



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

IL FERROVIERE

autonomo e di base



***Buone Feste!!
e...
Buon 2006!!!!***

ANNO II

N° 3/4

Settembre - Dicembre 2005



La nostra strada è agevole, come le nostre tariffe!

Dal 1954 INAT propone al personale delle società che operano nel settore dei trasporti e dei Servizi Ambiente polizze infortuni e polizze ricoveri per dipendenti, pensionati e familiari, polizze vita, polizze finalizzate a creare una rendita o un capitale attraverso un modo nuovo di valorizzare il risparmio.

Dal 1° gennaio 2006 sarà possibile per i dipendenti, i pensionati, i familiari conviventi del comparto società FS **stipulare polizze RCAuto con tariffe sulla Responsabilità Civile e sul Furto/Incendio a condizioni estremamente vantaggiose e rateazione mensile sullo stipendio.**

E, con la polizza **UNA Family**, assicurando più mezzi dello stesso nucleo familiare **un ulteriore 8% di sconto.**

Contatta la sede INAT più vicina o invia un fax o una e-mail per richiedere un preventivo.

inat augura Buone feste

Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma - Tel. 06051574220 Fax 06 51308425
Email: inat@flashnet.it - www.inat.it

Sommario

4

Letterina di Natale

5

Il fondo pensioni ferrovieri

9

La riforma del TFR

12

E il biglietto FS dove lo compro?

14

Un'interpretazione suggestiva

17

A.V. Roma-Napoli: la grande corsa

18

I comitati per le Pari Opportunità tra Istituzioni, organizzazione e disagio sociale

19

Voci sulla rotaia

21

Costituzione SFI



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
GIULIO MORETTI

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
Ezio Ordigoni
Alessandro Trevisan
Carmelo Pugliese
Valentino Mandalari

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

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

LE NOSTRE POSTE SU INTERNET

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

Servizi Utili per chi ci contatta:

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

Chiuso in tipografia il 28 dicembre 2005





Letterina di Natale



Siamo giunti alla fine del 2005, abbiamo attraversato un anno difficile, iniziato nel peggiore dei modi con il terribile incidente di Crevalcore il 7 gennaio.

Proprio questo difficile inizio ha accelerato l'azione sindacale unitaria, già in discussione da alcuni mesi, che partita con l'assemblea nazionale unitaria del 27 gennaio, ha caratterizzato le vicende sindacali di questo 2005.

Nell'assemblea del 27 gennaio le organizzazioni sindacali hanno assunto ambiziosi obiettivi e li hanno condivisi con le RSU/RLS, a partire da quelli sulla sicurezza che la tragedia di Crevalcore aveva posto in nitida evidenza. Partendo dalla richiesta di rivedere un'organizzazione del lavoro, già unilateralmente ridisegnata su tecnologie che ancora non si vedevano in esercizio, proseguendo con la rivendicazione del superamento dell'apparecchiatura VACMA, obsoleta e pericolosa, ponendo l'accento sulla indiscriminata espansione dei servizi ad Agente Unico e la questione degli itinerari convergenti, il Sindacato ha voluto affrontare con la massima determinazione la questione sicurezza.

Con la piattaforma il Sindacato, tutto, poneva al Governo le questioni della regolazione del mercato, la clausola sociale per la regolazione contrattuale del comparto attraverso il CCNL delle Attività Ferroviarie, la difesa dell'unicità del Gruppo FS, il nodo dei finanziamenti necessari all'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria. All'Impresa ponevamo la questione del ripristino di corrette relazioni industriali, il rinnovo del biennio economico 2005/2006, la corretta interpretazione o anche la modifica delle norme contrattuali.

Il sostegno a questa piattaforma si è concretizzato con diversi scioperi nazionali e prima il 19 aprile e poi il 23 giugno sembrava di poter essere pervenuti ad una svolta.

Il buon risultato sul rinnovo del biennio economico, che rappresenta ancora oggi il miglior risultato nel panorama dei rinnovi contrattuali, l'intesa sulle interpretazioni contrattuali, l'impegno alla reinternalizzazione delle attività, gli accordi per il superamento del Vacma nella prospettiva di pervenire a tecnologie non invasive sembravano indicare che la vertenza sindacale si potesse avviare in tempi brevi verso la soluzione.

Successivamente invece tutto si è nuovamente avvitato su se stesso, la trattativa non è riuscita a finalizzare gli obiettivi che si era data con gli accordi del 19 aprile e del 23 maggio, la finanziaria 2006 ha ridotto ancor più drasticamente le risorse per il settore ferroviario, l'azienda ha continuato a forzare la mano sull'installazione e sull'utilizzo del Vacma fino al punto di provocare l'intervento sul territorio di numerose ASL.

Oggi dopo lo sciopero generale del 25 novembre e dopo lo sciopero del 12 dicembre il confronto è ripreso ma non ha ancora trovato il passo per

arrivare alla soluzione della vertenza. Infatti resta di straordinaria attualità il problema dello sviluppo dell'azienda, che ancorché insidiato dai contenuti della finanziaria, mostra una grave e storica crisi gestionale. Ne sono testimonianza le centinaia di soppressioni di treni che quotidianamente provocano le reazioni dei viaggiatori, una crisi senza precedenti che va risolta a tutti i costi.

Siamo lontani da una soluzione anche per quanto riguarda la trasformazione a tempo indeterminato dei rapporti di lavoro "precari", sulla internalizzazione delle attività e sulla vicenda Vacma che vede Trenitalia pagare da sola lo scotto di scelte assurde fatte invece con la corresponsabilità di RFI e del Ministero dei Trasporti.

Vedremo se queste giornate prenatalizie ci porteranno ad un esito positivo della vertenza, diversamente dovremo riprendere del conflitto.

Ma un elemento spicca soprattutto per la sua assenza ed è quello del confronto con il Governo sulla regolazione della liberalizzazione del mercato e sulla clausola sociale per l'applicazione del contratto delle Attività ferroviarie a tutte le imprese del settore, è vero che la spinta sindacale ha portato alcune imprese ad adottare questo CCNL (Serfer, Railion, Wasteels, Ciclt, Appalti Ferroviari) ma questa azione può solo surrogare la mancanza della clausola sociale.

Mettiamo quindi sotto l'albero di Natale, oltre agli auguri per tutti i nostri associati, l'impegno a continuare la nostra azione per il raggiungimento di tutti gli obiettivi della vertenza, clausola sociale in primis.

**A TUTTI L'AUGURIO
DI UN BUON NATALE E
DI UN FELICE ANNO NUOVO**

La Segreteria Generale





Sul fondo pensioni dei dipendenti delle Ferrovie dello Stato negli ultimi 20 si è abbattuto di tutto : Riforma delle Ferrovie dello Stato, prepensionamenti, riorganizzazione societaria delle FS Spa, riforme previdenziali varie.

Una serie di avvenimenti che ha sconvolto la condizione previdenziale dei ferrovieri, creando una pesante situazione di passivo nel bilancio del fondo pensioni e disparità così profonde tra le diverse generazioni di ferrovieri da rendere assolutamente necessario un momento di valutazione per capire quali siano le scelte e le azioni conseguenti da avviare per garantire ai ferrovieri, pur nella difficile condizione posta dalle riforme previdenziali, quel minimo di omogeneità e di equilibrio generazionale necessario ad evitare rotture dannose per la coesione sindacale dell'intera categoria dei ferrovieri.

Lo squilibrio economico del fondo pensioni dei ferrovieri

Il fondo pensioni dei dipendenti delle ferrovie dello stato ha mantenuto sin

dalla sua istituzione (L.418 del 9 luglio 1908) una sostanziale condizione di equilibrio tra entrate (contributi previdenziali) e uscite (pensioni erogate) sino alla trasformazione della vecchia "Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato" (L.210/87) in Ente autonomo successivamente trasformato in Spa (1992) e poi in Holding (2000).

Nel 1987 inizia il cosiddetto risanamento delle ferrovie, il fondo pensioni dei ferrovieri sino ad allora, nonostante alcune leggi degli anni 70 (ex profughi, ex combattenti, ecc.) che avevano

prodotto esodi accelerati, aveva mantenuto un sostanziale equilibrio con oltre 220.000 contribuenti (ferrovieri in servizio) e circa 130.000 pensioni erogate.

Inizia da lì la sua discesa nell'attuale situazione critica. Ovviamente la parte del leone viene svolta dalla Legge 141/90 (prepensionamenti) negli anni dal 90 al 95 a cui si aggiungono negli anni successivi il persistere del blocco del turnover (che vale mediamente circa 3.000 pensionamenti all'anno) il cui effetto è stato ampliato dall'utiliz-

FONDO FERROVIE DELLO STATO			
Numero pensioni con decorrenza nel periodo 1982-2001 ripartite per quinquennio			
<i>Quinquenni dal 1985 al 2000</i>	<i>Pensioni Dirette</i>	<i>Pensioni di reversibilità</i>	<i>Totale</i>
Fino al 1984	35.986	24.286	60.272
1985 - 1989	18.299	9.928	28.227
1990 - 1994	62.037	12.159	74.196
1995 - 1999	28.731	14.271	43.002
2000 - 2004	23.574	15.931	39.505
Pensioni totali al 31.12.2004	168.627	76.575	*245.202

* Al netto delle pensioni degli Assunti Ferroviari

zo delle cosiddette “finestre Dini” fino a tutto il 2001. Come si può vedere nella tabella sopra riportata, la ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato nel periodo 1987 – 2001 gestita con una massiccia espulsione di manodopera attraverso prepensionamenti e pensionamenti ha sconvolto l’equilibrio economico del fondo pensioni dei ferrovieri, aumentando considerevolmente il numero dei pensionati e riducendo di pari passo il numero dei contribuenti (ferrovieri in servizio)

Il risultato di questo “efficientamento Industriale”, che negli ultimi anni è stato spinto all’eccesso, compensando la carenza di personale con l’utilizzo massiccio del lavoro straordinario ben oltre le flessibilità previste dai CCNL, è quello di un fondo pensioni dei ferrovieri (la cui gestione è stata trasferita all’INPS dal 1 aprile 2000) che nel consuntivo 2004 si ritrova con 92.166 iscritti e 246.146 pensioni erogate, con il risultato di un passivo annuo di 3.616 milioni di euro, come è rilevabile dalla tabella riassuntiva dei dati dal 2000 al 2004 del fondo pensioni ferrovieri.

Un “efficientamento Industriale” per alcuni versi e fino ad un certo punto anche necessario, che oggi si è sicuramente spinto troppo oltre, ma sicuramente in tutto e per tutto paragonabile all’utilizzo degli ammortizzatori sociali nell’industria (CIG, prepensionamenti, ecc.), i cui risultati lo diciamo sin d’ora non possono e non potranno essere accampati contro il fondo pensioni dei

ferrovieri. Risultati e effetti sul fondo pensioni dei ferrovieri che vanno invece messi in conto alle scelte di politica ferroviaria europee e nazionali e all’utilizzo degli ammortizzatori sociali.

Uno squilibrio a cui hanno contribuito pensioni troppo generose?

Anche se buona parte della stampa ha sempre considerato il trattamento previdenziale dei ferrovieri troppo generoso, è questa una voce che appartiene alle leggende popolari.

Nonostante il riequilibrio dei trattamenti rispetto alla retribuzione in essere operato con i CCNL del ’94 e del ’98, che hanno introdotto i due EDR (1995 e 1998) e trasformato l’ex premio di fine esercizio in APP (assegno personale pensionabile), il trattamento pensionistico dei ferrovieri è ancora oggi, in una ipotetica graduatoria, una pensione da metà classifica (vedere tabella a lato). Quindi le ragioni dello squilibrio economico del fondo pensioni dei ferrovieri non stanno sicuramente nell’entità dei trattamenti pensionistici dei ferrovieri, ma risiedono in una ristrutturazione dell’impresa ferroviaria nazionale che è gravata per intero sul conto economico del Fondo pensioni dei Ferrovieri.

La rottura generazionale

Oltre alla rottura generazionale che le riforme pensionistiche hanno prodotto

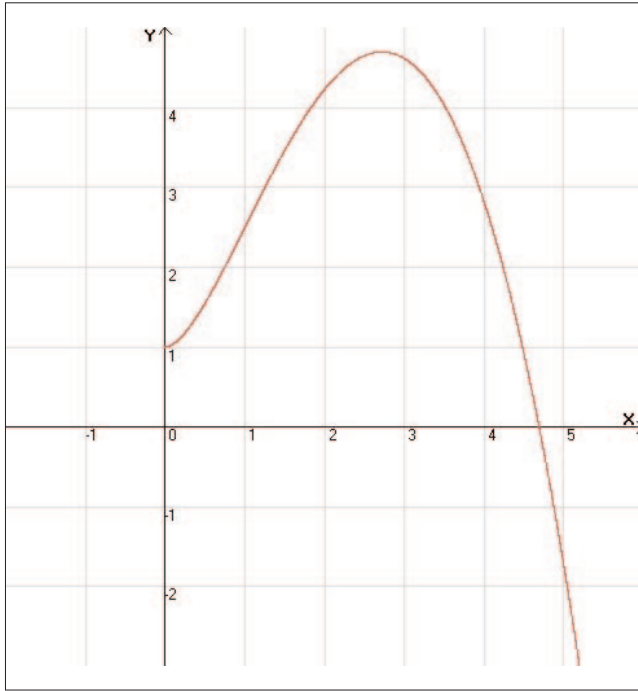
tra i lavoratori italiani, i cui effetti abbiamo illustrato nel numero scorso del giornale (articolo “TFR o Fondi pensione?”), sui ferrovieri pesa un ulteriore elemento di discontinuità tra generazioni generato da una interpretazione capziosa con cui l’Istituto Nazionale della Previdenza Sociale (INPS), sulla base dei chiarimenti contenuti nella circolare n. 124 del 6.08.04 ha stabilito la non iscrivibilità al Fondo del personale nuovo assunto dalle società costituite per cessioni di ramo d’azienda da parte delle FS, a far data dal 1° aprile 2000. Una decisione che determina le condizioni di un Fondo chiuso con il dirottamento dei contributi di gran parte dei nuovi assunti ad altro fondo quale quello generale dei lavoratori dipendenti (FPLD).

Un orientamento, quello Inps, in combutta con la volontà espressa dal Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e contenute in una nota della Direzione Generale per le politiche previdenziali in cui il Direttore Generale sostiene infatti che “*il parere è coerente con una visione sistematica delle regole e dei principi generali alla base del regime previdenziale, orientato verso l’armonizzazione delle discipline e il progressivo esaurimento di gestioni specifiche*”.

In sostanza l’art.43 della legge 488/99 (finanziaria 2000) dispone la soppressione del Fondo Pensioni dei Dipendenti delle Ferrovie dello Stato con

FONDO SPECIALE PERSONALE FERROVIE DELLO STATO				
Tabella riassuntiva degli elementi caratteristici della gestione				
Anni	2001	2002	2003	2004
Totale entrate (Milioni euro)	1.055	1.143	1.188	950
Totale uscite (Milioni euro)	4.082	4.422	4.426	4.566
Saldo entrate/uscite (Milioni euro)	- 3.027	- 3.279	- 3.238	- 3.616
Numero iscritti	104.900	96.800	95.130	92.166
Numero pensioni vigenti	245.716	251.294	250.185	246.146

IMPORTI MEDI ANNUI EROGATI DAI DIVERSI FONDI PENSIONE	
(anno 2004, valori in euro)	
Dirigenti Industria (Fondo INPDAL)	44.009
Piloti, tecnici e assistenti di volo	34.071
Ex Fondo Telefonici	22.517
Ex Fondo Elettrici	21.577
Fondo Esattoriali	19.527
Ex Fondo Trasporti (Autoferro)	17.680
Fondo Ferrovieri	17.558
Fondo Gas	17.374
Ex Dazieri	14.012
Minatori	12.397
Spedizionieri Doganali	10.336
Fondo Lav.dipendenti (FPLD)	9.246



(FPLD) con una decisione assunta dall'INPS ad agosto 2004 con effetto retroattivo.

Va sottolineato che il Comitato amministratore del Fondo pensioni dei ferrovieri (di cui fanno parte i rappresentanti delle O.S.) si è immediatamente opposto a questa interpretazione con una chiara presa di posizione:

“Il nostro parere è che la ratio della legge non possa essere messa in

contemporanea istituzione presso l'INPS di un apposito fondo speciale a far data dal 1 aprile 2000, che ad esso subentra nei rapporti attivi e passivi, a cui sono obbligatoriamente iscritti i lavoratori già dipendenti di Ferrovie dello Stato Spa alla data del 31.3.2000, nonché il personale nuovo assunto di detta società dal 1 aprile 2000.

Successivamente è intervenuta la trasformazione di FS Spa nel nuovo gruppo di società (Trenitalia, RFI) che dipendono da FS Holding Spa. In questa trasformazione, da un'unica azienda ad un gruppo di aziende, si incunea l'interpretazione giuridica del Ministero del Lavoro e della Direzione Generale dell'INPS, che ovviamente propendendo per l'eliminazione dei Fondi Pensioni specifici a favore del Fondo Pensioni Lavoratori Dipendenti (FPLD), ha indicato che per gli assunti dal 1 aprile 2000, solo i dipendenti di RFI Spa (che giuridicamente succede a FS Spa) possono continuare ad essere iscritti al Fondo Pensioni dei Dipendenti delle Ferrovie dello Stato.

Il personale dipendente da Trenitalia Spa, assunto a far data dal 1 aprile 2000, viene quindi iscritto al fondo generale dei lavoratori dipendenti

discussione da cambiamenti di denominazione sociale. Questo Fondo pensioni è quello dei ferrovieri, poco importa che, anziché dipendere da una sola azienda, i ferrovieri dipendono da un gruppo di società appartenenti al medesimo gruppo, altrimenti si viola il principio cardine dell'istituzione del Fondo, relativo alla sua istituzione “alle medesime condizioni” esistenti all'atto della soppressione del precedente fondo pensioni di cui all'art.209 del T.U.1092/73”.

Nonostante questa chiara presa di posizione del Comitato amministratore del Fondo, l'INPS ha proceduto a trasferire tutti i dipendenti assunti da Trenitalia a far data dal 1 aprile 2000 al Fondo Pensioni generale dei lavoratori dipendenti.

Questa situazione ci porta a diverse considerazioni tutte negative:

1. Il Fondo pensioni dei ferrovieri diventa in questo modo sostanzialmente un “fondo chiuso”, destinato ad una sempre più grave asfissia economica in quanto il turnover (sostituzione dei pensionati con nuove assunzioni) degli attuali 92.166 iscritti sarà alimentato solo dalle nuove assunzioni di RFI Spa

che ha meno di 37.000 dipendenti.

2. Le figure professionali che nel Fondo pensioni dei ferrovieri usufruiscono delle tutele rispetto ai limiti ridotti di “pensione di vecchiaia” ed al meccanismo degli aumenti di valutazione di cui al D.lgs.503/92 (58 anni e decimo pensionabile per macchina, viaggiante e manovra) si trovano quasi esclusivamente tra i dipendenti di Trenitalia, i cui assunti dal 1 aprile 2000 sono quindi esclusi da queste tutele con una prospettiva di pensionamento a 65 anni senza alcun aumento di valutazione.
3. L'abbattimento di queste tutele, mentre le riforme previdenziali allungano la vita lavorativa oltre i 60 anni e nessuna risposta è stata data al problema delle attività usuranti, crea in prospettiva nuovi problemi sociali e una ulteriore frattura generazionale tra i ferrovieri.

Ci troviamo quindi di fronte alla necessità indifferibile di riesaminare le prospettive previdenziali della categoria, a cui peraltro si pongono i nuovi problemi dell'allungamento della vita lavorativa.

Le vecchie tutele riservate ad alcune categorie (macchina, viaggiante e manovra) sono state cancellate, mentre l'allungamento della vita lavorativa a 65 anni mette in discussione la possibilità di mantenere una condizione psicofisica sufficiente anche per altre categorie (in particolare quelle dell'esercizio).

In questa logica e in quella di un sistema ferroviario formato da più imprese si deve porre invece il riesame delle prospettive previdenziali dei ferrovieri a cui da queste pagine lanciamo una sollecitazione a tutte le O.S. per un movimento unitario che traguardi ad un futuro previdenziale dei ferrovieri più omogeneo tra le generazioni e più equo.

A woman with curly hair, wearing a blue dress, stands on a beach looking at a large, leaning tree. The background is a blue sky with clouds and the ocean.

IL PIÙ GRANDE GRUPPO ITALIANO SPECIALIZZATO NELLA MODERNA GESTIONE DELLE RISORSE UMANE

Obiettivo Lavoro, il futuro del lavoro, segue il processo di evoluzione del lavoro interinale, trasformato in somministrazione. Offre servizi di selezione con l'obiettivo di permettere il rapido incontro tra domanda ed offerta, rispondendo alle esigenze delle imprese e delle persone. Organizza inoltre la formazione del vostro futuro lavorativo, rispettando l'effettiva esigenza di competenza espressa dalle aziende.

150 Filiali in tutta Italia

Reggio Emilia – Via Emilia S. Stefano, 28 – Tel. 0522 406422 – e-mail reggioemilia@obiettivolavoro.it

Correggio – Corso G. Mazzini, 25/D – Tel. 0522 631968 – e-mail correggio@obiettivolavoro.it

Guastalla – Via Gonzaga, 39/C – Tel. 0522 219839 – e-mail guastalla@obiettivolavoro.it

Numero Verde
800-339977

www.obiettivolavoro.it
Agenzia per il lavoro. Aut. Min. Lavoro n°30/98

 **OBIETTIVO
Lavoro®**
IL FUTURO DEL LAVORO

La riforma del TFR

Alla fine, dopo un lungo batti e ribatti e vari rinvii, il decreto sulla riforma del TFR è stato approvato dal Consiglio dei Ministri, ma la riforma andrà in vigore dal 1 gennaio 2008 e a quella data scatterà il previsto periodo di sei mesi per il silenzio assenso da parte del lavoratore. Il rinvio al 2008 della riforma del trattamento di fine rapporto e del riordino della previdenza complementare

è una “soluzione all’italiana” e il “teatrino della politica” ha messo molto di suo nella (non) soluzione con cui il Consiglio dei ministri gravato da un fardello di interessi contrapposti e non conciliabili, ha scelto con un po’ di furberia di scaricare sulle spalle del prossimo Parlamento e del nuovo Governo, che senza lo spettro delle imminenti elezioni, potrà agire, magari

agevolato e surrogato in questo dalla direttiva dell’Unione Europea, in fase di elaborazione, sulla previdenza complementare e integrativa.

I motivi che hanno portato a questa decisione sono diversi e tra di loro contrapposti.

Gli oppositori dell’attuale formulazione del decreto delegato fanno leva su due elementi:

- a) i vincoli contrattuali alla portabilità del contributo del datore potrebbero essere passibili di censura da parte della Consulta per abuso di delega;
- b) le agevolazioni fiscali e per l’accesso al credito, a favore dei datori di lavoro conferenti il tfr, potrebbero incorrere nelle sanzioni della Ue come “aiuti di Stato”.

Il primo riguarda l’equiparazione fondi chiusi e fondi



aperti e la cosiddetta portabilità della pensione complementare, su questa materia qualunque decisione fosse stata presa, avrebbe portato a duri contrasti, o con le parti sociali o con il mondo delle assicurazioni. Come è noto le assicurazioni rappresentate dall'ANIA spingevano per la completa equiparazione tra fondi chiusi, fondi aperti e previdenza individuale (PIP) attraverso la fruibilità da parte di tutti questi soggetti del contributo a carico dell'impresa, che nell'attuale formulazione, come previsto dalle intese con le parti sociali, è utilizzabile solo da parte dei fondi chiusi (fondi aziendali o di comparto, tipo Eurofer).

Il Consiglio dei Ministri per avallare la richiesta dell'ANIA avrebbe dovuto operare un Patto per l'Italia alla rovescia, in quanto ben 24 parti sociali (sottoscrivitrici di un avviso comune) sono schierate a difesa del testo predisposto dal ministro Roberto Maroni, osteggiato invece dall'Ania (l'associazione delle compagnie di

assicurazione), che adombra motivazioni riguardanti il principio della parità di condizioni tra tutte le forme riconosciute di previdenza complementare e l'esplicito riconoscimento della portabilità del contributo del datore al lavoratore che decida di non aderire o di uscire da un fondo chiuso.

Ora è molto probabile che l'Unione Europea, come ha dimostrato di fare sinora, privilegi anche in questo campo una logica liberista e quindi emani una normativa a favore della completa equiparazione di tutte le forme previdenziali e surroghe, in questo senso e prima del concreto avvio della riforma (2008), le decisioni che avrebbe dovuto prendere un Consiglio dei Ministri su cui gravava, oltre agli interessi contrapposti di cui sopra, un palese conflitto di interessi del Presidente Berlusconi, proprietario del gruppo assicurativo Mediolanum, uno dei principali soggetti del mercato assicurativo previdenziale.

Siamo convinti sia necessa-

rio opporci a questa visione che considera la previdenza come un business. La piena equiparazione consentirebbe a banche e ad assicurazioni di porsi in piena concorrenza con i fondi chiusi adottando politiche di investimento spinte, che in alcuni brevi periodi consentirebbero rendimenti più attrattivi, ma che inevitabilmente nel lungo periodo genereranno situazioni di dissesto finanziario che comprometteranno il futuro previdenziale di migliaia di lavoratori.

I casi di "cattiva gestione" europei, americani, ma anche italiani (vedi riquadro Fondo Comit) sono già diversi, il libero mercato nella previdenza, seppur integrativa (come in tutte le questioni di rilievo sociale), non può dare sufficienti garanzie.

Quello della fiducia è un nodo, che se non sarà sciolto positivamente con strumenti di garanzia collettivi, terrà lontano dalla previdenza integrativa la maggior parte dei lavoratori.

Il secondo motivo ci fa comprendere come in questi anni l'accantonamento del TFR, abbia costituito per le imprese una forma di finanziamento a bassissimo costo. L'ammontare dei fondi liberati dal rinvio della riforma del Tfr; si tratta di 400 milioni per il 2006, 930 per il 2007 e di 730 per il 2008. Insomma 2.060 milioni (3.988 miliardi di lire) in tre anni, già stanziati nel decreto com-petitività e in quello fiscale ha scatenato gli appetiti e fioccano le più svariate proposte per il loro utilizzo. Dimenticandosi in molti (troppi) che sono risorse che sarebbe bene utilizzare per incrementare i carenti ammortizzatori sociali a tutela del mondo del lavoro.

Fondo pensione Comit: tutto in fumo

I pensionati ex dipendenti Comit lamentano di veder andare in fumo anni di contributi e anche gli attuali dipendenti non sono soddisfatti del passaggio della loro posizione al fondo pensione FAPA del Gruppo Intesa

I pensionati ex dipendenti di Comit lamentano di aver versato per anni contributi al fondo pensione omonimo per ritrovarsi oggi senza la rendita vitalizia promessa, ma con una somma una tantum.

I lavoratori ancora in attività, invece, sono stati trasferiti, senza possibilità di scelta, al FAPA, il fondo pensione del Gruppo Intesa, società che ha inglobato la Comit. Un provvedimento che, protestano i lavoratori, viola la legge che prevede il diritto di scegliere dove trasferire la propria posizione.

La decisione è stata presa a causa dei seri problemi finanziari del fondo Comit che, sostengono gli amministratori, è stato liquidato proprio per salvaguardare gli interessi di pensionati e lavoratori.

Con la riforma della previdenza integrativa infatti il Fondo Comit ha modificato il metodo di calcolo delle pensioni, passando da un sistema parzialmente retributivo a uno contributivo. Prima, i versamenti dei nuovi iscritti servivano a pagare la rendita di chi in pensione era già andato. Con la riforma, i versamenti confluivano invece in salvadanai virtuali individuali: al termine del periodo di contribuzione la rendita sarebbe stata calcolata in base al totale dei contributi e dei rendimenti maturati, tenuto conto della vita residua attesa alla data del pensionamento. Questo sistema, unito a errori di gestione, ha fatto cadere il fondo in gravi problemi finanziari e gli amministratori hanno deciso di liquidarlo. Questa vicenda conferma quanto già detto: con i fondi pensione, la futura rendita, chiamata a integrare la pensione pubblica sempre più scarna, è soggetta ai rischi di mercato e di errori di gestione.

E IL BIGLIETTO FS DOVE LO COMPRO?

Non credo che il Sindacato si farà trovare come George W. Bush all'alba dell'arrivo, a New Orleans, dell'uragano Katrina. Non credo, cioè, che ci faremo trovare completamente impreparati se – al sorgere di un altro giorno, ma a Roma in Piazza della Croce Rossa – qualcuno ci verrà a dire che le biglietterie non sono più una struttura ferroviaria, che è stato stipulato un accordo di cessione degli Impianti (e degli addetti?) al Tour Operator *Caio* o alla catena di Agenzie di Viaggio *Tizio*.

Di certo, però, non possiamo sottacere che alcuni “*metereologi*” FS stanno valutando il caso e l'effetto, i guadagni e le perdite di una possibile operazione che spazzerebbe via dal Contratto FS qualche migliaio di addetti, ma priverebbe – d'altro canto – Trenitalia di una diretta fonte di introito. Inoltre in Società sanno (ma non dicono) che dare all'esterno il front-line è un'operazione “a rischio” rispetto ai buoni livelli di qualità raggiunti dai nostri addetti alla vendita, nonostante le assunzioni mancate, le mancate professionalizzazioni e le carenze tecnologiche.

E che il personale ancor oggi garantisca un servizio decente non lo diciamo noi, ma tutte le indagini demoscopiche sul settore FS e tutte le interviste all'utenza che – ciclicamente – organi di stampa e mass media confezionano con l'intento (neanche tanto velato) di saltare addosso alle inefficienti Imprese pubbliche: le migliori performance sono riservate alla cortesia ed alla professionalità dei Ferrovieri. Ciò non toglie che le previsioni dicono che i venti della privatizzazione aumentano di forza, che le logiche di spezzettamento del servizio e della cessione in appalto di attività sono sempre più in auge dentro il Gruppo FS. E' giunto, perciò, il tempo che i Rappresentanti dei Lavoratori dicano la loro sulle prospettive, sulle scelte e sulle opportunità che il servizio di vendita alla clientela può offrire dentro un mercato che – a mio parere – va aggredito e non subito.

Quando, nel maggio del 1999, l'OrSA si oppose con forza alla Divisionalizzazione ed allo spezzettamento – tra le altre - delle attività di vendita non lo fece per mera contrapposizione o per compiacere i Ferrovieri. Anzi, motivò la sua posizione evidenziando:

- le palesi diseconomie di scala in termini di risorse umane e utilizzazione del personale;



- il moltiplicarsi dei costi per le conseguenti sovrastrutture;
- l'incapacità di dotarsi di una comune politica commerciale in ambito ferroviario.

A parere di molti (anche di alcune OO.SS. che oggi spudoratamente affermano: “*Noi l'avevamo detto...*”) la nostra era una posizione strumentale, quasi “anti-moderna”. Oggi – invece – la stessa Trenitalia ha riconosciuto l'illogicità di questa scelta ed ha innestato una, per certi versi clamorosa, retromarcia.

Il Sindacato deve ora cogliere questa opportunità per fare un ragionamento ad ampio respiro sulle potenzialità di questo settore, sulle capacità produttive e di attrazione per la clientela e sulle motivazioni per le quali le biglietterie devono rimanere un settore strategico del core business aziendale. Furono queste stesse motivazioni (la centralità del servizio commerciale dentro FS) che quasi un decennio fa portarono all'accordo che apriva la strada alla diversificazione delle vendite in biglietteria (treno + hotel, aerei, pullman, manifestazioni sportive e culturali) ed alla formazione di agenti di viaggio attingendo dai Capi Gestione delle biglietterie. Un'importante intesa che puntava ad aumentare la professionalità dei ferrovieri e ad aggredire un mercato – quello del turismo – in costante sviluppo.

In quell'occasione l'Impresa si impegnò, tra l'altro, a non concedere ulteriori spazi nelle stazioni per l'apertura di punti vendita in diretta concorrenza con le biglietterie.

Quell'accordo purtroppo naufragò quasi subito, vuoi per la cessione della CIT (che privò FS di quella struttura che poteva supportare lo sviluppo verso le agenzie di viaggio ferroviarie), vuoi per la successiva divisionalizzazione che spezzò la vendita in due tronconi tarpandone la capacità di penetrazione nel territorio e nel mercato del trasporto e del turismo.

FS, cioè, scientemente decise di percorrere un sentiero inverso rispetto a quello intrapreso, tanto per fare un esempio estremamente calzante, dalle Poste Italiane. Queste ultime, avendo l'opportunità di aggredire il mercato finanziario e di sottrarre – come poi avvenuto – clientela alle banche, hanno deciso di sfruttare il loro più grande punto di forza: la ramificata presenza su tutto il territorio italiano. Così, oggi., da Merano ad Agrigento, anche nel più sperduto ufficio postale si possono aprire conti correnti, pagare con il Postamat e farsi un mutuo o una assicurazione.

Per la commerciale ferroviaria, invece, solo scelte sciagurate che, unite alla proliferazione (altro che blocco!) di agenzie di viaggio che ci fanno concorrenza in casa, hanno di fatto impedito ai nostri Impianti di svilupparsi e di competere nel mercato turistico italiano.

Ma questa non può essere assunta come una tendenza ineluttabile, alla quale dobbiamo adeguarci senza credibili alternative che - invece - noi abbiamo il dovere (e siamo in grado) di proporre.

Prendiamo ad esempio le ferrovie canadesi: un qualsiasi cliente può non solo acquistare il biglietto ferroviario, ma farsi un intero itinerario turistico comprensivo di pullman, hotel, escursioni guidate, ristoranti e serate teatrali. Il tutto “made in Viarail” (l'impresa ferroviaria nordamericana ndr).

La sfida sta, insomma, nella capacità del Sindacato di mettere al centro del confronto con Trenitalia la logica dello sviluppo, del patrimonio da valorizzare, delle joint – venture da perseguire, delle acquisizioni (tecnologiche, industriali, manageriali) da porre al servizio di un obiettivo alto: **fare logistica anche nei Passeggeri, non solo nelle Merci.**

Ancor più necessaria è questa scelta se ragioniamo in ottica “piccole biglietterie”: lì la sopravvivenza è legata non solo alla capacità di vendere i tagliandi di viaggio, ma alla possibilità di diversificare quanto più possibile l'offerta per dare un servizio ampio e completo. Personalmente non mi scandalizzerei se il ferroviere vendesse, domani, anche riviste o giornali, mappe cittadine o i biglietti della partita: importante è che la stazione, anche la più piccola, sia presidiata da personale FS e si trasformi in un centro d'attrazione e di introiti a favore, ovviamente, di Trenitalia.

Diversamente il declino è dietro l'angolo, casomai avvalorato dalla tesi secondo la quale la vendita indiretta (agenzie – internet – macchine emettitrici) soppianderà a breve gli sportelli e l'emissione tradizionale dei tagliandi di viaggio.

I sostenitori di tale ipotesi indicano la Francia quale esempio illuminante di un futuro scenario, anche italiano: lì oltre il 60% dei biglietti verrebbe acquistato (il condizionale è d'obbligo) via Internet. Peccato che oltre ad essere esagerata per la Francia, questa percentuale è inarrivabile – almeno a medio termine - nel nostro Paese. Anzi, come possono testimoniare tanti colleghi, Internet spesso complica le cose agli stessi clienti che – poi – si rivolgono alle nostre biglietterie per chiedere aiuto e conforto.

Un'ultima considerazione: gli unici introiti certi e verificabili vengono dalle biglietterie, il costo del lavoro è oggi sotto controllo (soprattutto nelle biglietterie ex Passeggeri NI). Ergo, che interesse abbiamo a privarci di tale servizio? Un vecchio ferroviere mi diceva che “*La ferrovia c'è chi la prende per le tette e chi per la coda*”.

Non è che a qualcuno, disinteressatamente, è venuto in mente di vendere le *tette*?

(a.t.)

Il problema delle biglietterie in Francia

Sciopero dei rappresentanti SnCF contro la soppressione di 2330 posti di lavoro.

Oggi, 9 novembre, la direzione della SnCF ha presentato il suo piano di soppressione di 2330 posti di addetti alle biglietterie entro il 2008.

I ferrovieri hanno manifestato la loro opposizione a questa soppressione massiccia di posti di lavoro che comporterà una grave difficoltà nella distribuzione dei biglietti e nei centri di prenotazione per telefono.

Questa politica di distribuzione disumanizzata va contro le necessità degli utenti che non hanno mai richiesto alla SnCF di chiudere gli sportelli e forzarli all'utilizzo di internet.

L'appello unitario allo sciopero rinnovabile a partire dal 22 novembre delle federazioni sindacali CGT - FO - Sud-Rail e FGAAC è la prossima tappa di mobilitazione di tutti i ferrovieri per fare cedere la direzione.

Dopo lo sciopero del 22 novembre

Il progetto detto “di evoluzione della distribuzione” che prevedeva 1300 soppressioni di posti di lavoro nella vendita dei titoli di viaggio nel 2007 e 2008 non è più considerato come decreto e sarà discusso ulteriormente. Le soppressioni dei posti di vendita sono riportate, nel 2006, da 520 a 420, inoltre saranno creati nel 2006.200 posti di lavoro di agenti commerciali allo scalo.

Un'interpretazione suggestiva

Che l'Italia fosse un Paese di “spaghetтари”, lo abbiamo letto, purtroppo spesso, sui quotidiani e sui rotocalchi stranieri.

Ed altrettante volte, credo, sia spuntato in noi quel comprensibile spirito di ribellione, di rabbia per quelle stesse affermazioni, e non tanto per un senso nazionalistico quanto per la cosciente rappresentazione di una realtà nostrana che credevamo paradossale.

A ben vedere, infatti, la realtà non sempre è molto distante, pur con le dovute correzioni per non incappare nel fatale errore di fare di ogni erba un fascio, dalle critiche (salvo poi vagliare “da qual pulpito vien la predica”).

Anche se occorre sottolineare che, altrettanto spesso, oggi, molte paradossalità discendono quasi a cascata da indicazioni, indirizzi politici, disposizioni normative impartite ed emanate dagli organismi della comunità economica europea.

Tra le incongruità che inducono alla meraviglia (ma in senso negativo) è la marcata ambiguità (ove più ove meno) che attraversa la materia delle relazioni sindacali nel nostro continente ed in particolare nel nostro Paese.

Così, mentre l'esigenza di conferire un assetto preciso e regolamentato alla rappresentanza sindacale ed all'efficacia dei contratti collettivi ha trovato l'assenso verbale e formale da parte di politici di Governo e di opposizione, nella passata e nell'attuale legislatura,

ancor oggi siamo in attesa di un sistema di regolamentazione in materia, idoneo ad evitare il caos.

Una realtà caotica che imperversa determinando un progressivo impoverimento dei lavoratori dipendenti ed ingenerando un involutivo processo economico, spingendo sull'acceleratore della recessione dovuta in prevalenza alla strutturale carenza di domanda.

Tale meccanismo perverso peraltro è gravato da un'ulteriore stortura, che impedisce alle componenti sociali ed economiche di regolare, modificare e indirizzare i loro comportamenti con i rapporti di forza e con l'autotutela. Il pensiero si rivolge immediatamente alle leggi che hanno regolato il diritto di sciopero (legge 146/90 e 83 /00) in attuazione dell'art. 40 della Costituzione.

Il sistema che scaturisce dall'attuazione dell'art. 40 e dalla mancata realizzazione dei contenuti dell'art. 39 Cost. è caratterizzato (e fortemente sbilanciato) da una propensione alla repressione che allontana i lavoratori dal coinvolgimento nel processo produttivo in termini attivi.

Anzi la spinta involutiva anche sotto il profilo democratico (nel senso proprio e letterale del termine) che tale assetto normativo ha determinato, ha trovato come naturali conseguenze le voci che si sono alzate (persino da parte di componenti sindacali, ricordiamo

tutti i proclami di Cofferati con cui si esortava il Governo in carica ad emanare un decreto legge che inasprisse le regole “antisciopero”, così come assistiamo ancor oggi a tentativi analoghi, vedi il libro bianco del Ministro del Welfare Maroni)) a sollecitare un maggior controllo e “affievolimento” del diritto di sciopero.

Pur nel formale e dovuto rispetto nei confronti degli autorevoli giuristi, costituzionalisti e giuslavoristi, che si sono avvicendati dai vari pulpiti degli innumerevoli convegni in materia, e che hanno presentato in termini compatibili con l’ordinamento tale assetto, non ci sembra che il sistema sopra descritto possa considerarsi compatibile con la realtà giuridica prefigurata dalla carta costituzionale. Non soltanto in termini materiali ma anche forma-



li. Riteniamo che qualcuno possa considerare una interpretazione di questo tipo quantomeno “suggestiva”; ma a ben vedere lo è meno di quanto possa apparire a prima vista. Infatti la mancanza assoluta nel nostro ordinamento di una norma regolatrice dell’efficacia dei CCNL

da un lato sbilancia il sistema nel senso sopra rilevato, dall’altro impedisce in concreto la libera iniziativa sindacale, di cui l’autotutela è una fondamentale componente, soprattutto in settori in cui l’esercizio del diritto di sciopero è fortemente limitato da franchigie, regole serrate e nel contempo confuse, rarefazioni, oggettive e soggettive, cavilli burocratici, conciliazioni preventive, termini vari: insomma tempi biblici e chicanes interminabili per l’esercizio del diritto di sciopero.



Così un'organizzazione sindacale, indipendentemente dal fatto che rappresenti o meno una larga parte di lavoratori non ha alcuna possibilità di svolgere la propria azione sindacale di autotutela o di dissenso nei confronti di una non condivisa condotta datoriale. Non avrà neanche la possibilità immediata di contestare con strumenti forti la assoluta mancanza di relazioni sindacali e le prevaricazioni unilateralmente poste in essere dalla controparte.

E' un sistema evidentemente incompatibile con un assetto democratico del mondo del lavoro, così come concepito dal nostro costituente, e aggravato dall'abolizione con referendum, tenutosi l'11 giugno 1995, del riferimento alla maggior rappresentatività contenuta nell'art. 19 della legge 300/70.

C'è da interrogarsi del perchè il sistema si

trovi oggi ad essere così sbilanciato. Le conseguenze negative sono evidenti e le possibilità di redistribuzione dei redditi, che oggi l'economia richiede per un rilancio stesso della produzione, sono rimesse a meccanismi ...inesistenti, evanescenti e fasulli.

Appare sin troppo chiaro che gli interessi economici privati prevaricano l'interesse generale ad un ordinamento democratico, ossia alla condivisione di una crescita culturale, economica e sociale, che però è vista con fastidio dai c.d. poteri forti del nostro Paese, sempre più "trasversali" negli schieramenti politici.

Un errore di prospettiva che già oggi sta mostrando i suoi effetti negativi, in termini di crisi economica e d'impoverimento del Paese, sotto ogni profilo.

Marco Mariani

DOVE PUÒ PORTARE IL LIBERISMO

L'Australia cancella il sindacato

In nove anni di governo i conservatori hanno demolito i diritti conquistati con un secolo di lotte

Il Senato australiano ha approvato le leggi che ridisegnano il sistema contrattuale del paese. Con questo atto, il governo australiano ha coronato l'attacco probabilmente più ampio e determinato al movimento sindacale nel mondo industriale avanzato. Nel '96 è stata approvata una legge che limita le materie incluse negli accordi collettivi. Per garantire la difesa di condizioni di impiego, ottenute con dure lotte, i sindacati hanno dovuto condurre trattative aziendali. Il governo ha poi approvato una legislazione che rafforza la possibilità di stipulare contratti di lavoro individuali (Awa). Le associazioni degli industriali, quella che rappresenta i piccoli datori di lavoro e quella del grande capitale - hanno fatto da apripista per l'introduzione degli Awa che sostituiscono gli accordi collettivi e sono diventati strumenti per sbattere fuori dai posti di lavoro il sindacato, indebolire le tutele sull'impiego ed erodere i diritti. Il governo stesso ha cercato in modo aggressivo di negoziare gli Awa con i dipendenti pubblici. Un attacco che ha contribuito a una riduzione significativa dei tassi di sindacalizzazione nel settore pubblico. Il governo ha anche cercato di costringere gli imprenditori privati a porre fine agli accordi aziendali negoziati sindacalmente. La legge approvata in questi giorni mira a estromettere i sindacati dall'industria

istituendo anche una forza di polizia speciale incaricata di regolare e limitare il ruolo dei sindacati nell'industria. La Industrial Relations Commission sarà incaricata di ridurre la gamma di termini e condizioni di impiego tutelati negli accordi collettivi, imponendo disposizioni che prevedono forme di impiego più flessibili. Presentata dal governo come una "modernizzazione" degli accordi collettivi, la nuova legge costringerà i lavoratori a cercare di assicurarsi le tutele negli accordi aziendali e in particolare in quelli individuali. Questo spazzerà via gli accordi precedenti su paghe, permessi e orari. La centenaria pietra angolare del modello istituzionale social-democratico sarà smantellata. Questa legge sta costringendo i lavoratori a ritornare alla lotta per il salario, per le condizioni di lavoro e i diritti. Risolvere le dispute di lavoro sarà più difficile e sarà rafforzato il diritto delle imprese di imporre il ritorno al lavoro. Le tutele legali contro il licenziamento sono state ridotte, così come è stato reso improbabile il diritto d'ingresso del sindacato nei posti di lavoro. I lavoratori subiranno severe restrizioni nel loro diritto di mobilitazione, mentre il datore di lavoro può chiedere un intervento del tribunale per bloccare l'azione di sciopero.

A.V. ROMA - NAPOLI: LA GRANDE CORSA

Quasi c'eravamo. Il 13 dicembre 2005, avrebbe dovuto aprire la tanto pubblicizzata alta velocità sulla linea Roma - Napoli, il grave incidente di Roccasecca (sommato ad altre difficoltà) ne ha motivato il rinvio.

Velocità da capogiro, tecnologia moderna, oltre il 50% di abbattimento dei tempi di percorrenza dalla Capitale alla città Partenopea. Quindi tutto è pronto.

E invece no! Eh sì, perché poco prima di due mesi dal varo della nuova linea A.V., R.F.I., che nel frattempo aveva cominciato la sperimentazione della nuova linea, si è accorta che non tutto andava come programmato.

I lavori alle infrastrutture risultavano tutt'altro che completati, piani schematici non corrispondenti al reale posizionamento degli impianti, altre problematiche legate all'avviamento di una linea così tecnologicamente innovativa.

Quindi si sarebbe dovuto pensare ad un logico slittamento dei tempi per il varo. Niente affatto, l'input è stato perentorio: questo varo "s'ha da fare", costi quel che costi! E allora ecco che è partita la grande corsa verso il 13

dicembre! Come?

Presto fatto, le Imprese appaltatrici, che come è noto, applicano ai propri dipendenti il contratto dei(fate voi), hanno concentrato i loro sforzi lavorando giorno e notte senza soluzione di continuità affinché il committente potesse avere il lavoro finito alla data stabilita. E fin qui nulla di nuovo direte voi! Però, ed è questo il punto, in questa grande rincorsa sono finiti anche i poveri ferrovieri a cui, loro malgrado, viene applicato un CCNL diverso dagli operatori extra fs.

Prestazioni notturne o pseudo tali da 13 ore consecutive, orari di lavoro fuori da ogni logica e normativa, in barba a tutti gli ordinamenti contrattuali, legislativi e alla sicurezza. Il tutto condito dalla conoscenza incerta (formazione esclusivamente teorica) che il personale FS possiede dei nuovi impianti presenti sulla linea.

Insomma c'è di tutto un po', compresa l'inconsistenza di personale presente negli impianti di giurisdizione di questa linea. Ho scelto di scriverne in maniera ironica, perché quello "leggero" mi sembra l'unico modo per

descrivere una realtà che ha dell'incredibile, intendiamoci sia la nostra che quella extra FS.

E' oramai divenuto "normale" vedere gli agenti delle c.d. "Ditte" operare anche 15 ore consecutive, ed è altresì divenuto consueto lo sfondamento delle 80 notti annue da parte di personale appartenente alla Manutenzione Infrastruttura, per non parlare dell'abuso che si fa del servizio della reperibilità (chiamate in reperibilità per svolgere manutenzione programmata comprese le prestazioni notturne), o dell'inosservanza delle norme previste dalla Istruzione Protezione Cantieri. Dal canto nostro, come S.A.P.I.E. Or.S.A., rimanendo vicino agli operatori della Manutenzione infrastruttura, continueremo a denunciare e combattere le prevaricazioni che l'Azienda R.F.I. sta adoperando nei confronti dei propri dipendenti. Nel frattempo, in attesa del 13....., ci rimane una curiosità, chi taglierà il fatidico nastro?

Andrea Pelle
Segretario Nazionale
S.A.P.I.E. Or.S.A.



“I Comitati per le Pari Opportunità tra Istituzioni, organizzazione e disagio sociale”

La nostra Organizzazione ha progettato un percorso formativo che vede coinvolte circa 600 risorse tra quadri e potenziali quadri sindacali. Il progetto ha l'obiettivo di potenziare sia le competenze di base che quelle distintive, nonché le competenze comportamentali delle RSU, delle Rappresentanti dei CPO, dei potenziali quadri sindacali e dei potenziali RLS.

Il progetto ha anche l'obiettivo trasversale di rafforzare le competenze strategiche della nostra Organizzazione e, per gli RLS, ha anche quello di incoraggiare i nuovi potenziali candidati per coprire gli ampi margini di miglioramento evidenziatisi con i risultati delle ultime elezioni.

Il primo incontro formativo si è tenuto a Roma nei giorni 22, 23 e 24 novembre scorso ed ha riguardato le componenti, titolari e supplenti, dei Comitati Pari Opportunità.

Nelle tre giornate si è discusso dei ruoli, delle risorse e delle finalità

dei CPO, di come promuovere le pari opportunità attraverso la progettazione di Azioni Positive derivanti da strategie di mainstreaming e da processi di empowerment.

Durante il percorso formativo si è lavorato in gruppi scambiando e confrontando conoscenze, risorse e, attraverso l'instaurarsi di dinamiche di gruppo, ognuno si è sentito non solo partecipante, ma sempre più protagonista.

Tre giornate intense, costruttive che ci hanno fatto conoscere, creare una rete relazionale per lo scambio di informazioni, esperienze progettuali e buone pratiche per diffondere, su tutto il territorio nazionale, in maniera sempre più efficace le politiche per le pari opportunità.

A questo appuntamento ne seguirà, a breve, un altro. Infatti, come ha anticipato il Segretario Generale Armando Romeo nel suo saluto di inizio corso, nei prossimi giorni saremo contattate, insieme alle

altre donne iscritte all'OrSA, con un questionario, quale strumento per conoscere la “situazione femminile” nella nostra Organizzazione. Saremo, pertanto, invitate a rispondere ad alcune domande riguardanti varie aree tematiche come: la conciliazione dei tempi lavoro/famiglia, criticità sul lavoro, lo stress da lavoro, i rapporti con il sindacato.

Il percorso formativo è stato raccontato dalla docente Leila Stefanelli in fiaba, giocando sulla terminologia specifica, utilizzata nei lavori di gruppo e dedicata in chiusura a tutti gli iscritti OrSA.

Ilda Golfieri



Voci sulla rotaia

19/12/2005

SBB-Cargo Italia sottrae traffico a Ferrovie Nord Cargo

MELZO (Milano) – Con l'entrata in vigore del nuovo orario 2005/2006 tutti i servizi merci che facevano capo allo scalo della cittadina lombarda precedentemente gestiti da Ferrovie Nord Cargo, sono stati ceduti ad SBB Cargo Italia. L'area della stazione di Melzo, interessata in questi mesi da radicali lavori di riqualificazione per la realizzazione del quadruplicamento della tratta Pioltello – Treviglio, non vedrà probabilmente più in sosta una locomotiva FNC, mentre già da lunedì 12 dicembre le E.474 di SBB vengono ricoverate sul tronchino adiacente al vecchio fabbricato merci. I treni oggi gestiti dalla società svizzera, tutti diretti all'estero, movimentano principalmente container lungo la linea di Chiasso. Contemporaneamente a ciò FNC ha rilevato tutti i servizi merci facenti capo a Desio in precedenza gestiti da SBB, sempre lungo il valico di Chiasso.

17 dicembre

La Regione Liguria denuncia Trenitalia

Tra luglio e settembre soppressi 1047 treni per problemi al materiale rotabile

La Regione Liguria ha deciso di denunciare Trenitalia per interruzione di pubblico servizio. Da luglio a settembre sono stati 1047 i treni soppressi per guasti e 500 nelle prime due settimane di dicembre.

16 dicembre

Per Trenitalia in arrivo un rosso di 400 mln di euro

Risultati peggiori rispetto alle previsioni da piano industriale

Per Trenitalia si annuncia un rosso di

400 mln di euro nel 2005, perdite superiori a quanto previsto dal piano industriale. E' quanto riporta il Sole-24 Ore, che cita diversi fattori alla base dei conti negativi: tra questi, l'aumento del costo del lavoro dovuto agli effetti contrattuali, l'incremento degli ammortamenti a seguito della crescita degli investimenti (passati da 1.257 mln di euro nel 2004 a 1.903 mln di euro nel 2005), la mancanza degli adeguamenti tariffari inizialmente previsti dal piano industriale 2005-2008. Trenitalia rischia così di rimanere lontana dagli obiettivi del triennio. Sembra invece rispettato il target del trasporto passeggeri di media e lunga percorrenza: a settembre erano stati raggiunti 19.070 milioni di passeggeri-chilometro, come previsto dal piano.

16 dicembre

Veneto: più merci tra navi e ferrovia

Firmato oggi un protocollo d'intesa tra Regione Veneto, Ferrovie dello Stato e Autorità del Porto di Venezia per aumentare il flusso di merci da e per i porti di Venezia e Chioggia con trasporti via ferrovia e per gettare le basi della logistica nel Veneto: alla firma erano presenti Elio Catania (FS), Giancarlo Galan (Regione Veneto), Giuseppe Smeriglio (Trenitalia Cargo) e Giancarlo Zacchello (Autorità Portuale di Venezia). Il primo segno tangibile sarà l'attivazione della trazione elettrica, prevista entro il primo semestre 2006, tra Mestre e Marghera che porterà alla formazione dei treni direttamente nella cosiddetta 'stazionetta' del porto. Ma questo percorso virtuoso porterà anche ad una razionalizzazione dei servizi di manovra (ora gestiti dalla ERF a Marghera e dalla Sistemi Territoriali a Chioggia) ed alla rinascita del trasporto diffuso su ferrovia.

15 dicembre

Il sindaco di Matera: Trenitalia ritiri lo "spot beffa"

Il sindaco di Matera, Michele Porcari, ha inviato oggi una lettera all'amministratore delegato di Trenitalia con la quale chiede il ritiro immediato dello spot radiofonico in cui due personaggi dei Fantastici Quattro parlano di andare in treno a Matera (unico capoluogo di provincia in Italia non raggiunto dalla ferrovia). "La decisione di mettere in onda uno spot con cui si invitano gli italiani a prenotare subito un biglietto di Trenitalia per Matera - ha scritto il sindaco - ha il sapore di una vera e propria beffa. Già' agli inizi del '900 Zanardelli denunciò l'isolamento di Matera, per l'assenza di un collegamento con la rete ferroviaria nazionale. Ma in cento anni nulla è successo". "Invitiamo Trenitalia - ha proseguito Porcari - a ritirare subito lo spot ed a presentare le proprie scuse ai materani e a un territorio che non vuole sentirsi rassegnato e sconfitto, ma vuole continuare a sperare, affinché non siano solo i supereroi a prendere Trenitalia per venire a Matera. Invitiamo la stessa società ferroviaria a trasformare il contenuto di un infelice spot pubblicitario in concreta realtà, e rendere raggiungibile il nostro comune con un treno delle Ferrovie dello Stato".

15 dicembre

Trenitalia, nessun aumento delle tariffe nel 2006

La previsione dell'a.d. Roberto Testore

Non sono previsti aumenti del prezzo dei biglietti nel 2006: è quanto ha affermato l'a.d. di Trenitalia, Roberto Testore, secondo quanto riporta l'Ansa. Testore ha anche reso noto che, entro la fine dell'anno, inizieranno ad operare i primi treni ad alta velocità sulla tratta Napoli-Roma, ma per il funzionamento a pieno regime bisognerà aspettare il completamento della linea.

15 dicembre**Trenitalia-adv, accordo fatto -
Avrà durata triennale**

Il presidente di Trenitalia Gianfranco Legitimo, insieme al direttore generale passeggeri Massimo Ghenzer, ha firmato ieri il nuovo accordo fra Trenitalia e le principali associazioni in rappresentanza delle agenzie di viaggi. L'accordo, che avrà durata triennale, con scadenza il 31 dicembre 2008, è stato raggiunto al termine di un serrato confronto alla cui conclusione ha fornito un sostanziale contributo proprio il presidente Legitimo. Con l'accordo firmato ieri, si legge in una nota di Trenitalia, le agenzie di viaggi si aprono ad internet e potranno offrire l'intera gamma di prodotti, servizi e promozioni accessibili esclusivamente attraverso il sito di Trenitalia, dal Treno OK agli Happy Train ai Sabati di Trenitalia. Non solo, potranno acquistare il biglietto in modalità Ticketless inviando poi ai loro clienti un semplice SMS, sufficiente a prendere posto in treno. L'accordo, riporta ancora il comunicato, conferma l'importante ruolo svolto dalle agenzie di viaggi nel vendere e promuovere i servizi di Trenitalia ed è finalizzato ad ampliare le opportunità di accesso ai prodotti di Trenitalia e a captare quindi nuovi clienti, grazie a servizi, prodotti e modalità sempre più innovative.

9 dicembre**Attivo dal 12 dicembre il servizio Sansepolcro - Roma Termini della Ferrovia Centrale Umbra**

Dopo quasi 20 anni dalla sua ultima effettuazione con automotrici ALn 668 serie 3000, viene riproposta questa relazione tra la Val Tiberina e la Capitale gestito dalla umbra FCU per l'intera estensione del viaggio. Il servizio viene effettuato con 1 coppia di

treni giornalieri dal lunedì al venerdì.

29 novembre**Inizia il servizio intermodale Maris**

LIVORNO – E' iniziato il 28 novembre il nuovo servizio intermodale ferro-mare denominato "Maris", Maritime And Rail Italy Spain Connection, per il trasporto dei container tra il Nord Italia e la Spagna. Il progetto, realizzato con il sostegno finanziario europeo, nell'ambito del Programma MARCO POLO, che mira al trasferimento del traffico merci dalla strada ad altre modalità più sostenibili.

29 novembre**Fs, gli investimenti al Sud salgono al 35%**

La Sicilia piattaforma logistica al centro del Mediterraneo
"Le Ferrovie nel 2005 investiranno 8 miliardi e le risorse per le infrastrutture nel Sud passeranno dal 23 al 35%", così Elio Catania, presidente e ad di Fs avvalorando la tesi di Confindustria Sicilia che punta a fare della Sicilia una piattaforma logistica al centro del Mediterraneo. Secondo Catania "non si può parlare di competitività senza interventi in due settori strategici: da una parte l'innovazione dall'altra la mobilità e la logistica" e proprio su questo settore ha annunciato gli investimenti al Sud. Nei programmi delle Fs in Sicilia c'è tra anche la realizzazione di tre piattaforme logistiche a Catania, Enna e Termini Imerese.

29 novembre**Più passeggeri per le ferrovie nel 2005**

Incremento dei ricavi del 3%, in

assenza di aumenti tariffari. Il 2006, a causa soprattutto di una Finanziaria difficile, non sarà un anno facile per le ferrovie, che per portare avanti gli investimenti avviati dovranno trovare, da risorse interne, tra i 2 e i 2,5 miliardi. Compito non facile per Elio Catania, presidente e a.d. delle Fs, che però affronta il nuovo anno forte dei risultati raggiunti in questo 2005. Il traffico passeggeri, si legge su Il Sole-24 ore, è in linea con le attese di crescita, i ricavi sono aumentati del 3%, senza aumenti tariffari, l'incidentalità è ai minimi storici. Gli investimenti effettuati nel 2005 sono stati da record: 8mila 266 milioni, contro i 7mila 985 del 2004. In negativo, però, da segnalare il conto economico di Fs, che dovrebbe registrare una perdita di 200 milioni, contro quella di 104 milioni prevista, e il conto economico di Trenitalia, la cui perdita dovrebbe essere tra i 300 e i 350 milioni.

28 novembre**Alstom per l'ACS di Padova**

L'apertura di binaria 2005, seconda edizione del salone delle attrezzature e delle tecnologie per la costruzione di reti ferroviarie, coincide con l'inaugurazione e la messa in servizio presso la stazione di Padova Centrale del nuovo impianto ACS (Apparato Centrale Statico) basato su tecnologia ALSTOM Smartlock™. Questa tecnologia permette di controllare il movimento dei treni in tutta sicurezza, garantendo che una linea sia aperta solo quando il rischio di collisione o di incrocio dei passaggi è pari a zero. Il progetto di Padova Centrale si inserisce nel piano di rinnovamento tecnologico avviato da RFI e Italferr per 50 stazioni italiane.

I ferrovieri francesi di Sud-Rail, con i quali collaboriamo da diversi anni, sono stati informati dalla Direzione di SNCF che al Comitato di Gruppo a cui parteciperanno il giorno 21 dicembre, la società formalizzerà la costituzione di una impresa ferroviaria in Italia (Torino). L'impresa ferroviaria SFI è nata dall'acquisto dell'Italiana MONFERAIL. I colleghi francesi ci hanno proposto e noi abbiamo condiviso la sottoscrizione del seguente documento, che sarà da loro presentato al Comitato di Gruppo della SNCF del 21 Dicembre.

Rifiutiamo la concorrenza tra di noi : essa ha per scopo la distruzione delle nostre conquiste sociali, la crescita dei profitti per qualche interesse privato. Ovunque in Europa, noi vogliamo un servizio ferroviario pubblico, basato sulla cooperazione.

La SNCF ha deciso di creare una Impresa Ferroviaria per entrare nel mercato ferroviario italiano, recuperare traffico merci in competizione con l'operatore storico TRENITALIA. Si tratta per questo di trasformare la filiale SNCF « Fret Italie » in Impresa Ferroviaria, a seguito dell'acquisizione in maggio 2005 di una Impresa Italiana privata MONFERAIL detentrici di una licenza ferroviaria.

Una volta di più, la direzione SNCF fa la scelta di accentuare la liberalizzazione del trasporto ferroviario a livello europeo. « Fret SNCF fa la constatazione



Fédération des
syndicats du Rail
Solidaires Unitaires
Démocratiques



Organizzazione
Sindacati Autonomi
e di base
Settore ferrovie



FILTU
FEDERAZIONE
LAVORATORI
TRASPORTI
UNITI



Confédération
des Syndicats
des Cheminots
Unités de Base



Sindacato Unitario
Lavoratori Trasporti
(allievi ferroviari)



Centrale Générale des
Services Publics
(Cheminots - Centres)
Fédération Générale
du Travail de Belgique

che TRENITALIA non assicura in modo soddisfacente traffici giudicati importanti », afferma la direzione SNCF. Certo, è la stessa situazione in Francia : la

SNCF rinuncia deliberatamente a certi traffici, sotto i diktats della Commissione Europea, approvati dal governo e dai padroni dell'Impresa pubblica ferroviaria!

La federazione SUD-rail (France), e le organizzazioni sindacali italiane dei ferrovieri ORSA, CUB, SULT riaffermano che queste politiche di messa in concorrenza sono pericolose : per l'avvenire del servizio pubblico ferroviario, per la sicurezza, per le condizioni di lavoro dei ferrovieri e per l'occupazione.

Noi denunciemo il ruolo che la direzione SNCF vuol giocare in Italia : l'impresa pubblica SNCF dovrebbe avere altre ambizioni che quella di partecipare al massacro del servizio pubblico ferroviario italiano.

Per le organizzazioni sindacali sottoscrittrici, questo tipo di decisioni rafforza l'urgenza di una risposta europea dei ferrovieri all'altezza degli attacchi di

tutti quelli che vogliono continuare il cammino verso il liberalismo più sfrenato, la ricerca del profitto attraverso tutti i mezzi, a danno della collettività.

Allo stesso modo, la direzione SNCF ha fatto domanda del certificato di sicurezza per l'accesso alla rete belga; questo certificato gli è stato concesso il 1 luglio 2005 e quindi il 12 dicembre, la SNCF entra in concorrenza con la SNCB in Belgio. A metà 2004, la SNCB ha presentato una domanda di certificato di sicurezza, ancora sospeso, che concerne qualche dizaines di rete francese.

Per SUD-rail e la CGSP-Ferrovieri del Belgio, questa logica di liberalizzazione e di concorrenza selvaggia nel trasporto ferroviario è distruttrice di occupazione per i ferrovieri europei. Noi ci opponiamo alla frantumazione delle imprese pubbliche e al dumping sociale nel settore dei trasporti. Fret SNCF e B Cargo fanno una scelta politica che noi condanniamo e che soddisfa solo i sostenitori di un liberismo duro e puro.

Solo una politica rafforzata di cooperazione tra le imprese pubbliche di trasporto ferroviario può essere portatrice di uno sviluppo dei trasporti ferroviari. Lo sviluppo del trasporto ferroviario merci e un trasferimento dei traffici dalla strada alla rotaia necessitano della messa in campo urgente di una politica europea di investimento nell'infrastruttura utile allo sviluppo del trasporto su ferro.

Queste decisioni brouillent il messaggio che potrà dare la creazione della società SIBELIT. La SNCF, la SNCB, le CFL e le CFF hanno deciso di creare una filiale comune, SIBELIT (Société d'Itinéraire, BEnelux Lorraine Italie) società privata situata in Lussemburgo, per gestire in « cooperazione » il traffico merci sulla rete da Anversa a Basilea con un prolungamento verso l'Italia.

L'obiettivo è di creare, a partire dal 2006 e nel quadro della liberalizzazione del trasporto merci, una relazione ferroviaria giornaliera tra Milano e Anversa e viceversa, partendo dal principio che bisogna cambiare il meno possibile locomotive e il personale di condotta.

Questa « collaborazione » ha per principio la competizione con i trasporti che si effettuano attualmente attraverso la Germania e il bacino del Reno, e in questo modo, si vogliono recuperare 1,5 milioni di tonnellate creando nuove possibilità di trasporto.

Questa società dovrà lavorare in tempi brevi con macchinisti propri e locomotive proprie. Per questo, essa disporrà di un parco locomotive interoperabili, che essa louerà alla SNCF (Francia), alla SNCB (Belgio) e a CFL (Lussemburgo).

SIBELIT non ha, per il momento, nessuna licenza di impresa ferroviaria, né certificato di sicurezza. Essa funzionerà sul modello tecnico di EUROSTAR

(Gruppo di interesse economico europeo - GEIE) e sarà coperto dalle quattro reti attraversate che saranno garanti della sicurezza e che gli forniranno tracce orarie e macchinisti. I responsabili di questo progetto non hanno cessato, in questi mesi, di spiegare che il progetto si basa sulla cooperazione tra le reti – cosa che CGSP e SUD-rail approverebbero.

Questa società « SIBELIT » avrà la sua sede sociale in Lussemburgo, cosa che potrebbe, ulteriormente, facilitare l'assunzione dei ferrovieri sotto altri contratti; a termine, nulla garantisce che SIBELIT non sia trasformata in una vera impresa ferroviaria, con i rischi della privatizzazione di questa entità autonoma. Il dumping sociale sarà la regola, assieme all'allungamento dei percorsi, provocherà la soppressione di dizaines di posti di lavoro per i macchinisti. Tutto lascia pensare che, presto o tardi, SIBELIT competerà direttamente con Cargo e Fret SNCF. Le organizzazioni sindacali italiane, belghe e francesi sottoscrittrici riaffermano la loro volontà di opporsi insieme alla distruzione del servizio pubblico ferroviario. Con tutte le forze sindacali europee che lo souhaitent, esse intendono costruire un movimento unitario dei ferrovieri e coordinare le lotte per sviluppare una forte azione internazionale.

Dicembre 2005

La nostra tradizione, il tuo futuro

Dal
1881

*La nostra competenza
al servizio della tua fiducia. Ieri, oggi, domani.*



Treno Eurostar ETR 500 decorato da HDI Assicurazioni

Dal 1881, quando eravamo ancora la **Società di Mutuo Soccorso tra gli agenti delle strade ferrate italiane**, a oggi, che facciamo parte del grande gruppo assicurativo internazionale HDI, è trascorso più di un secolo.

Nel segno di una tradizione che permane, rinnoviamo ogni giorno il nostro cammino con il costante obiettivo di soddisfare le esigenze e le aspettative dei **dipendenti e dei pensionati delle Ferrovie dello Stato**, realizzando prodotti e servizi **su misura** ed **esclusivi**.

Proprio perché con i ferrovieri abbiamo costruito la nostra storia, tutti i giorni lavoriamo per **assistervi nel presente** e per **proteggere il loro futuro**.

HDI

ASSICURAZIONI

www.hdia.it

Al tuo fianco, ogni giorno

