanenti operano nello stesso fascio. È responsabile delle valvole di frenatura portatili in consegna alle permanenti di manovra, di quella di scorta e dei telecomandi. Dispone, nei primi tre giorni lavorativi del mese, per la pulizia e lubrificazione dei deviatori a mano, come previsto dall'Ordine di Reparto n° 6/2001. All'inizio del turno di mattina provvede per la corretta spunta del materiale giacente a Venezia Marittima, consegnandola entro le ore 8.00 alla Segreteria Tecnica. All'inizio e fine turno controfirma e rilascia le consegne sul modulo M36.

• **Tecnico di manovra II Permanente** - È presente a Venezia SL solo nei turni Mattina e Pomeriggio. Svolge la funzione di manovratore ed è responsabile delle manovre svolte dalla propria permanente. All'inizio e fine turno controfirma e rilascia le consegne sul modulo M36.

• **Capo Zona Mestre Centrale/Addetto condotta** - Svolge le funzioni di manovratore. Assume la responsabilità su tutta la zona operativa di Mestre che, oltre ai transiti in Centrale, comprende anche eventuali spostamenti nell'IFT e altre operazioni di manovre come richieste dal Responsabile del Piazzale IFT che acquisisce il coordinamento e la referenza unica di tutte le attività di verifica e di movimentazione treni e materiali che avvengono nella stazione di Mestre e nel piazzale di IFT. All'inizio e fine turno controfirma e rilascia le consegne sul modulo M36.

Venezia SL, 18 novembre 2003

Reparto Manovre  
Venezia SL - Mestre

**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.hdia.it  
www.inlinea-hdi.it

**HDI**  
ASSICURAZIONI



# LE MODIFICHE "IN PEIUS" ALLA LEGGE SULL'AMIANTO

di Fabio Silicani

Nel 1993 la Legge 257/1992 (per i lavoratori di cave d'amianto) veniva modificata (L.271/1993) ed estesa a tutti i lavoratori assicurati all'Inail "esposti" a lavorazioni contenenti amianto per almeno un decennio. La legge era stata predisposta con la funzione di ammortizzatore sociale per poter erogare un trattamento pensionistico ad alcune centinaia di lavoratori occupati in aziende produttrici di amianto (composto killer di cui erano stati vietati, giustamente, la produzione e l'impiego), le quali chiudevano i battenti.

Successive pronunce giurisprudenziali hanno introdotto il limite di concentrazione a 100 fibre/litro perché venga riconosciuta la pericolosità dell'amianto.

L'Inail, incaricato di verificare la sussistenza dei requisiti, fu subito subissato di domande; a 84.000 lavoratori fu riconosciuta l'esposizione ultra-decennale che si tradurrà, al maturare degli altri requisiti, nel diritto al prepensionamento.

E pende inoltre un contenzioso con oltre 13.000 giudizi.

D'ora in poi sarà comunque più difficile andare in pensionamento anticipato per i lavoratori esposti all'amianto visto il passaggio del coefficiente da 1,5 a 1,25; ciò significa dimezzare le possibilità di pensionamento, posticipando di conseguenza l'età di pensionamento precedentemente garantita.

**"Scompare il diritto al pensionamento anticipato per i lavoratori esposti all'amianto"**

Grazie alla battaglia dei lavoratori, delle associazioni esposti amianto e dei sindacati che in questi ultimi giorni sono scesi ripetutamente in piazza l'originario decreto presentato dal Governo ha subito alcune modifiche che - quanto meno - tutelano quei lavoratori che già dovevano andare in pensione.

Con l'ultimo emendamento n° 45.0.1000 (13 novembre) si è, infatti, rimediato ad una situazione che definire paradossale è quasi eufemistico visto che si arrivava a prevedere il mancato diritto anche per chi aveva già maturato i requisiti per il pensionamento anticipato.

Purtroppo, l'emendamento in esame stanza in 3 anni circa 300 milioni di euro, una vera esiguità visto che solo per quest'anno è previsto un onere di 798 milioni di per 51.400 assegni.

Ma non basta: dovremo ancora lottare contro il famigerato art.47 (di cui parliamo più sotto ndr) altrimenti nessuno potrà andare più in pensionamento anticipato.

I morti derivanti dall'esposizione all'amianto non si fermeranno certo con norme astratte (almeno dieci anni di esposizione con una concentrazione di 100 fibre/litro).

Tutto ciò senza alcun riferimento scientifico: in teoria basterebbe una sola fibra per far ammalare di mesotelioma.

Come riusciranno poi le commissioni preposte a ricostruire le caratteristiche dell'ambiente di lavoro di venti - trent'anni fa, quando le lavorazioni sono state sospese da oltre una decina d'anni?

Le certificazioni Inail consegnate ai lavoratori sono state salvate con questo ultimo emendamento (ma ricordiamo che ci sono state morti anche solo a causa delle tute lavate dalle mogli dei lavoratori). Non si sono invece recuperate le certificazioni in ritardo.

Anche i Ferrovieri potranno usufruire dei benefici pensionistici legati alle lavorazioni che comportano l'esposizione all'amianto. È stata cancellata, infatti, la normativa che riservava le "facilitazioni" (è un eufemismo) solo agli iscritti INAIL.

Ma solo in teoria, in quanto il giro di vite per le altre misure contenute nell'art.47 del Decreto

Legge 269 (pubblicato sulla G.U. del 02.10.'03) stabilisce che dal 1° ottobre 2003 il coefficiente 1,5 si riduce a 1,25 e che questo moltiplicatore scatta solo per la determinazione del trattamento previdenziale e non invece per la maturazione dei requisiti minimi contributivi per accedere alla pensione.

Rimangono in sospeso anche quei lavoratori andati in pensione con sentenza favorevole, non ancora passata in giudicato (Cassazione).

Sempre dal 1 ottobre 2003, i benefici derivanti dall'applicazione dell'art.13 comma 8 della Legge 257/92 vengono concessi esclusivamente ai lavoratori che per almeno 10 anni siano stati esposti all'amianto, in concentrazione media annua non inferiore a 100 fibre/litro come valore medio sul turno lavorativo giornaliero.

Questi limiti non vengono però applicati a quei lavoratori per i quali sia stata accertata una malattia professionale a causa dell'esposizione all'amianto.

L'esistenza dell'esposizione all'amianto e la sua durata sono (e saranno) accertate e certificate dall'Inail.

L'emendamento approvato il 13 novembre (di cui abbiamo parlato in precedenza) stabilisce che queste limitazioni non si applicano ai lavoratori che abbiano già maturato alla data del 02 ottobre 2003, il diritto al conseguimento dei benefici previdenziali di cui all'art.13 comma 8 della Legge 27 maggio 1992, n.257, e successive modificazioni.

Restano inoltre valide le certificazioni già rilasciate dall'INAIL.

I lavoratori che intendano ottenere il riconoscimento dei benefici collegati all'esposizione all'amianto devono presentare domanda alla sede Inail competente per territorio di residenza entro 180 giorni dalla data di pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale (n.181 del 25 novembre 2003) del decreto interministeriale (Lavoro ed Economia) trasformato in legge n.326, a pena di decadenza del diritto dei benefici.

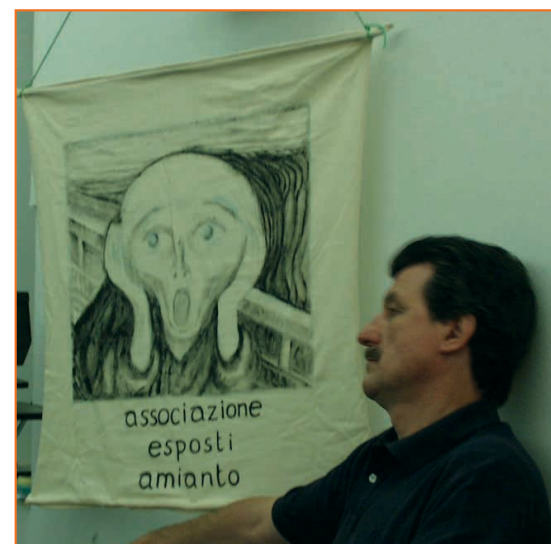
In sostanza se un lavoratore andava in pensione lavorando dieci anni nell'amianto, aveva in sostanza 5 anni di contributi in più.

Questi oggi non ci sono più perché verranno maturati solo ai fini previdenziali.

Si è fatto, quindi, un decreto ampiamente peggiorativo della situazione attuale e che, per risparmiare, disconosce i diritti dei lavoratori dell'amianto.

Una patologia - questa - assolutamente non in via di estinzione, come dimostrato dalla Conferenza nazionale per l'amianto nella quale medici e ricercatori hanno comunemente previsto, per i prossimi 15 anni, migliaia di nuove morti tra i lavoratori esposti.

Overo, come far cassa sulla salute dei lavoratori.



**"Associazioni e Sindacati in lotta contro l'articolo 47 del Decreto Legge 269. «Si fa cassa sulla salute dei lavoratori» denunciano"**

## La tua tredicesima on - line!

**• VUOI SAPERE A QUANTO AMMONTA LA TUA TREDICESIMA 2003**

**• VUOI FARE UNA VERIFICA DELL'ESATTEZZA DI QUANTO HAI PERCEPITO?**

Con il sito **Saps** - [www.saps.191.it](http://www.saps.191.it) - potrai costruirti la **tua tredicesima**, oltre a ricevere tutte le informazioni sui contenuti contrattuali, con le competenze aggiornate e tutte le differenze tra vecchio CCNL, nuovo Contratto di Sistema e Accordo di Confluenza per il Gruppo FS. Inoltre, con le news, potrai essere sempre aggiornato sulle iniziative sindacali centrali e periferiche."



[www.saps.191.it](http://www.saps.191.it)

**IL SITO CHE LAVORA PER TE!**

### CALCOLO TREDICESIMA 2003

Realizzato da  
 Roberto SPADINO  
 Segretario Compart. SAPS - ORSA BARI

Par. Figura Professionale Ex Profilo

D1 SPECIALISTA TECNICO COMMERCIALE ..... CAPO GESTIONE SUPERIORE (PAR. 186) Selezionare la figura professionale / ex profilo

Data assunzione > 16/4/2003 (x EDR) ..... NO NO

Data assunzione > 31/7/2003 (x ERI) ..... NO NO

Classi ..... 0 Inserire n° classi

Minimo contrattuale	1.375,69 €
Elemento Retributivo Individuale ERI	68,85 €
Salario professionale	137,22 €
Indennità di funzione (Art. 66 p.1.1)	
Indennità di funzione (Art. 66 p.1.2)	
Indennità di funzione (Art. 66 p.2) - Quadro titolare di impianto -	
Indennità di funzione (Art. 66 p.3) - Direttivi -	
Aumenti periodici di anzianità (APA)	
Ass. pers. pens. (a.p.) Art.78 CCNL 90/92	
Ass. pers. pens. (a.p. APA) < 7 scatti (Art. 64 p.5)	
Ass. pers. pens. (a.p. APA) > 7 scatti (Art. 64 p.6)	
ERI (se proveniente da profilo professionale inferiore)	
EDR 8/11/95	58,88 €
EDR 11/9/98	56,90 €
<b>TREDICESIMA - lordo</b>	<b>1.697,54 €</b>
Ritenute previdenziali	150,91 €
Imponibile fiscale	1.546,63 €
IRPEF 13^	373,52 €
<b>TOTALE NETTO 13^ 2003</b>	<b>1.173,11 €</b>
Lire 2.271.451	
Calcolo secondo tassazione 2002 <b>1.206,64 €</b>	
Lire 2.336.390	

Barriera con una X

Valorizzare le celle inserendo gli importi relativi alla propria situazione stipendiale (da sinistra a destra)





# La dismissione della ferrovia Iblea

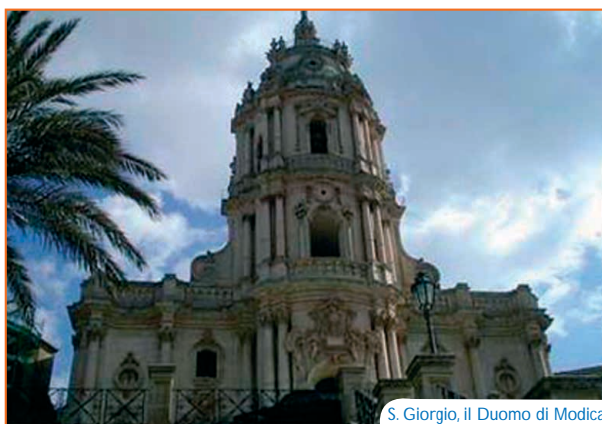
di Nino Cerruto

Ibla è il nome dell'antica Ragusa, un vero gioiello dell'arte barocca in Sicilia. Ma non è solo il suo centro storico, nel quale si staglia il Duomo di S.Giorgio, l'unico elemento interessante di quella architettura tardo barocca e rococò che seppe rinascere dalle ceneri dello spaventoso terremoto che colpì tutta la Val di Noto nel lontano 1693.

Tutta la sua provincia, da Modica a Noto e sino a Siracusa è piena di chiese, palazzi e castelli che pongono questo spicchio di Sicilia all'attenzione dei tanti turisti e dei tanti amanti del periodo neoclassico. Un tesoro ai confini dell'Italia, se è vero che lo stesso Leonardo Sciascia, ammirato dai silenzi e dal fascino di Ibla, ebbe a dire: "Qui giunti si avverte l'impressione di una frontiera".

Una frontiera che si stende lungo la linea ferroviaria Caltanissetta - Siracusa tra momenti eccelsi di storia, ma anche di bellissime spiagge che fronteggiano l'Africa. Quel "sud Mediterraneo" che ci regala angoli come Capo Passero, Donnafugata, Modica Marina. Un vero tesoro di cultura e di ambiente che attende solo di essere valorizzato ed incentivato.

Potenzialità economico-sociali che non possono prescindere da una rete infrastrutturale capace di fare da traino allo sviluppo dell'area. Sembrano considerazioni ovvie ed elementari, invece da anni i vari soggetti responsabili del trasporto ferroviario perseguono una politica diametralmente opposta: quella delle dismissioni, dell'abbandono e del depotenziamento della zona Iblea. Treni sempre più rari, soppressione di stazioni e di fermate, mancanza di coinciden-



S. Giorgio, il Duomo di Modica

ze con i treni a lunga percorrenza in partenza ed in arrivo nelle stazioni principali, lunghi tempi di percorrenza nei collegamenti con i principali nodi ferroviari.

Nonostante le manifestazioni di piazza, i cortei, le promesse e gli impegni assunti dai politici ai vari livelli locali, regionali, e nazionali nulla è stato fatto per lo sviluppo ferroviario di questo territorio; anzi si è agito in controtendenza rispetto alle richieste della collettività, manifestando la chiara volontà di sopprimere il trasporto ferroviario nella Sicilia

Sud-orientale. Tutto ciò è dovuto, affermano gli organi di gestione del servizio ad uno scarso utilizzo da parte degli utenti del trasporto ferroviario. Tale giustificazione sembra essere priva di fondamento in quanto i potenziali passeggeri non sono messi nelle condizioni di poter usufruire di tale (dis) servizio, sia per l'esiguità del numero di treni in funzione, sia perché i tempi di percorrenza, come già detto, non sono affatto competitivi rispetto a quelle degli autobus, nonostante il costo sia sostanzialmente eguale.

Per quanto riguarda poi il settore merci c'è da osservare che, sino a qualche anno fa,

**"Dal centro storico di Ibla (l'antica Ragusa), sino alla Cattedrale di Noto. Dalle 100 chiese di Modica al castello di Donnafugata. Passando per spiagge incontaminate e borghi millenari. Questi i luoghi di un turismo in crescita e di una ferrovia.... in dismissione"**

partivano diversi treni da questa zona diretti al nord per trasportare - soprattutto - prodotti ortofrutticoli. Questi treni, nella stragrande maggioranza, sono stati drasticamente soppressi e tutta la merce da esportare (che nel frattempo è sensibilmente aumentata) viene ora trasportata dagli autoarticolati con gravi ricadute sul traffico automobilistico. Nella super(?) strada Ragusa - Catania (cavallo di battaglia del senatore Minardo, che in campagna elettorale ne aveva garantito il raddoppio della carreggiata) si è così riversata la maggior parte del traffico veicolare con le conseguenze di un progressivo aumento di incidenti,

spesso mortali, che coinvolgono in molti casi proprio i mezzi pesanti.

Il diritto alla libera circolazione, costituzionalmente riconosciuto, con questa politica viene di fatto negato ai cittadini della zona Iblea soprattutto perché, a causa dell'intenso traffico e delle infrastrutture inadeguate la circolazione è diventata di fatto molto pericolosa. E' poi sotto gli occhi di tutti come questa politica abbia favorito - non sappiamo se più o meno consapevolmente - l'utilizzo del trasporto privato sia dei passeggeri che delle merci.

E dire che questa terra, dichiarata recentemente dall'Unesco patrimonio mondiale dell'umanità, ha tutte le carte in regola per poter utilizzare a pieno regime il trasporto su rotaie adeguatamente strutturato ed organizzato.

Con la presente si chiede a soggetti che a vario titolo sono coinvolti nella ferrovia di impegnarsi per far decollare il trasporto ferroviario in questa zona.

**"Meno treni e più traffico stradale, meno merci su rotaia e più Tir sulla super strada Ragusa - Catania: a chi giova questa dissennata politica dei trasporti? Non certo alle decine di morti in incidenti stradali, spesso causati proprio dai mezzi pesanti"**



# La cruna, il cammello e l'ago.

di Cirillo Bondesan\*

E' più facile che un cammello passi per la cruna di un ago che ..... venga installato un SIPAX ad ADRIA!

L'agonia inizia circa 7-8 anni fa. Si era allora, ancora tutti FS e si dipendeva dal Compartimento di Bologna. In sede di trattativa sindacale si concordò, già allora, l'installazione di un SIPAX nella biglietteria di ADRIA.

Il tempo passa e passa. Un bel giorno arrivano (che gioia per tutti!) la Divisionalizzazione e la Regionalizzazione.

In verità, per questo Impianto non cambiò un gran che. Infatti, da ultima "ruota del carro" del compartimento di Bologna siamo passati a.... ultima ruota della Regione Veneto, con il risultato che il calvario passato aspettando questo mirabolante supporto tecnologico non si è ancora concluso.

Passiamo a TRENITALIA: fintanto che la gestione degli acquisti è rimasta in capo alla Società nessuno (ci dicevano) aveva voglia di spendere i soldi per una piccola e marginale stazione della bassa polesana (peccato che sia l'unico Impianto nell'arco di 30 chilometri dove si possono - anora - acquistare i biglietti ferroviari).

Del SIPAX ad Adria si ricomincia a parlarne quando la Direzione Trasporto Regionale assume in proprio la capacità di acquisto per le proprie biglietterie. Ad ogni riunione le RSU chiedono, ri-chiedono, ri-ri-chiedono che fine ha fatto stò benedetto SIPAX. Le

risposte sono sempre vaghe e del tipo: "lo abbiamo già in nota", oppure: "E' già stato predisposto proprio in questi giorni l'impianto" od ancora (con una nota di sorpresa

**"I paradossi delle ferrovie italiane. Per una emittitrice SIPAX si attendono (invano) due lustri!"**

nella voce): "Ero convinto fosse già stato installato" e giù un fiume di frasi di circostanza e di pseudo motivazioni alle quali, con il tempo, nessuno faceva più caso.

A un certo punto, stanchi come rappresentanti sindacali di essere presi per il naso, decidiamo che è venut il tempo di ottenere dei "veri" chiarimenti, da ottenerte subito e senza ulteriori manfrine. Avanti, dunque, con le telefonate: a Roma, a Milano ed un po' in giro per tutt'Italia.

Ora, finalmente, sappiamo! DTR sostiene che, essendo ancora Passeggeri titolare della Licenza, è lei che non ci dà il Sipax da installare. Passeggeri, di converso, dice: basta che qualcuno ce lo chieda e noi ve lo diamo. La realtà è probabilmente molto più semplice e disarmante al contempo: un Sipax ha un "costo" di 60/65 milioni all'anno e si ha la fondata sensazione che il Trasporto Regionale non abbia per niente voglia di sborsare questa "iperbolica" cifra. Ergo, alle richieste dei lavoratori e dei rappresentanti sindacali - che si dicono forti degli impegni precedentemente assunti - DTR fa orecchie da mercante. Di quanto vi ho appena narrato, pur nella necessaria brevità, fanno fede i verbali d'incontro tra Passeggeri Bologna (prima), Trasporto Regionale Veneto (poi), RSU ed Organizzazioni Sindacali che si sono succeduti ormai da oltre un lustro.

Anche nell'ultima riunione si è affrontato (per la ventesima volta...) questo problema e ci è stato garantito che l'operazione era ormai in dirittura d'arrivo, anche per il diretto coinvolgimento del Consorzio NARITA deputato all'installazione della macchina emittitrice.

Era ancora primavera, poi è passata l'estate - l'autunno e l'inverno è oggi alle porte: del SIPAX ad Adria neanche l'ombra!

Ancora? Sì, ancora, perchè nel luglio del 2003 è scaduto anche il contratto con NARITA ed è subentrato TSF che - c'è da scommetterci - cadrà dalle nuvole!

Questa in breve la storia della mancata installazione del

**"Lo scaricabarile tra Trasporto Regionale e Divisione Passeggeri. Ed in mezzo una RSU che non sa più cosa dire ai lavoratori."**

SIPAX ad Adria.

Ora però è doverosa una breve riflessione: la professionalità del Capo Gestione negli ultimi anni è di molto aumentata. Non me ne vogliono gli altri colleghi, ma in altri settori la tecnologia ha dato loro più di una mano. Al Capo Gestione invece..... ha complicato la vita!

Solo ricordarsi e applicare la normativa è roba da computer. Fare la tassazione a mano è un vero manicomio.

Pensate poi al calvario del "povero cristo" di Capo Gestione di Adria: questi per prenotare deve telefonare al C.G. di Monselice e

lascio a Voi pensare cosa succede in alta stagione, cosa vuol dire fare i conti con i posti perennemente esauriti, provare e riprovare più volte per più soluzioni, far

ripassare il cliente per ripetere, il giorno dopo la stessa operazione, a volte inutilmente come dimostra una statistica dei casi che abbiamo monitorato in questi ultimi mesi (pardon, anni!).

Per quanto mi riguarda la Direzione Regionale Veneto mi ha chiesto più volte di andare ad Adria per dare i riposi al collega ( richiesta, ovviamente interessata, in quando - essendo io li residente - risparmiavo anche la trasferta ). La mia risposta è sempre stata ferma: NO.

Principalmente per due motivi: - in primo luogo per principio - poi non me la sento proprio più di lavorare senza SIPAX proprio per i motivi che più o sopra ho esposto. Credo che ora abbiate capito perchè è più facile che un cammello passi per la cruna di un ago.....



Uno scorcio di Adria

\* componente RSU n°66





## ALLEANZA

strategica tra Trenitalia e Renfe. Le Società ferroviarie di Italia e Spagna hanno deciso di sviluppare lo sporto ferroviario merci tra i due Paesi, sino ad ora collegati tra loro più con i Tir e i camion. E' nata così Lmc - Logistica mediterranea cargo - Società di proprietà Trenitalia e Renfe che ha come obiettivo primario quello di sviluppare il traffico tradizionale e combinato. Così, da questa estate, Lmc offre ai clienti servizi ferroviari: per il traffico tradizionale si prevedono 92 coppie di treni all'anno tra Reggio Emilia e Buriana (Valencia) per un traffico combinato - invece - 184 coppie di treni sulla direttrice Milano / Barcellona che percorreranno una distanza superiore ai 1000 km. Per offrire un servizio completo, il cosiddetto door-to-door con tariffe uniche ed integrate per l'intero trasporto. La Società Lmc è nata al di là degli aspetti commerciali - per i quali ogni commento va sospeso in attesa di capire lo sviluppo dei traffici transfrontalieri - per evidenziare il fatto che le Società ferroviarie di tutt'Europa si stanno sempre più attrezzando per fronteggiare il mercato europeo, assicurandosi e diversificandosi. Ci incuriosisce, però, sapere con che "diavolo" di contratto saranno assunti i dipendenti di Lmc nel mercato iberico.

Voi dite con il contratto dei Ferrovieri? Ottimisti!!!



## NON SOLO

merci nel mercato del trasporto che si liberalizza. E' di questi giorni la firma per il pacchetto di privatizzazione azionaria di Saf (Società Autolinee Friulane) a Deutsche Bahn, le ferrovie tedesche, che vede come soci di minoranza la NET (comune di Udine), l'APT Gorizia, l'ATAP di Pordenone e Friulia (Società Regionale Friulana) che spaziano dagli investimenti infrastrutturali, al trasporto su gomma e - dulcis in fundo - ad acquisire pezzi importanti nel Friuli.

Dopo la francese SnCF (che è entrata nel pacchetto azionario delle Ferrovie Nord Milano) anche i tedeschi iniziano ad entrare nel mercato ferroviario perché si collochi sul mercato europeo in vista delle future gare per il trasporto pubblico locale, che in Italia si apriranno dal prossimo anno.

Ed il Gruppo FS? Pensa a tagliare personale ed a recuperare costo del lavoro anche attraverso le libertà concesse dal mercato. La strategia industriale e politica di espansione dell'Azienda, non avranno problemi i nostri concorrenti ad invaderci. Ed il mercato si riempie la bocca di privati e di mercato - i nuovi "padroni" del trasporto ferroviario in Italia rischiano di essere proprio gli altri Paesi. (Red.)

