

LAVORO

delle attività ferroviarie

Mensile di approfondimento Politico-Sindacale della Fast Fe

CCNL unico della mobilità

FAST
FerroVie SMA

n° 12
Dicembre 2008

Elezioni DLF: i risultati

L'agente solo secondo Sbb Cargo Italia

Con Finardi i conti tornano.

$$2 + 2 = 4$$

Finanziamenti con anticipo del 90% in 2 giorni
senza alcun costo aggiuntivo
L'R258-R259 non serve per l'anticipo



IN
CONVENZIONE
CON



CESSIONE DEL QUINTO

netto ricavo €	in 60 mesi	in 120 mesi
10.000,00	217,00	127,00
20.000,00	430,00	250,00
25.000,00	535,00	312,00

In osservanza della norma sulla trasparenza e sui servizi Bancari e Finanziari
(legge n. 154 del 17/02/92 - TEG/ISC dall'8,949% al 9,333% su operazioni a 120 mesi)

Gli esempi sopra indicati sono calcolati su un dipendente di 40 anni e 15 di servizio e sono comprensivi dei costi assicurativi ed ogni altro onere.

PRESTITO CON DELEGA

netto ricavo €	in 60 mesi
10.000,00	220,00
20.000,00	432,00
25.000,00	538,00

In osservanza della norma sulla trasparenza e sui servizi Bancari e Finanziari
(legge n. 154 del 17/02/92 - TEG/ISC dall'9,376% al 9,767% su operazioni a 120 mesi)

DOCUMENTI RICHIESTI: Ultima busta paga - Documento di riconoscimento - Codice fiscale

FINARDI SAS - ISCRITTO ALLELENCO GENERALE DEGLI INTERMEDIARI FINANZIARI ART. 106 LIC. N. 7066 - MESSAGGIO PUBBLICITARIO CON FINALITÀ PROMOZIONALE - FOGLI ANALITICI ESPOSTI IN AGENZIA
A RICHIESTA VERRÀ CONSEGNATA UNA COPIA DEL CONTRATTO COMPLETA PER LA VALUTAZIONE DEL CONTENUTO, PRIMA DELLA STIPULA.

Numero Verde
800-904042

Finardi
Via dei Castelli Romani 22
Pomezia (Roma)
Tel 069108326 Fax 0691604194
www.finardifinanziamenti.it

FastferroVie
Via Albona 1
Roma
Tel 0664829000 Fax 0647307556
www.fastferrovie.it

LA VOCE delle Attività Ferroviarie

SOMMARIO

Anno II - n. 12/2008

Mensile del Sindacato Autonomo FAST-FerroVie
Proprietà del Sindacato Autonomo FAST-FerroVie

Redazione, Direzione e Amministrazione:

Via Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma

Tel. (06) 64829000/1 - Tel. FS (970) 67666

Fax (06) 47307556 - Fax F.S. (970) 67556

Email: sn@fastferrovie.it

Autorizzazione del Tribunale di Roma

n. 353 del 14 settembre 2006

Poste Italiane spa - Sped. in abb. post.

D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n. 46)

Art. 1, comma 1 - DCB ROMA

Direttore Responsabile:

Pietro Serbassi

Coordinamento Editoriale:

Antonio Scalise, Luca Vitali

Segretario di Redazione:

Massimiliano Pantanella

Comitato di Redazione:

Chiara Bandieri, Aniello Carpenito, Angelo

D'ambrosio, Carlo Nevi

Imp. e grafica:

Paolo Piovesan, Giuliano Leone

Archivio fotografico FAST Ferrovie curato da:

Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello

Hanno collaborato a questo numero:

A. Apadula, M. Ilacqua, Paracelso,

V. Rogolino, R. Santi

Copia euro 2,00 - Abbonamento euro 18,00

Abbonamento sostenitore euro 250,00

Tutti i versamenti devono essere effettuati

sul C/C Bancario, n. 13 intestato a:

FAST-Ferrovie

presso Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini

Si prega indicare chiaramente il proprio nome

e indirizzo, nonché la causale del versamento

Stampa: Empograph

00010 Villa Adriana (Roma)

Chiuso in tipografia il 29/12/2008

Editoriale

Anno bisesto

di *Pietro Serbassi* pag. 4

Qual è il senso di un CCNL

unico della mobilità

di *Chiara Bandieri* pag. 6

Sua maestà

di *Paracelso* pag. 8

GIALLOFISSO

Auxilio opus est

di *Antonio Scalise* pag. 10

Primo incontro formativo degli

RLS Fast FerroVie

nostro servizio pag. 11

Elezioni per il rinnovo dei Consigli Direttivi del DLF:

ottimo risultato per Fast FerroVie

di *Carlo Nevi* pag. 14

SCMT

Guasti al sistema (2ª parte)

di *Matteo Ilacqua* pag. 15

Buon 2009

di *Vincenzo Notarnicola* pag. 18

“Buon agente solo a tutti!”

Sogniamo o siamo desti?

di *Vincenzo Notarnicola* pag. 19

Vertenza Ferrovie della Calabria.

Soluzione in arrivo?

di *Vincenzo Rogolino* pag. 26

Gli R.L.S. in prima linea

nostro servizio pag. 28

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria

risponde ai quesiti posti da Fast FerroVie

di *Roberto Santi* pag. 29

SPECIALE - PREVIDENZA

Riforma delle pensioni...

un primo stop

di *Agostino Apadula* pag. 30

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE “LA VOCE”

ANCONA 071-43962/5923294

Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA

BOLOGNA 051-6303232

Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA

CAGLIARI 070-6794718 Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI

FIRENZE 055-2353870/486515

Piazza Baldinucci, 2/R - 50136 FIRENZE

FOGGIA 0881-703725/722160

P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA

GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA

MILANO 02-66988408/63712006

Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO

NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142

NAPOLI

PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO

PESCARA 085-293354/4282364

Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA

REGGIO C. 0965-56658/863200

Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA

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

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

TRIESTE 040-3794267

Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE

VENEZIA 041-932558/784547

Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

“Anno bisesto, anno funesto”, ritengo che sia proprio questa l'estrema sintesi del 2008, almeno per quanto riguarda l'economia e il sindacato.

La grave recessione prevista da parte di molti attenti analisti economici, tanto da generare la pubblicazione di alcuni libri sull'argomento, non ha trovato nessuno in grado di proporre soluzioni compatibili con la drammaticità del momento.

Riguardo, poi, all'aspetto sociale, potremmo dire che nel 2008 i diritti dei lavoratori hanno visto il loro peggior anno di compressione dalla nascita del movimento sindacale e, mai come nel 2008, il Sindacato ha vissuto momenti di tale scoramento con la base associata.

Nell'editoriale di fine anno non possiamo sottrarci dal fare il bilancio in merito all'attività svolta, alle difficoltà incontrate e alle iniziative intraprese. Bilancio che serve a rilanciare l'azione del sindacato per l'anno venturo.

Certamente, date le premesse di uno scenario molto complicato e avverso al sindacato in genere, diventa un'operazione molto più difficile del solito analizzare con obiettività e concretezza la nostra attività sindacale.

Potremmo dividere le vertenze che hanno assorbito le maggiori risorse del nostro sindacato in due ambiti diversi, non certo separati tra loro, quello del CCNL della Mobilità e quello aziendale nel Gruppo FS.

In merito al CCNL sulla Mobilità, ogni giorno la strada sembra più irta; infatti, gli incontri avuti presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti fino a sabato 27 dicembre, non hanno consumato la rottura accuratamente ricercata da ASSTRA e ANAV (e forse anche da qualche sponda sindacale), solo grazie all'ostinazione del Ministro Matteoli, che non ha voluto certificare la spaccatura ma, con grande tenacia e indubbio ottimismo, ha aggiornato la riunione all'8 gennaio

del 2009.

Le difficoltà negoziali le abbiamo descritte nelle varie informative fatte, di volta in volta, e inserite sul nostro sito www.fastferrovie.it ma è giusto, fin da subito, evidenziare che se mai passasse la proposta che con tanta pervicacia cerca di mettere in atto l'ASSTRA, cioè quella di una parte comune inconsistente e di sezioni distinte degli attuali contratti da rinnovare, correremmo il serio rischio di spostare il problema del *dumping sociale*, oggi così evidente, fra gli stessi contratti all'interno del nuovo CCNL della Mobilità.

Quindi è necessario dare la massima consistenza possibile alla parte comune del nuovo CCNL della Mobilità e definire, poi, un esplicito percorso atto a ricercare *in progress* le soluzioni capaci di avvicinare le parti e gli interessi negoziali ad un CCNL della Mobilità in grado di omogeneizzare, con regole comuni, il rapporto di lavoro nell'intero comparto.

Il confronto con il Gruppo FS è stato un vero e proprio stillicidio che si è concluso a metà novembre, quando proprio questa controparte si è eclissata dal tavolo negoziale.

Si! Non c'è un sindacato che possa millantare la paternità della mancata intesa, la verità è che i tempi dell'accordo o del disaccordo si erano protratti oltre ogni ragionevole previsione e bisognava lanciare l'AV. L'ing. Moretti, inoltre, non poteva e/o voleva per nessuna ragione che il *countdown*, avviato davanti alla facciata principale della stazione di Milano Centrale, si azzerasse senza che le “frecce rosse” e le “frecce argento” dell'Alta Velocità partissero in pompa magna.

Certamente, la manifestazione di Milano del 13 dicembre 2008 è stata una buona iniezione di fiducia per



tutto il Gruppo FS, perché ha dimostrato che ci sono le carte in regola e le capacità necessarie per sviluppare il trasporto ferroviario in qualità e sicurezza, anche se devo ammettere che veder sfilare l'ing. Moretti, giustamente orgoglioso di presentare la stazione di Milano ristrutturata, davanti ad una copiosa fila di giornalisti con tanto di diffusione sonora di arie adeguate all'occasione, suonate a un volume tale da coprire chi poco distante reclamava trasporto locale, garanzia occupazionale negli appalti e la riassunzione di Dante De Angelis, mi ha fatto venire in mente il famoso film di Alberto Sordi: “Il prof. dott. Guido Tersilli ...” del 1969.

Il desiderio di dare un'immagine esterna diversa da quella bistrattata e *mangiasoldi* che da troppo tempo è stata disegnata da più parti per il Gruppo FS, pur se apprezzabile, sconta la smodata voglia di apparire dell'Amministratore Delegato, la scarsa attitudine al confronto (si pensi che ha nel suo curriculum un'esperienza sindacale) o ad essere contraddetto tanto che, sempre con maggiore veemenza, nel gruppo si fa spazio una vera e propria repressione verso chi dissente apertamente, come gli RLS e ora anche i Responsabili Regionali del Sindacato.

Infatti, a seguito della manifestazione fatta a Bologna, il nostro Segretario Regionale, nonché RLS della Direzione Passeggeri N/I,

l'amico Roberto Santi, solo per aver creato qualche dubbio e quindi aver stimolato alcune domande dei giornalisti è stato chiamato, pochi giorni dopo, dal proprio responsabile di Produzione e da quello d'impianto che, sembrerebbe a seguito di "ordini centrali" ricevuti, gli hanno comunicato il proposito di distoglierlo dal turno ETR di spettanza e, dal cambio turno invernale, di assegnarlo al turno Banale.

È evidente che l'episodio non ci permette di fare pensieri e commenti sereni e pacati, quindi li lasciamo all'immaginazione del lettore. Nel frattempo la vertenza è stata affidata ai nostri legali.

Una piccola considerazione, però, ci permettiamo di farla: nella Direzione Passeggeri N/I troppi episodi di gestione repressiva si stanno verificando negli ultimi due anni verso chi dissente; oltre a quelli menzionati o già noti portiamo alla ribalta anche quello accaduto ad un Istruttore di Linea del *Bordo* che, solo perché ha tentato di trovare la ragione ad una distrazione del personale che aveva causato un forte ritardo treno, è stato distolto dalla propria attività di Istruttore, per la quale era perfino certificato secondo tutti i crismi.

Provando ad andare oltre la polemica, è evidente che per un sindacato, qualsiasi sindacato, tali atteggiamenti sono intollerabili ma potrebbero trovare un filo logico, se ci fossero almeno significativi riscontri in termini di sviluppo aziendale; invece sembra proprio che, nonostante un apprezzabile taglio agli sprechi un encomiabile sforzo del sindacato teso a favorire una maggiore produttività, il management non riesce a trovare un adeguato rapporto fiduciario sia interno all'azienda sia all'esterno con l'unico azionista (visto che, a prescindere dalla maggioranza che governa il Pese, vengono costantemente ridotti i trasferimenti economici) e finanche con il cliente finale.

È vero che il lancio dell'AV sta rispondendo positivamente ma è un settore limitato, di nicchia, che è stato lanciato in un momento dove il trasporto aereo, l'unico attuale concorrente, sta attraversando una forte crisi; per il resto, invece, non ci sembra che si abbiano gli stessi riscontri positivi. Infatti, i pendolari continuano ad essere molto critici, le Regioni curano più le imprese di mobilità locale e il trasporto merci, che risente in parte anche della forte crisi economica in atto, non ci sembra sia riuscito ad attirare clienti neanche quando il prezzo del petrolio ha raggiunto i massimi storici.

Detto ciò, è chiaro che manca un piano generale dei trasporti o comunque una politica chiara sui trasporti, il cui onere resta del Governo che non può, comunque, esimersi da assumersene la responsabilità.

Organizzativamente potremmo



invece definire la nostra annata positiva, infatti abbiamo finalmente avviato un serio e continuo discorso formativo per creare una classe dirigente del sindacato ancor più preparata. Un'iniziativa portata avanti con docenti esterni che ha raccolto i favori dei partecipanti. Abbiamo anche avviato un percorso di confronto con gli RLS che fanno riferimento al nostro sindacato, per creare momenti di discussione e confronto sulla materia della sicurezza; anche in queste occasioni ci siamo serviti dell'assistenza, del supporto e del coordinamento di esperti esterni. In una prima riunione abbiamo avviato un discorso in merito

all'analisi dei documenti di valutazione dei rischi, un tema che riprenderemo certamente nel corso dell'anno venturo.

In una veloce elencazione di positività che ci disegnano quale sindacato stiamo costruendo giorno per giorno, non possiamo esimerci dal ricordare il patto di consultazione fatto con la Filt che già ci ha permesso di raggiungere un importante successo nelle elezioni del DLF e, sicuramente, ha dato la stura a chi continua a volerci per forza etichettare, magari mettendo in dubbio proprio la nostra autonomia. Non possiamo non far notare che proprio la forza e il coraggio di fare alleanze scritte deve dare l'idea di trasparenza e correttezza che il nostro sindacato autonomo ha; altri, tali accordi li fanno sottobanco, avendo da nascondere cose che non appartengono al nostro essere.

Prima dei saluti, con simpatia e anche con la sincera volontà di alleggerire i toni, vorrei raccontare un episodio al mio amico Giovanni Luciano Segretario Nazionale FIT-CISL che, nel suo editoriale di fine anno, ha tirato in ballo la FAST in maniera altrettanto simpatica, facendo un curioso mix fra il *rosso* delle "freccie rosse", la CGIL, gli EUROSTAR-FAST, la FAST e il gradimento dell'Ing. Moretti al patto

Fast -Filt. Nella sua goliardica teoria di fine anno è riuscito a trovarci un nesso logico.

In un piccolo paese del centro Italia (Abruzzo, mi sembra), anni fa, viveva un uomo a dir poco singolare che, quando qualcuno lo fissava con insistenza, sbottava: "*Che ti guardi, 'n te piace lu culore?*".

Con tutta la presunzione possibile non pensiamo che il patto abbia né conciliato, né tormentato i sogni di nessuno e neanche dell'amico Giovanni al quale faccio come a tutti voi i più sinceri auguri per un sereno e radioso 2009.

Qual è il senso di un CCNL unico della mobilità?

Nonostante gli impegni sottoscritti, ancora molte resistenze sulla discussione del Contratto Unico della Mobilità

di Chiara Bandieri

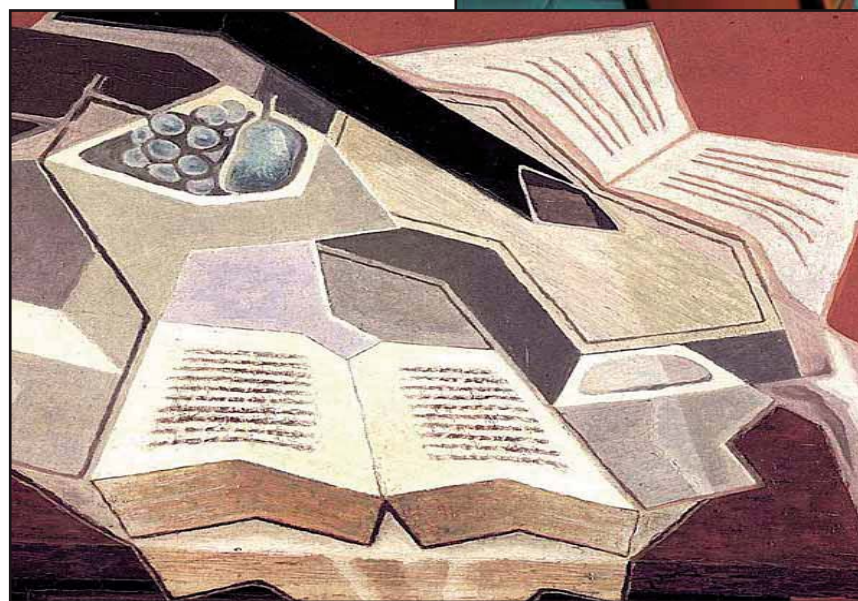
Dopo una solenne approvazione della piattaforma sindacale per il nuovo "CCNL della Mobilità per gli addetti al trasporto locale, ferroviario e servizi", da parte dell'Assemblea Nazionale Quadri e Delegati di Settore il 21 febbraio 2008, tutto il mondo del trasporto è rimasto appeso in attesa di una qualche definizione che giustificasse l'assenza di un rinnovo contrattuale di settore.

In attuazione di quanto condiviso tra Governo e parti sociali in occasione dell'intesa sottoscritta presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri il 21 novembre 2007, ci veniva comunicato che la piattaforma rappresentava il documento finalizzato all'attivazione del confronto per pervenire alla definizione di un nuovo CCNL unico per i settori delle attività ferroviarie, comprensive dell'indotto di servizi appaltati e del trasporto pubblico locale. Fu terrore

in cambio di condizioni meno favorevoli. Su tutti poi c'era una domanda che incombeva: qual'è il senso di un CCNL unico della mobilità? Perché unire settori fino ad oggi rimasti separati? Nessuno può stupirsi che certe questioni siano balzate nella testa di semplici lavoratori, quando ancora oggi queste domande vengono poste davanti al Ministro dei Trasporti,

tra questi che nel frattempo, mentre qualcuno ancora si fa delle domande, lavorano sulla base di un contratto scaduto da un anno.

Tutto ciò è privo di una logica sensata e coerente, difficile da accettare, ma più difficile è comprendere il grado di affidabilità di certe posizioni, sempre poco chiare e poco disponibili ad un serio



generale.

Entrambi i settori, quello ferroviario e quello autoferrotranviario avevano paura di cedere qualcosa

dopo impegni sottoscritti e soprattutto dopo aver convinto gli stessi lavoratori della bontà di un tale contratto, generando aspettative

confronto.

La necessità di un contratto unico della mobilità è in primo luogo quella di dare regole certe e uguali per impedire una liberalizzazione selvaggia a scapito dei lavoratori, ma anche delle stesse imprese. La concorrenza è possibile ed in grado di condurre a risultati positivi solo dove la si attui ad armi pari. Ecco l'importanza di regole uguali, ovviamente non perdendo di vista le rispettive particolarità dei diversi settori, che dovranno essere rispettate e disciplinate da contratti di settore, che siano però marginali, secondari rispetto ad una disciplina unitaria. Questa è quell'uguaglianza

sostanziale capace di rendere effettiva la concorrenza tra i diversi settori della mobilità. Senza un tale sistema di norme è il caos, ed i primi a farne le spese saranno i lavoratori, perché la corsa al ribasso per essere competitivi viene fatta su quella che da sempre è considerata la voce di costo da abbattere: il salario. Il lavoratore, però, è anche consumatore, cittadino e questa banale considerazione non può essere esclusa da quel circolo vizioso a cui si guarda quando si vuole incidere sulle condizioni di lavoro e sui salari. Finiranno quindi le stesse imprese con l'essere *causa dei loro mal*.

Oggi, un paese che vuole stare al passo con i tempi sa che quello della mobilità è un settore strategico sotto molti punti di vista. L'impiego di risorse pubbliche in questo settore ne conferma l'importanza, per questo si manifesta l'esigenza di un ruolo attivo del governo, protagonista di quel mondo su cui investe e su cui si gioca buona parte del futuro e delle attività della nazione.

Valutare come inutile un contratto della mobilità non unico, perché residuale rispetto a contratti di settore che fanno da padroni e che accentuano le distanze e le differenze non è una scontata constatazione, ma è un dovere. A che serve un contratto che si limiti ad individuare:

L'ambito di applicazione, quindi chi sono i suoi destinatari;

La durata;

I diritti sindacali;

Le relazioni industriali;

Il mercato del lavoro.

Questo è solo un modo di ingannare i lavoratori, che hanno compreso il senso del contratto unico della mobilità e che sono pronti a mettere in discussione le loro condizioni di lavoro e non accettano soluzioni di facciata tali da apparire quasi offensive.

Tornare indietro ora dopo aspettative e dopo un tale coinvolgi-

mento dei lavoratori non è facile né indolore.

Bisogna almeno avere il coraggio di lasciare al negoziato la definizione delle materie della parte comune del contratto della mobilità e quelle specifiche dei contratti di settore. Solo percorrendo questa strada e provando ad entrare nel merito delle questioni, cercando di trovare uno schema sufficientemente ampio entro il quale ogni parte possa riconoscersi, è possibile iniziare un percorso condiviso.

Il governo si è mostrato coerente con gli impegni assunti, favorendo incontri tra le parti sociali; consapevole del rilievo di un tale contratto, ha ritenuto importante invitare alla discussione anche il Ministro del Lavoro.

Nessuno vuole arrendersi, tutto il fronte sindacale è per la prima volta saldamente unito anche con Federtrasporto; solo ASSTRA è la voce contraria, non disposta a "mediare", se di mediazione si

può parlare quando si esprime la propria posizione, oltre quei punti indicati, ma non vuole e lasciare al ruolo del negoziato la definizione degli spazi, dei punti d'inccontro. Dietro falsa mediazione sembra celarsi una volontà a non procedere ad un contratto unico della mobilità, ma possiamo osare (e

senza paura di sbagliare), neppure ad un contratto della mobilità. E' però certa di fare gli interessi delle aziende che rappresenta? E' certa di fare una politica corretta per il paese e per i suoi cittadini? Non confonde gli interessi di pochi a scapito di quelli dei molti?

Sono semplici riflessioni aventi l'unico scopo di sollecitare discussioni e proposte costruttive, ma una cosa non può passare inosservata: siamo in un momento particolare per l'economia nazionale e mondiale ed è bene essere consapevoli che scelte di tale rilievo sono determinanti per un paese che non può permettersi di sbagliare.

Modernizzare un settore significa anche abbandonare vecchi e stringenti preconcetti e sapersi aprire a nuovi fronti, per cogliere nuove opportunità ed essere in grado di cavalcarle senza rimanere a guardare altri che hanno avuto il coraggio di farlo, mentre noi ancora stiamo a farci domande.

PER CONTARE DI PIU' **FAST**
FerroVie

... PER TUTELARTI
... E CRESCERE INSIEME

ISCRIVITI ALLA
FAST-FERROVIE

Immediatamente dopo lo scoppio della crisi finanziaria dei mutui sub-prime, che in realtà sono solo una delle cause se non addirittura un pretesto, le stalle dei liberisti pentiti e degli statalisti dell'ultima'ora si sono repentinamente riempite.

Con tutto il rispetto per le pecore, che almeno ci donano buona carne e calda lana, gli epigoni del libero mercato, quelli che ne hanno per anni osannato le salvifiche virtù, si sono abbrancati come ovini impauriti a belare esattamente il contrario. Il mercato non è in grado di autoregolarsi, l'intervento pubblico in economia è necessario, la politica deve riprendere la supremazia sull'economia e via dicendo.

In realtà le cose stanno in maniera un po' diversa, anzi sostanzialmente diversa.

Arrivati ad un certo punto cioè, proprio Sua Maestà il Mercato, ha fatto e continuerà a fare quel che la politica (che non deve intervenire ma regolare e non ha regolato) e le cosiddette Autorità di vigilanza (che dovevano vigilare e non hanno vigilato) non hanno saputo, potuto o voluto fare.

Ha spazzato via l'economia dell'aria fritta, che non c'entra né con l'economia di mercato né col liberismo.

Ha travolto l'idea che avendo 10 si possa spendere 10000, idea assolutamente estranea ai principi, alla cultura e alla tradizione dell'economia di mercato: eppure, udite, questo era ed è, purtroppo, il rapporto tra economia reale, quella di mercato vero in altre parole, e derivati che, in questa proporzione, altro non sono che aria fritta.

Il birraio, il fornaio e il macellaio di Adamo Smith, a buona ragione individuato come il padre del liberismo e troppo a lungo svillaneggiato da sedicenti economisti, al posto della salsiccia non vi

avrebbero mai venduto, al suo posto, un pezzo di carta del valore mille volte superiore.

Ha travolto e travolgerà l'idea che si possa fondare l'economia di uno Stato, quindi fatta da quella entità che dovrebbe regolare il mercato, su un rapporto mostruoso tra debito e ricchezza prodotta.

In Italia ci stracciamo, e ci stracciano, le vesti perché abbiamo un rapporto tra debito pubblico e pil, cioè ricchezza prodotta, tra il 105 e il 106%.

Il liberista pentito e rigorista a corrente alternata Tremonti, afferma che non si possono detassare le tredicesime, perché costerebbe



troppo e c'è il vincolo, semi elastico, del rapporto tra deficit e pil che non può superare il 3%. In questo contesto e con questa Europa, soprattutto con questa Bce, non gli si può dare tutti i torti.

Peccato, però, che il debito USA ammonti a trentacinque(!) trilioni di dollari, con un rapporto debito/pil pari al 300%(!!!) e deficit/pil pari all' 8%(!!!).

Altro che mutui sub prime: questo è il "pacco" che, grazie alla crescita drogata dell'era Clinton prima e alle folli guerre di Bush poi, è stato bellamente consegnato

al povero Obama e, in quota parte, a tutti noi.

Ha travolto i cosiddetti manager della trimestrale che, incuranti degli obiettivi a medio termine che tutti i manuali di economia di mercato insegnano a perseguire, avevano solo cura di pompare il più possibile le trimestrali, attraverso la speculazione finanziaria e non i risultati industriali, al solo scopo di giustificare le loro astronomiche retribuzioni e stock options.

Ha messo a nudo la follia dei costruttori di auto americani, che taravano la produzione sull'offerta e non sulle previsioni della domanda, andando contro i più elementari comandamenti dell'economia di mercato. Producevano insomma automobili se non a prescindere dalla richiesta del mercato, certamente gonfiandone oltre misura le aspettative.

Anche questo era un modo, per i top manager, di giustificare compensi miliardari, jet privati e benefit di ogni sorta; ed anche qui la politica, vale a dire il Congresso degli Stati Uniti, se n'è accorto troppo tardi, quando cioè i buoi erano scappati.

Quando interviene a mettere le cose a posto, Sua Maestà purtroppo non lo fa con grazia: è, infatti, piuttosto scomposto, violento e colpisce alla cieca: un po' come il vento di tramontana, che quando volge a burrasca sradica il ramo secco e quello buono.

Così le vere vittime, almeno fino ad ora, sono i tanti piccoli risparmiatori (un po' ingenui, in verità) che hanno visto evaporati i modesti risparmi di una vita, i tanti sottoscrittori di mutui insostenibili (un po' avventati, in verità) che hanno perso la casa e sono finiti nelle baraccopoli e i tanti, troppi lavoratori che sono in cassa integrazione o hanno del tutto perso il lavoro.

Chi scrive non solo non è iscritto al partito dei libertisti pentiti, ma nemmeno si associa alla demonizzazione della economia finanziaria che, anzi, finché non la si è violentata fino a trasformarla in economia del debito spinto oltre ogni limite e quindi dell'aria fritta, è stata assai utile nel creare e soprattutto nel distribuire ricchezza.



Un insegnamento, se si preferisce, una delle lezioni che questa crisi ci consegna, però, può e deve essere rapidamente assunta: quando cioè il differenziale, la distanza, tra la cosiddetta "economia reale" e quella "finanziaria" si allunga troppo, le cose non sono destinate ad andar bene e certamente nel sistema ci sono delle tossine.

Secondo un interessante spunto di riflessione di alcuni sindacalisti, tra cui l'amico Serbassi, sarebbe per esempio ora di inserire nella quantificazione del PIL anche il lavoro, la quantità cioè di lavoro prodotto, oltre a quella di beni e servizi: la tesi non è priva di suggestione.

Qualche breve e preliminare considerazione sulla natura del PIL, per come almeno esso si configura, può essere di una qualche utilità.

In primo luogo non si può chiedere al PIL di soddisfare ad esigenze o rispondere a domande improprie: la sostenibilità ambientale, la qualità della vita e la felicità degli uomini (!) sono grandezze o elementi ancor più immisurabili, se non per approssimazione, delle esternalità, dei costi esterni dei trasporti. I punti di vista soggettivi e le varianti e le variabili oggettivamente possibili, sarebbero talmen-

te tanti da condurre ad un inservibile guazzabuglio.

In secondo luogo, il PIL è un indicatore di consolidamento e non di previsione: vede cioè quel che è avvenuto, non quel che avverrà, cosa che del resto non gli compete.

Quando nell'isola di Pasqua fu abbattuta l'ultima palma il PIL, se ci fosse stato, avrebbe registrato un aumento della ricchezza, mentre in realtà e per quel che si sa, si trattò dell'inizio della catastrofe di quella comunità.

Fatte queste brevi premesse si può, ai fini del presente ragionamento, rispolverare qualche elemento ma decisiva riflessione del vecchio Smith poi ripresa, aggiornata e implementata da quasi tutti gli economisti.

Come si fa, si domandava il Nostro, a stabilire il valore di una cosa? Che cosa è, in buona sostanza, che fa valere un bene, un prodotto. La risposta fu semplice e rivoluzionaria per quei tempi e, a parere di chi scrive, anche per l'oggi: il valore di una cosa è determinato (udite!) dal valore del lavoro presente in essa.

Venne di conseguenza, ed è facile capirlo, il riconoscimento del lavoro come vero fondamento

della ricchezza e come ulteriore, immediato postulato, si assunse che la ricchezza nazionale deriva dalla quantità di lavoro annuale prodotta.

E come si fa, continuava a chiedersi il Nostro, ad aumentare la quantità di lavoro prodotto se prima o poi i mercati interni si saturano di beni e di idee? Semplicemente attraverso il libero scambio, cioè l'apertura dei mercati e la libera concorrenza.

Da Smith in poi e passando per Ricardo, Marx e Keynes tra gli altri, il lavoro, pur con diversi modi e approcci, è sempre stato centrale nella riflessione e nella analisi economica.

E' indubbio che il PIL, nel misurare la quantità dei beni e servizi prodotti, incorpori anche il valore del lavoro in essi presente: lo fa, però, in maniera indiretta e implicita, essendo chiaro che la ricchezza nazionale deriva, ma non equivale alla quantità di lavoro prodotta.

Capitale, macchinari, tecnologia, distribuzione, finanza e quant'altro concorrono evidentemente alla costruzione della ricchezza ed in termini molto più significativi che non agli albori della rivoluzione industriale.

Per diffuso riconoscimento, tuttavia, questi fattori (capitale, finanza ecc.) hanno eccessivamente soppiantato la centralità del lavoro che, come la si voglia mettere, rimane tutta e dunque sarebbe cosa assai utile trovare il modo di "rimisurare" il lavoro nei e tra i fattori di produzione della ricchezza, anche per valutare il rapporto che c'è tra di loro.

I lavoratori dei trasporti, e più in generale dei servizi, pensino a quanto la propria prestazione sia importante nella produzione di un servizio che si "consuma, mentre viene prodotto" e, di conseguenza, quanto peso abbia la propria fatica nella produzione della ric-

chezza, di una buona ricchezza, nazionale.

Come si può misurare questo "peso" determinante, distinguendolo dagli altri? non è possibile in questa sede e nemmeno per la competenza di chi scrive, fornire una risposta precisa ed efficace.

In prima approssimazione, appare poco plausibile inserire *sic et simpliciter* la quantità di lavoro prodotta nel PIL, esponendosi al rischio di contarla due volte, anche se forse chi se ne intende potrebbe trovare una soluzione.

Quel che invece è certo è che in economia esistono svariati indici che misurano le più ampie varia-

bili.

A mo' d'esempio, basterebbe citare l'indice di Gini, che misura il grado di concentrazione del reddito: più sale più, detta in soldoni, i ricchi sono ricchi e i poveri sono poveri, si tratti di individui, famiglie o popoli.

Se ne potrebbe costruire uno simile, finalizzato alla quantità ed alla diffusione del lavoro, magari da affiancare o integrare nel PIL.

Come che sia e di là da ogni tecnicità, l'importante è assumere il problema, averne consapevolezza: ridare al lavoro, vale a dire all'uomo ed al suo ingegno, quella centralità che gli è stata usurpata.

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

Auxilio opus est

C'è quella speciale, che evoca gustose sensazioni al palato.

Quella sportiva, che è il trionfo del "vorrei ma non posso".

Poi c'è quella militare, che prefigura l'esatto contrario: "Non vorrei, ma devo".

C'è quella naturale, che ci fa pensare alla pace e alla tranquillità, sogno di tutti, nella frenetica quotidianità (o quotidiana frenesia, se preferite) del ventunesimo secolo.

C'è anche quella economica, e fortunato chi ce l'ha!

Il Vocabolario della Lingua Italiana "Devoto-Oli", riguardo all'argomento di cui trattiamo in questa puntata di Giallofisso, recita così: "Accantonamento precauzionale in vista di un'utilizzazione futura, o motivato da particolari necessità o impieghi".

Ci siamo quasi, ma non ancora del tutto, perché noi vogliamo parlare di quella - la chiameremo così - ferroviaria.

Una spia che si accende, il locomotore che non va e il maestro che è costretto a bere "l'amaro calice": aprire la borsa, tirare fuori il blocchetto degli M40 e chiamarla.

La Riserva.

Odiata dai signori viaggiatori, perché li costringe ad arrivare in ritardo al lavoro o a casa.

Odiata dai Capi Deposito (ora si chiamano Professional...) perché li costringe a gestire l'emergenza (trovarla, una macchina sostitutiva disponibile, soprattutto di questi tempi...).

Odiata dai Capi Stazione/Dirigenti Centrali, perché ingarbuglia la circolazione.

Ma detestata soprattutto da generazioni di macchinisti poiché sancisce, in quel preciso momento, il predominio dei capricci di una macchina sull'intelligenza e sulla capacità dell'uomo. Se conosciamo un po' i macchinisti (e li conosciamo... anche più di un po'), possiamo dire che è questa la cosa insopportabile.

Le reazioni, nella deprecata eventualità, sono le più diverse.

Si va dal macchinista che odierà quella macchina per il resto dei propri giorni, (abbiamo assistito personalmente a una sequela di terribili maledizioni lanciate verso la 656-199, "rea" di essersi piantata a Fidenza, metà strada esatta tra Milano e Bologna, non volendone più sapere di ripartire, due anni prima!) a quello che intima al socio di non far parola dell'accaduto, così da poter continuare a vantarsi: "Io non ho chiesto mai riserva!".

Fino a un dialogo - credeteci, accaduto veramente - di questo tipo.

1° agente: "Socio, la macchina non va"

2° agente: "Eh sì, vedo"

1° agente: "Mannaggia! Ma se fino a un attimo fa andava!"

2° agente: "Lo so, ma che vuoi farci? Anche quello che è morto, un attimo prima era vivo..."

Piglia l'M40, va'!"

Primo incontro formativo degli RLS Fast FerroVie

Si è svolto in Roma il giorno 26/11/2008 il primo incontro formativo degli RLS FastFerroVie del Gruppo FS dislocati su tutto il territorio Nazionale

Il Segretario Nazionale Pietro Serbassi, moderatore dell'incontro, dopo aver presentato i due specialisti, l'Ing. Natale Italiano e la Dott.ssa Nicoletta Cittarelli psicologa, ha presentato la giornata come un progetto di formazione per la sicurezza sul lavoro rivolto ai RLS che vogliono essere protagonisti nello sviluppo di un lavoro sicuro.

L'incontro è proseguito con la relazione dell'Ing. Natale Italiano, circa l'analisi dell'azione lavorativa prestata dal personale di macchina.

In particolare, dalla giornata di studio, è emerso che i lavoratori che prestano la propria attività a bordo macchina non possono essere considerati isolati.

Infatti, l'Art. 2 comma 1 lettera c) definisce «azienda» **«il complesso della struttura organizzata dal datore di lavoro pubblico o privato»** mentre lo stesso articolo definisce alla lettera t) «unità produttiva» **«stabilimento o struttura finalizzati alla produzione di beni o all'erogazione di servizi, dotati di autonomia finanziaria e tecnico funzionale»**.

Infatti, l'azienda è il complesso della struttura mentre l'unità produttiva, in questo caso il treno composto di materiale rotabile, rappresenta la struttura finalizzata all'erogazione del servizio pubblico.

Pertanto, sia il treno sia il locomotore **NON** possono dare luogo ad unità produttiva autonoma quindi, **NON** possono essere considerati luoghi di lavoro isolati.

In conclusione, il personale operante sul treno non espleta l'azione lavorativa in un contesto avulso ma è parte integrante dell'unità produttiva dell'azienda.

Per questo motivo, il personale operante sul treno è assoggettato a

tutte le norme previste dal DLgs 81/2008.

Successivamente, è stata concentrata l'attenzione sulla tipologia dei rischi di un solo agente in cabina, considerata l'esistenza di supporti tecnologici.

Dall'ampio dibattito è emerso che i supporti tecnologici volti ad aumentare gli standard di sicurezza rappresentano una MISURA PREVENTIVA.

L'Art. 2 comma 1 lettera n) definisce **«prevenzione»** **«il complesso delle disposizioni o misure necessarie, anche secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, per evitare o diminuire i rischi professionali nel rispetto della salute della popolazione e dell'integrità dell'ambiente esterno»**.

Pertanto, gli standard di sicurezza, implementati nelle cabine di guida dei locomotori a sostituzione dell'apporto dell'uomo, dovranno tener conto del fatto che trattasi anche di trasporto pubblico, quindi dovranno essere rapportati all'integrità e sicurezza dei viaggiatori.

Nondimeno, qualora gli standard di sicurezza attivati da Trenitalia dovessero essere considerati superiori per la circolazione ferroviaria, ai fini della valutazione dei rischi, il Datore di Lavoro dovrebbe riferirsi all'Art. 2 comma 1 lettera q) **«valutazione dei rischi»**: **«valutazione globale e documentata di tutti i rischi per la salute e sicurezza dei lavoratori presenti nell'ambito dell'organizzazione in cui essi prestano la propria attività, finaliz-**

zata ad individuare le adeguate misure di prevenzione e di protezione e ad elaborare il programma delle misure atte a garantire il miglioramento nel tempo dei livelli di salute e sicurezza» ovvero è obbligato a documentare in maniera inequivocabile la superiorità degli standard.

Inoltre, con riferimento Art. 15. comma 1 lettera z) **«la regolare manutenzione di ambienti, attrezzature, impianti, con particolare riguardo ai dispositivi di sicurezza in conformità alla indicazione dei fabbricanti»** il Datore di Lavoro dovrà emanare indicazioni utili allo scopo di verificare quali sono le procedure di verifica dei dispositivi sostitutivi del secondo agente.

Infine, a supporto di quanto espo-



sto, l'Art. 15. comma 1 lettera b) recita che le misure generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro sono **«la programmazione della prevenzione, mirata ad un complesso che integri in modo coerente nella prevenzione le condizioni tecniche produttive dell'azienda nonché l'influenza dei fattori dell'ambiente e dell'organizzazione del lavoro»**; pertanto, il Datore di Lavoro dovrà descrivere le misure

preventive dimostrando la superiorità dei sistemi automatici rispetto al modello uomo-macchina.

Successivamente, è stata analizzata la gestione delle emergenze e il soccorso sanitario in linea.

Gli standard previsti sono rappresentati da un sistema di comunicazione radio del tipo GSM/GSM-R.

Il **Global System for Mobile Communications (GSM)** è lo standard di telefonia mobile mentre il **Global System for Mobile Communications Rayilway (GSM-R)** è uno standard di telefonia esclusivamente dedicato il cui gestore/proprietario è RFI.

Quest'ultimo sistema (GSM-R) non risulta accessibile, per ora, ad altri operatori di telefonia.

In caso di mancanza del segnale di copertura del GSM-R attraverso l'azione di roaming, è possibile agganciarsi a celle di reti GSM di operatori pubblici.

Considerazione 1:

laddove non è presente la copertura in GSM-R è possibile in roaming effettuare la chiamata di allarme generalizzato?

Considerazione 2:

nelle gallerie sono presenti sistemi di continuità del segnale (D. Min. Infr. e Trasp. 28 ottobre 2005)?

L'analisi continua ipotizzando che in tutte le tratte ferroviarie vi sia la copertura della rete GSM-R.

L'Art. 2. Comma 1/2 lettera b) del DM 388/2003 stabilisce che il datore di lavoro "***deve garantire un mezzo di comunicazione idoneo ad attivare rapidamente il sistema di emergenza del Servizio Sanitario Nazionale***".

In mancanza di studi e/o ricerche commissionate o svolte da Trenitalia è lecito pensare che lo standard GSM-R possa ***non intervenire in maniera rapida*** (o non intervenire) creando, qualora il personale operante sul treno sia colto da malore e/o infortunio, con i sistemi di blocco del treno (che

potrebbe fermarsi in qualsiasi punto della linea), una condizione per cui il sia il treno sia il locomotore risultano fermi ***senza alcuna comunicazione di intervento degli operatori del soccorso***.

In conclusione, è stato richiamato l'**art. 2087 del Codice Civile**.

L'**art. 2087 del Codice Civile** - Tutela delle condizioni di lavoro, "*L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro*" fonda un principio generale in tema di doveri di prevenzione imposti dall'ordinamento a carico del datore di lavoro ed a tutela dell'integrità psicofisica del lavoratore, di cui la legislazione speciale antinfortunistica costituisce concreta applicazione.

Considerato che sia il DLgs 626/94 prima, sia il Dlgs 81/2008 non sono fondati su modelli preventivati oggettivi (regole tecniche) il legislatore, ispirato da norme comunitarie, ha attuato una serie di novità:

La prima è che la collettività, ovvero lo Stato, ***affida l'azione di prevenzione all'impresa***, che non può più limitarsi a rispettare le leggi vigenti ma deve, di fatto, promuovere ed attuare il miglioramento della salute e della sicurezza durante il lavoro.

Lo Stato Nazionale quindi, in conformità allo spirito della Comunità Europea, ***fissa i limiti o requisiti minimi***, obbligatori, ma impone al singolo la ricerca, l'individuazione e la messa in pratica di misure di tutela che vanno ***al di là*** dei requisiti minimi, per attuare, ovunque

possibile, il miglioramento continuo delle condizioni di lavoro, in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico.

La seconda è che l'impegno dell'impresa nella prevenzione ***deve essere costantemente documentato e certificabile*** (autocertificazione).

Una terza infine, è che l'impresa è obbligata, proprio per fare fronte all'impegnativo compito di attuare la prevenzione, a dotarsi di una vera e propria ***organizzazione per la sicurezza***, sia che risulti totalmente interna, sia che venga ad essere realizzata con risorse esterne

Tale impostazione non deve essere confusa con la possibilità, da parte di qualsiasi azienda, di modi-



ficare alcuni requisiti di sicurezza creando, di fatto, una condizione di riduzione delle condizioni di tutela dei lavoratori.

In ultimo, l'obbligo del datore di lavoro di attenersi al principio della "***massima sicurezza tecnologicamente fattibile***" (**Art. 2087 del Codice Civile**) non deve farci pensare che sia possibile sostituire l'apporto dell'uomo per meri scopi di risparmio economico.

Una considerazione a parte meriterebbe il D. Min. Infr. e Trasp. 28 ottobre 2005 (Suppl. Ord. alla G.U. 8.4.2006, n. 83) ***Sicurezza nelle gallerie ferroviarie*** (In vigore dal 8.4.2006) che si applica a tutte le gallerie ferroviarie.

Questo nuovo decreto ha lo scopo di assicurare un livello adeguato di sicurezza nelle gallerie ferroviarie, mediante l'adozione di misure di prevenzione e protezione atte alla riduzione di situazioni critiche che possano mettere in pericolo la vita umana, l'ambiente e gli impianti della galleria, nonché mirate alla limitazione delle conseguenze in caso di incidente.

Il decreto, in sintesi, va applicato a tutte le gallerie ferroviarie di lunghezza superiore a **1000 metri**, siano esse già in esercizio, in fase di costruzione o allo stato di progettazione, ubicate sull'infrastruttura ferroviaria e sulle reti regionali non isolate.

Ai fini della sicurezza il decreto prevede azioni volte a prevenire gli incidenti, limitarne gli effetti, favorire l'autosoccorso e/o l'esodo delle persone coinvolte in un incidente e consentire un rapido ed efficace intervento delle squadre di soccorso nelle migliori condizioni di sicurezza per le stesse.

Il Gestore dell'infrastruttura è responsabile del rispetto delle norme e delle procedure riguardanti la sicurezza della galleria e provvede all'approvazione dei progetti ed alla messa in esercizio delle gallerie. In particolare tra i suoi compiti rientra:

L'approntamento della documentazione di sicurezza

L'effettuazione delle ispezioni periodiche delle gallerie

La definizione della procedura per la chiusura immediata di una galleria in caso di emergenza

Lo svolgimento delle inchieste per ogni episodio che abbia compromesso la sicurezza della galleria, comunicandone l'esito al Ministero.

Per ciascuna galleria il Gestore dell'infrastruttura nomina il **RESPONSABILE DI GALLERIA** ed il suo sostituto e ne comunica il nominativo al Ministero.

Oltre al Responsabile di galleria è nominato anche un **RESPONSA-**

BILE DELLA SICUREZZA con il compito, tra gli altri, di coordinare le misure di prevenzione e di salvaguardia dirette a garantire la sicurezza degli utenti e del personale di servizio.

Il responsabile della sicurezza può coincidere con il responsabile della galleria.

Il Gestore dell'infrastruttura effettua ispezioni periodiche al fine di garantire che tutte le gallerie contemplate nel presente Decreto siano **MANTENUTE CONFORMI** alle disposizioni dello stesso.

Il periodo massimo intercorrente fra due ispezioni consecutive di una determinata galleria non può essere superiore ai tre anni.

Una considerazione a parte è stata svolta nell'analisi dell'art. 28 del D.Lgs. 81/08.

Il prefato articolo prescrive l'obbligo, per il datore di lavoro, di effettuare la valutazione di tutti i rischi per la sicurezza e la salute di tutti i lavoratori, **"... compresi quelli collegati allo stress lavoro-correlato, secondo i contenuti dell'accordo europeo dell'8 ottobre 2004"**.

La Dott.ssa Nicoletta Cittarelli, dopo una descrizione delle conseguenze indotte dallo Stress, ha ribadito che la valutazione del rischio di stress correlato al lavoro è affrontabile con metodologie specifiche della psicologia del lavoro e delle organizzazioni che fanno riferimento a teorie consolidate e rispondenti alla complessità del fenomeno.

Inoltre, è emerso che lo Stress non deve essere considerato un rischio ossia una probabilità, bensì dovrebbe essere valutato come un **pericolo** ovvero come una situazione oggettiva legata a molti e svariati fattori: fisici, meccanici, chimici, ambientali,

organizzativi.

Spesso, nel linguaggio comune si confondono i significati di **pericolo** e di **rischio**.

Non sono la stessa cosa.

Sono fenomeni profondamente diversi.

Sul piano scientifico e tecnico, i fattori di stress correlato al lavoro, i metodi per rilevarli e le misure per evitare i potenziali rischi per la salute e la sicurezza sono oggetto di numerosi studi ed è oggi disponibile un'ampia letteratura in materia.

Per quanto sopra esposto, considerato lo stress come pericolo, il sostegno psicologico deve essere fatto in fase **preventiva** ad esempio attraverso colloqui e/o interviste e non dopo aver accertato l'eventuale patologia.

A conclusione dell'incontro, il Segretario Nazionale ha voluto, alla luce delle novità legislative, dare risalto alla necessità della creazione di un movimento di coordinamento Nazionale tra tutti gli attori della sicurezza operanti sul territorio allo scopo di mettere in campo tutte le azioni necessarie per costruire una solida impalcatura indispensabile per rispettare e far osservare, in tutti i luoghi di lavoro, quanto previsto dalla nor-



mativa, con riferimento particolare a quelle disposizioni che afferiscono alla contrattazione e alla formazione, sottolineando le nuove e importanti responsabilità affidate sia ai rappresentanti dei lavoratori sia al sindacato.

Elezioni per il rinnovo dei Consigli Direttivi del Dlf: ottimo risultato per Fast FerroVie

di Carlo Nevi

Il 25, 26 e 27 Novembre 2008 si sono svolte le elezioni per il rinnovo dei Consigli Direttivi delle Associazioni Territoriali del DLF; ora, come ogni Elezione che si rispetti, è il momento dell'analisi del voto e del confronto dei dati. Come per tutte le tornate elettorali, dalle Comunali alle Politiche, anche per il DLF ora ci sarà il "balletto" delle cifre con l'unico risultato possibile: tutti vincitori, nessuno sconfitto e mal che vada abbiamo pareggiato.

Bene, noi invece vogliamo evitare di cadere nel tranello del balletto delle cifre limitandoci quindi all'analisi della nostra bella ed interessante *prima* vera esperienza.

Ebbene quello ottenuto dalla **FAST FerroVie** è un risultato che va ben oltre le più rosee aspettative, tenuto conto, come già detto, che si tratta della prima esperienza, in quanto è la prima volta in assoluto che la nostra organizzazione partecipa a tale competizione elettorale in modo organizzato, presentando proprie liste e candidati sulla quasi totalità del territorio nazionale; infatti nel 1999 ci presentammo come SMA ma non in modo organico ed organizzato ottenendo solo uno 0,12% grazie all'unico consigliere eletto.

Il risultato conseguito in questa fase, invece, vede la nostra organizzazione accreditarsi di ben **28 consiglieri, pari al 3,29% del totale da eleggere.**

Tale ottimo risultato, che determina un incremento di circa il 3,2%, è stato raggiunto grazie ai risultati conseguiti dai nostri candidati presentatisi sia nella **Lista del Cuore** (lista presentata congiuntamente con la Filt Cgil) sia nelle liste **di sola espressione FAST** (Puglia e Sicilia dove, in

particolare a Siracusa, la FAST FerroVie ha ottenuto la maggioranza nel nuovo consiglio con ben 4 consiglieri eletti su 7) o con altre alleanze, come in Sardegna, in Friuli e in Toscana (La Spezia). Questa, a mio avviso, è la miglior risposta a chi *simpaticamente* ha messo in dubbio la nostra autonomia collocandoci sotto l'ala protettrice della Filt Cgil.

Il risultato conseguito, tenuto conto della grande partecipazione



al voto (oltre il 60% dei 103 mila aventi diritto) conferisce alla nostra Organizzazione un impor-

tante e significativo *trend* di crescita e di ramificazione nel tessuto ferroviario che va ben oltre il mondo macchina e ci lascia ben sperare per le prossime elezioni, quelle per le RSU. Ma è soprattutto un risultato conseguito grazie alla qualità e alla capacità delle candidature proposte dalla FAST Ferrovie, a testimonianza del legame che hanno i nostri associati con il DLF.

La Segreteria Nazionale FAST FerroVie, dalle pagine di questo giornale, esprime la propria soddisfazione e ringrazia tutti coloro che, con il loro voto, hanno dato fiducia alle nostre liste, alla Lista del Cuore ed ai nostri candidati e candidate che, **GRAZIE** alla loro disponibilità, hanno permesso alla Fast FerroVie di conseguire un risultato così importante. Di nuovo **GRAZIE.**

Elezioni DLF 2008 dato Nazionale

FAST FERROVIE			
PERCENTUALI		CONSIGLIERI ELETTI	
ANNO		ANNO	
1999	2008	1999	2008
0,12	3,29	1	28

DETTAGLIO CONSIGLIERI ELETTI	
LISTA DEL CUORE FILT/FAST	12
LISTE SOLO FAST	9
LISTE UNITARIE O CON ALTRE O.S.	7
TOTALE ELETTI FAST	28

Nel caso eccezionale che fra i due cippi indicati dal macchinista sia presente un segnale di PBI/PBA ed il macchinista non sappia accertare se lo ha superato o meno:



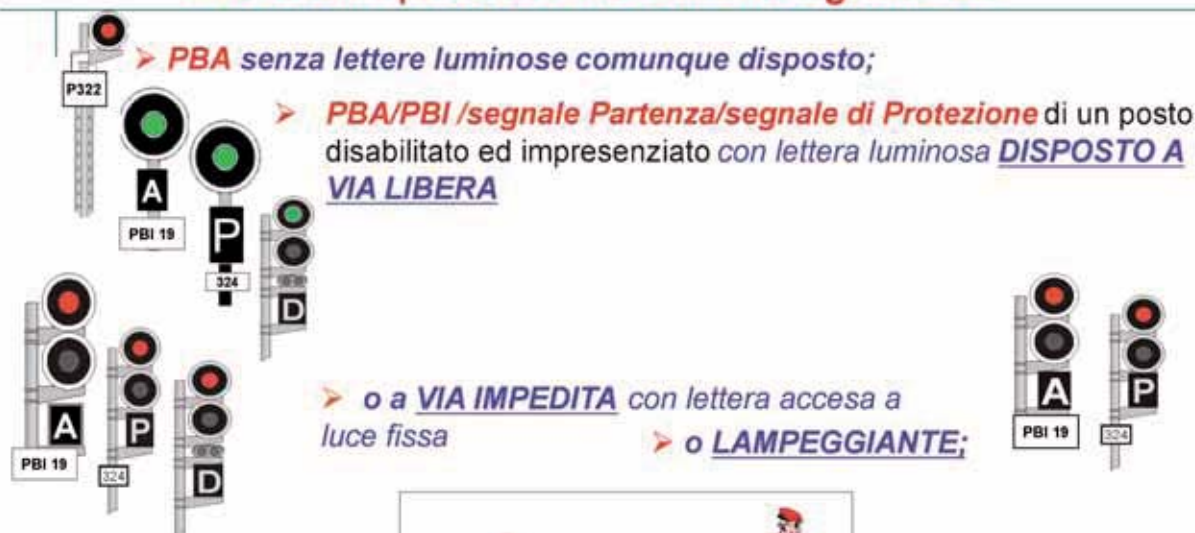
1. **M.A.V.** fino al secondo cippo chilometrico indicato dal macchinista o fino al successivo segnale se incontrato prima di tale cippo chilometrico.
2. **MAV sui PL** (se occorre), che il treno eventualmente incontrerà;
3. **FERMATA** in corrispondenza degli eventuali deviatori in linea; esistenti fra i due cippi segnalati.

RICORDA

Dopo essere giunti al secondo cippo o ad un segnale di PBI/PBA il macchinista chiederà al DCO/DM ulteriori prescrizioni per il proseguimento

SEGNALE DI PBI/PBA

Arresto in precedenza ad un segnale di :



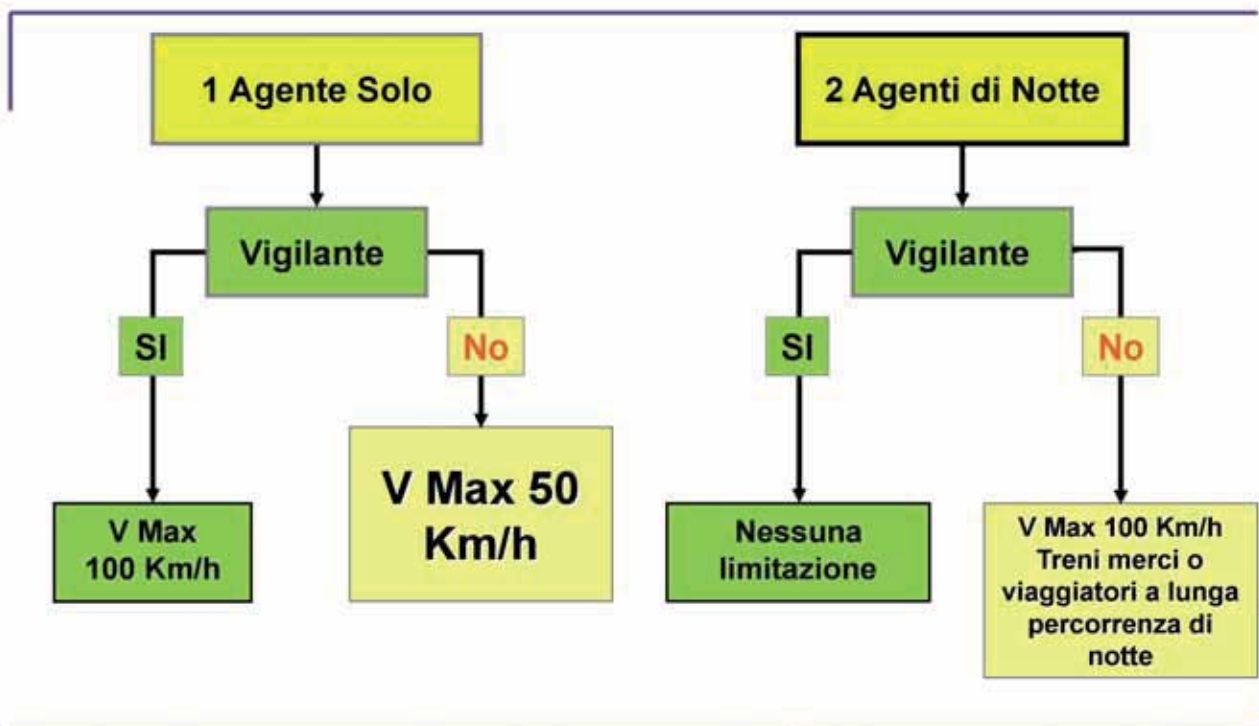
PRESCRIVE

"Rispettare l'indicazione del segnale.":

Ripresa della corsa

Il PdM, una volta ricevute le prescrizioni dal DM/DCO, deve percorrere il tratto di linea interessato all'anormalità (dal punto dove avviene il passaggio del SSB in predisposizione SCMT a quello dove avviene la riattivazione automatica della funzione SCMT rispettando le seguenti restrizioni:

Predisposizione SCMT "Ad un segnale o Tratto di linea"



FINE

E' Natale e la tradizione vorrebbe che fossimo tutti più buoni, ma in ferrovia si vede che il tempo delle tradizioni è ormai finito da un pezzo. Ed ecco che le ferrovie, così come si chiamavano un tempo, decidono che è arrivata l'ora di pigiare sul pedale dell'acceleratore e con Trenitalia portano uno scompiglio tale che qualsiasi confronto con il pur burrascoso e preoccupante recente passato sbiadisce:

Cargo annuncia il trenta per cento di contrazione dell'offerta commerciale e intanto, neanche fosse un esperto illusionista, si guarda bene dal mostrare uno straccio di ripartizione mentre fa sparire, come per incanto, centinaia di giornate di turno;

Intanto macchinisti da cargo migrano forzatamente verso il trasporto regionale, addirittura dalla Sardegna al continente; impianti trazione, manutenzione o commerciali si ridimensionano o spariscono e nessuno si degna di dire a chicchessia qual è la strada intrapresa da questo ramo d'impresa;

Alla regionale non sono in grado di definire nel dettaglio l'entità dell'offerta commerciale per il 2009, pertanto non riescono a mettere in piedi alcuna ripartizione dei servizi del macchinista e del bordo, dando vita a un'entrata in vigore di turni che più che provvisori appaiono sempre più aleatori;

Una scena che sembra la brutta copia di quella cui abbiamo assistito l'anno scorso. L'unica differenza è che oggi appare anche ammantata di un alone di pessimismo e incertezza, che si fa di giorno in giorno sempre più cupo e gravoso. Una scena caratterizzata da carenze di personale, specialmente trazione e scorta, sempre più significative, con un rapporto con le regioni sempre più ambiguo e conflittuale e con la sola vera ancora di salvezza, il contratto unico, beffardo miraggio;

Un po' di pazienza, che diamine, ancora sei mesi e poi anche l'ultima speranza andrà a fondo. Dopo l'estate del 2009, non ci sarà più tempo per il CCNL della Mobilità e tutti i lavoratori del trasporto regionale, più del 70% di Trenitalia, andranno incontro alla liberalizzazione del trasporto del 2010 con un'unica incognita, quella costituita da quale sarà l'azienda municipalizzata, provinciale o regionale che avrà voglia di prenderseli in carico, e costoro saranno i più fortunati, per gli altri ...;

La passeggeri non poteva certo sfigurare al cospetto di tale compagnia solo perché, magari, è quella che in un rapporto costi/ guadagni, è di gran lunga la meglio posizionata. Per tanto, ha pensato bene, prendendo a spunto l'entrata in vigore della nuova offerta commerciale AV, di stravolgere tutta la distribuzione del servizio sul territorio, creando importanti sacche di esubero in alcuni impianti e una tale concentrazione di servizi in altri che solo ritmi di lavoro degni di paesi orientali o del terzo mondo, possono essere in grado di far immaginare la sostenibilità del rapporto tra operatori d'esercizio e treni da coprire;

Così però non era sufficiente per poter continuare a fare la prima della classe nei riguardi delle due "colleghe", quindi ha pensato bene di essere colei la quale si è assunta l'onere di cancellare, di fatto, tutti i criteri in vigore per l'assegnazione in turno del personale, sia di macchinista, sia di bordo, stravolgendo principi e contenuti sia della circolare 25, sia di tutte le altre note esplicative in materia, provvedendo, inoltre, a dividere la turnazione del Capo Treno da quella del C.S.T.;

Come se non bastasse, ricordiamoci che quanto descritto ai due punti precedenti comporta un considerevole aumento del costo del lavoro, con uno spreco di risorse economiche che, in un quadro d'indispensabile risanamento, stride come una strega in chiesa.

Le ferrovie, a quanto pare, non sono le uniche per le quali il tempo delle tradizioni è ormai passato, anche qualche sindacato sembra interessato a far prevalere le ovvie ricadute di una scadenza di delega annuale, rispetto a qualunque buon sentimento, quindi, animato dall'imperiale motto "mors tua vita mea" cerca di disseminare sfiducia in tutti i lavoratori iscritti agli altri sindacati spingendoli a dare disdetta. Ecco, quindi, che proprio nel momento in cui tutti i lavoratori del gruppo FS e del trasporto pubblico locale, dovrebbero essere riuniti intorno ai loro rappresentanti per coadiuvarli e sospingerli verso un confronto con le controparti imprenditoriali e politiche, locali e nazionali, che appare sempre più aspro e difficile e, per tanti versi, determinante per il loro futuro e per il Paese, l'attenzione del comparto più delicato di tutto il trasporto ferroviario, il macchinista, assieme a quello dell'opinione pubblica, viene deviata verso il problema dell'equipaggio treno e dell'agente solo. Una partita arenatasi da tempo in un pantano di norme, leggi e regolamenti, evidenziati dai sindacati che, in buona sostanza, hanno determinato una sostanziale distanza tra l'obiettivo prefissosi dalla Dirigenza del Gruppo e la meta traguardabile, decretando, in questo modo, da parte aziendale, un crollo d'interesse per il confronto in questione.

Comunque, bando alle ciance, il nuovo anno si aprirà con un confronto campale tra i lavoratori, le imprese e le istituzioni che nel giro di pochi mesi determinerà uno scenario nuovo su tutto il fronte del trasporto pubblico locale e nazionale; questo è il momento per decidere il nostro futuro e più saremo coesi, maggiori saranno le possibilità di riuscire a spuntarla.

“Buon agente solo a tutti!” Sogniamo o siamo desti?

Questo augura (o minaccia) l'A.D. di Sbb Cargo Italia ai propri dipendenti per Natale

di Vincenzo Notarnicola

Il mese di dicembre u.s. i macchinisti della SBB Cargo Italia, insieme alla busta paga, invece degli attesi auguri hanno trovato l'opuscolo riportato in queste pagine avente titolo “La condotta ad Agente Solo”, nel quale l'Amministratore Delegato firmava un'incommentabile presentazione che esordiva con un “Finalmente agente solo” e si concludeva con la frase presente nel titolo.

Un opuscolo di non molte righe, a dire il vero, nelle quali l'Impresa, oltre a comunicare la sua intenzione di dar corpo a un radicale mutamento dell'equipaggio macchina in tempi brevi, cercava di far convinto il dipendente della bontà della scelta aziendale e di quanto lui dovesse esserle grato, oltre che un sereno e convinto assertore.

Forse questa Società, che trae le sue origini oltralpe, è abituata a un

universo di relazioni aziendali totalmente diverso o forse, forte di questa giustificazione, rispolverando una vecchia abitudine mai ripudiata, intende forzare la mano cercando di mettere i lavoratori e i loro rappresentanti di fronte ad un fatto compiuto contro il quale gli spazi d'azione diventano risicati.

In ogni caso, però, sembra che questa volta i conti siano stati fatti senza l'oste, perché né i macchinisti, né i sindacati sono disponibili a subire un simile salto nel buio che, senza contare tutte le ricadute contrattuali che schianterebbero la categoria da un punto di vista rivendicativo, metterebbe in serio pericolo la loro sicurezza sul lavoro e quella dell'esercizio.

Andiamo comunque per gradi e verificiamo come a sostegno delle considerazioni in merito alle relazioni industriali e alle conseguenze rivendicative appena esposte, si presenti come inequi-

vocabile il momento scelto per il “colpo di mano”: quello dell'apertura del confronto sul rinnovo contrattuale di secondo livello.

Per quanto attiene il settore macchina, elementi quali l'orario di lavoro, la retribuzione accessoria, l'inquadramento, eccetera, vedono la loro elaborazione in un quadro di equipaggio polifunzionale che, lavorando in coppia, si divide i carichi di lavoro.

E' ovvio che ridurre l'equipaggio a un solo agente, in buona sostanza, stravolge in maniera unilaterale quanto pattuito con i sindacati nel contratto, consumando un arbitrario abbattimento del costo del lavoro che, una volta avvenuto, consentirebbe a SBB Cargo Italia di sedersi in posizione enormemente avvantaggiata al tavolo di rinnovo contrattuale.

In pratica, prima ancora di sedersi al tavolo la Società, di sua inizia-

SBB Cargo Italia

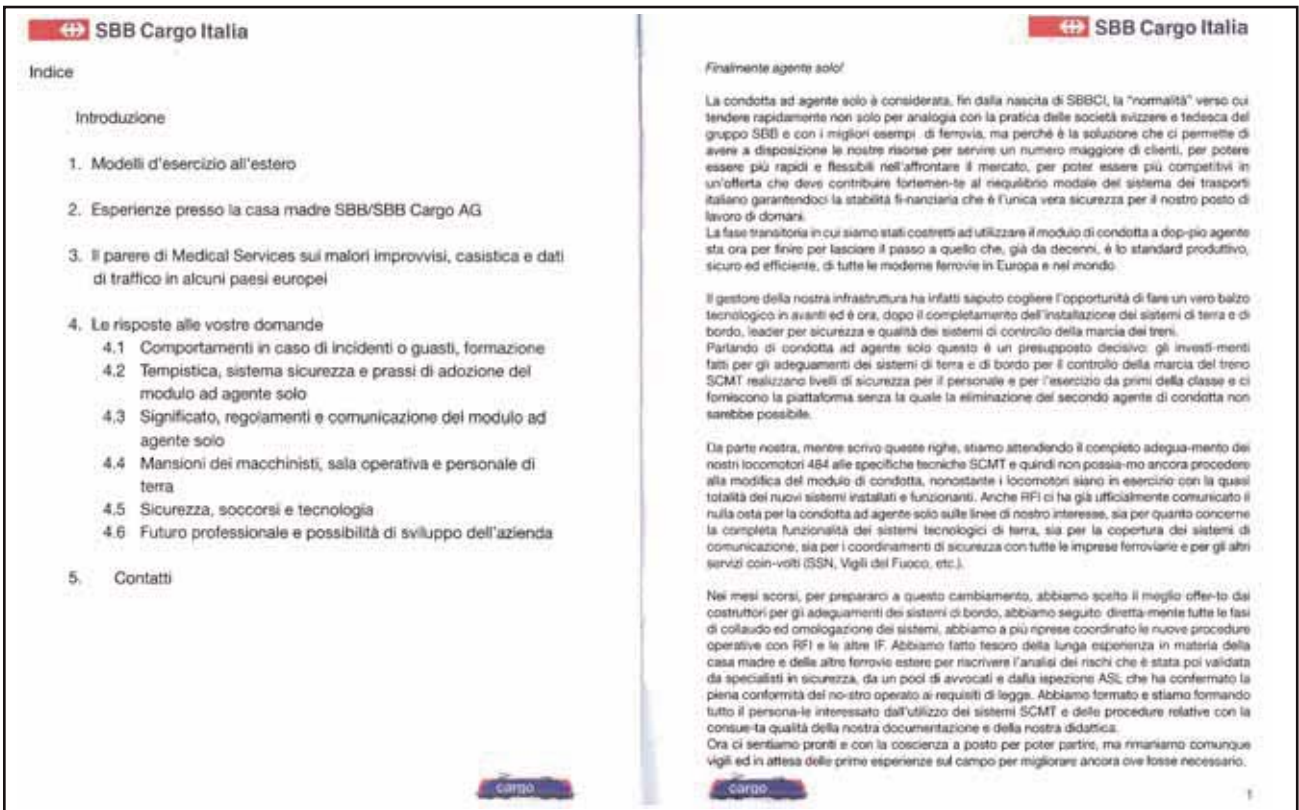
Innovazione e sviluppo della produzione

La condotta ad agente solo

SBB Cargo Italia
Via Damiano Chiesa, 2
I - 21013 Gallarate
tel: +39-0331-248-511
fax: +39-0331-248-599

SBB Cargo Italia
una società unipersonale del gruppo SBB Cargo
Capitale Sociale: Euro 13.000.000 int. vers.
Codice Fiscale e Partita IVA: 03.846.190.969
REA di Varese: 286.234

Gallarate, novembre 2008

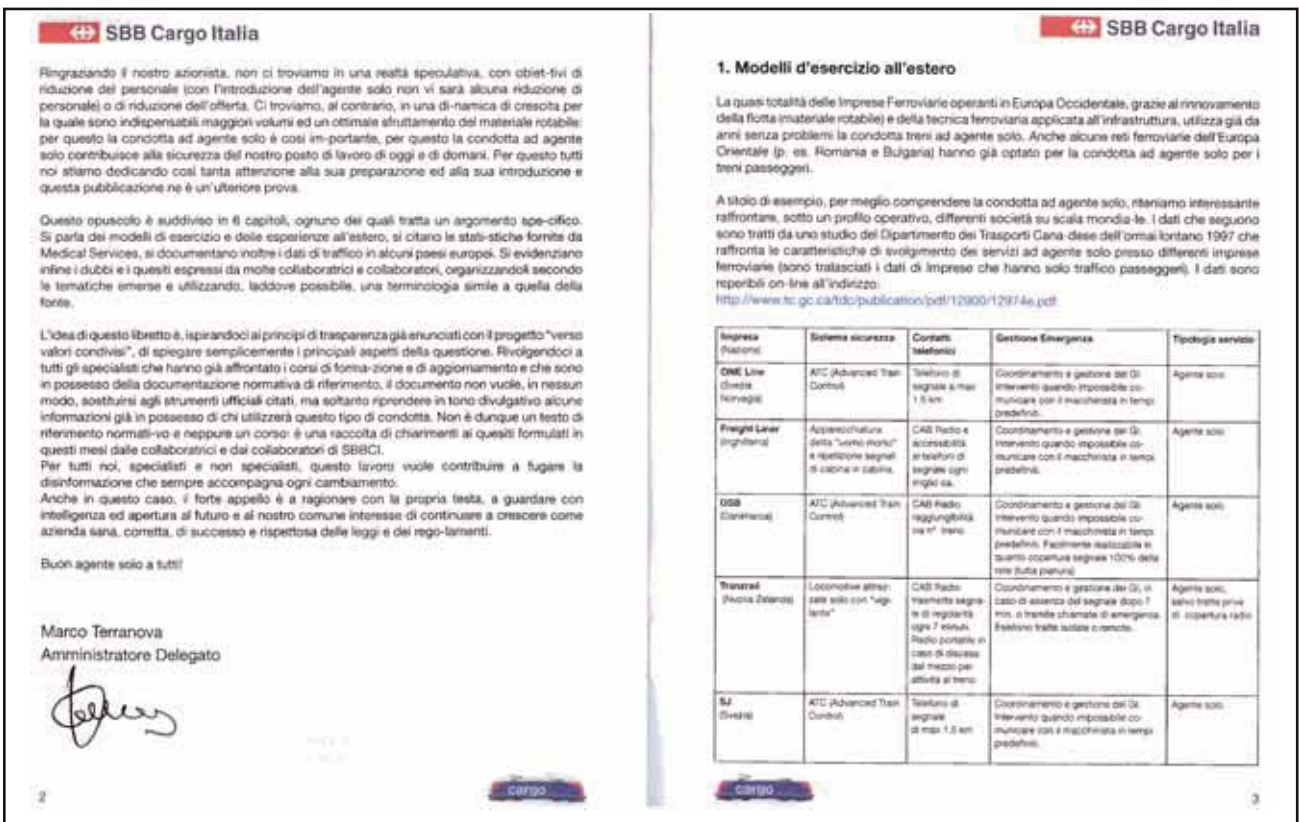


tiva, decide che rimanendo con lo stesso livello e non guadagnando una lira di più, i macchinisti devono garantire il lavoro e la produzione che fornivano operando in coppia, lavorando da soli; come dire che prima, io come Azienda mi assicuro che, a costo zero, la categoria debba lavorare il dop-

pio, poi mi siedo al tavolo a trattare: **ma che cosa?**

Senza contare, inoltre, che i carichi di lavoro, previsti per la coppia di macchina che si alterna alla guida, sono già oggi sicuramente considerevoli in fase di programmazione e rischiano, spesso, di

essere insostenibili in condizione di esercizio, allorquando si maturano ritardi alla circolazione. Pensare, quindi, che gli stessi limiti possano valere per un macchinista che lavori da solo, equivale a pensare che sia indifferente il caso in cui sia il macchinista a portare il treno o che sia il treno a



portare il macchinista.

Un altro elemento di attenta riflessione e profonda preoccupazione è costituito dal fatto che, nell'ultima stesura contrattuale, l'Azienda si è opposta in maniera intransigente alla richiesta sindacale di porre dei limiti temporanei alla condotta giornaliera e/o consecutiva, forte proprio del fatto che i due agenti potessero alternarsi alla guida.

Ne consegue che, nel caso di un equipaggio ad agente solo operante con l'attuale normativa a dop-

nista in caso di malore, parliamo dello stazionamento del treno in caso di malessere del macchinista che ne comporti la perdita di coscienza.

Per quanto concerne lo stazionamento, l'opuscololetto in questione riporta tutta una serie di riferimenti normativi in base ai quali il treno, con la condotta isolata, in buona sostanza è considerato non più frenato dopo 30' (art.6 bis dell'IPCL ultimo capoverso del punto 4).

Con la condotta isolata, appunto,

Quanto tempo occorrerà prima che l'alta temperatura mandi in blocco i compressori sottoposti a un continuato impegno al massimo della prestazione?

Quanto tempo occorrerà prima che il treno sia sfrenato?

Tutto ciò nessuna norma lo prevede, anche perché, finora, si è sempre circolato con due agenti treno e le disposizioni emanate da RFI in merito all'agente solo non possono certo già coprire tutta la casistica. Comunque, il tempo oltre il quale il treno non dà più garanzia

SBB Cargo Italia

EN581 (ingegnerato)	ABS (Automatic Moving System) sistema per la "vigilanza" con ripetizione dei segnali in cabina	Telesono di segnale di linea 2 miglia, comunicazioni possibili anche via radio	Coordinamento e gestione del G1, quando mancano ingiustificatamente i contatti e l'avanzamento treno non avviene. Non vi sono aree estremamente remote o assolutamente inaccessibili	Servizio con agente solo, salvo in caso di treni con, ad esempio, prodotti reattivi
---------------------	--	--	--	---

Come si può notare, già prima del 1997, parecchie IF avevano già adottato la guida con agente solo. Chi ha optato per questo tipo di soluzione ora sostiene che il livello di sicurezza si è incrementato in termini di concentrazione del macchinista e si spinge sino a sostenere che il secondo agente spesso è più di distrazione che non di aiuto.

È opportuno sottolineare che il modulo di condotta ad agente solo è stato adottato da tutte le reti e imprese sopra indicate in periodi nei quali il livello tecnologico degli apparati di sicurezza di bordo e di terra era sensibilmente inferiore rispetto all'attuale.

Ai di fuori di questo studio canadese, ormai datato, e per meglio illustrare l'argomento, si ritiene opportuno dare un'indicazione di cosa è previsto ed avviene anche nei due paesi a noi più vicini.

Impresa (Paese)	Sistema sicurezza	Contatti telefonici	Gestione Emergenza	Tipologia servizio
DB (Germania)	Fino 160 km/h: punti di controllo alle linee dei segnali. Controllo marcia e arresto treno. Oltre 160 km/h: Sistema ETCS o altro analogo.	Radio treno analogica e GSM-R	In emergenza: caso coordinamento e gestione da parte del G1	Servizio con agente solo
SNCF (Francia)	CVB - Centrale Vitessa per l'Italia: Per tutte le linee salvo Alta Velocità. Ha grandi analogie con l'attuale SCMT TSM - (Transmission via Marche) Ha grandi analogie con ETCS	In generale i contatti avvengono con Radio analogica. Una parte di rete (SNCF) sarà attrezzata con GSM-R (14.000 km entro il 2014)	Coordinamento e gestione da parte del G1. Copertura di tutte le reti con segnale radio.	Servizio con agente solo

2. Esperienze presso la casa madre SBB/SBB CARGO AG

La nostra casa madre ha introdotto i servizi ad agente solo in modo progressivo fin dalla dismissione del servizio con locomotive a vapore, ovvero a cominciare dagli anni '30 del secolo scorso, di pari passo con l'adozione di linee con la caterina e conseguente progressiva utilizzazione di locomotive elettriche.

A quei tempi, la tutela dell'incolumità del macchinista, in caso di malore/infortunio, era assicurata inizialmente dagli addetti alla manutenzione ferroviaria alloggiati nei vari "caselli o case cantoniere" presenti lungo le linee ferroviarie, da tutte le stazioni presidiate da personale addetto al movimento, nonché dal personale di scorta dilato-cato sui convogli con competenze di frenatore. Negli anni a seguire, si sono aggiunti i telefoni fissi ad ogni segnale principale, i dispositivi di conferma di presa visione della figura del segnale (Apparecchi Signum), i collegamenti radio con tutte le stazioni pre-segnate, i sistemi di bordo dialoganti con gli impianti fissi (Apparecchi ZUB).

Di pari passo con queste ed altre innovazioni tecnologiche in ambito ferroviario, anche il personale di scorta/accompagnamento ai treni è stato ridotto negli anni fino alla sua completa scomparsa, dapprima sui treni merci ed in seguito su quelli passeggeri regionali. Lo stesso è successo per il personale di stazione, addetto al movimento che è stato sempre più sostituito da impianti fissi telecomandati.

Da allora le condizioni di svolgimento del servizio sono progressivamente migliorate con sistemi di comunicazione e di sicurezza sempre più moderni. Tramite le sale operative viene controllata la regolarità della marcia di ogni singolo treno intervenendo sia per monitorare la regolarità della circolazione, sia per supportare il personale in caso di anomalie d'esercizio.

pio agente, un macchinista di SBB Cargo Italia potrebbe trovarsi a condurre un treno per periodi di tempo tali da essere penalmente perseguibili, laddove fosse alla condotta di qualsiasi altro mezzo pubblico o di trasporto merci: **... e la sicurezza dell'esercizio?**

Siamo già, quindi, a due legittime motivazioni di rifiuto del comando, per un macchinista della SBB Cargo Italia, di un servizio ad agente solo.

Rimanendo ora sulla sicurezza dell'esercizio e introducendo il problema del soccorso al macchi-

ma nel caso in questione, in altre parole con il treno che si ferma per l'intervento del vigilante o del SCMT senza che vi sia nessuno che provveda al riarmo, la condotta rimane aperta, il rubinetto del freno non intercettato in posizione di marcia e quindi di ricarica delle perdite in condotta e, di conseguenza, si ha una situazione che vede il serbatoio principale della locomotiva in scarico continuato:

Quanto tempo occorrerà prima che la pressione sia insufficiente a mantenere in adesione gli organi di presa corrente?

di essere frenato, non può che essere superiore ai 30 minuti previsti dall'IPCL per i treni in stazionamento con la condotta intercettata in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno.

Ne consegue pertanto che, in caso di treno affidato a un unico agente di condotta e scorta qualora costui fosse colpito da un malessere che gli impossibiliti l'operabilità sul banco di manovra, dopo alcune decine di minuti - comunque meno di trenta - il convoglio sfrenato sarebbe libero di muoversi avanti o indietro sul binario, ubbi-

3. Il parere di Medical Services sui malori improvvisi, casistica e dati di traffico in alcuni paesi europei

Medical Services, la società di Berna che si occupa dei controlli medici e psicoattitudinali del personale di macchina sul territorio svizzero per conto dell'Ufficio Federale Trasporti e quindi anche per SBB, afferma che, negli ultimi 10 anni non si è riscontrato alcun malore improvviso di macchinisti che abbia portato ad una repentina incapacità di agire durante la corsa del treno.

E' da notare che negli anni del servizio medico esiste un unico caso di malore: un macchinista che, fermo con il suo treno ad un segnale di protezione, al momento dell'ordine di avanzare non è stato più in grado di reagire.

In Germania l'ERA (Eisenbahn Bundes Amt), l'Agenzia per le Ferrovie Germaniche, non ha mai registrato casi di malore improvviso dei macchinisti in servizio, sia sui treni merci che viaggiatori, pur in presenza di percorrenze chilometriche tra le più elevate d'Europa (2006 = 1005,7 mln km/treno). Anche la filiale tedesca di SBB Cargo, che negli anni 2006 e 2007 ha registrato circa 7 mln di km/treno annui percorsi con 25.000 treni, non ha mai riscontrato casi di malessere improvviso dei suoi macchinisti che abbiano causato l'intervento dell'apparecchiatura automatica STB per l'arresto del convoglio.

In Francia, la Direzione di SNCF, che ha totalizzato tra il 2001 e il 2007 percorrenze di circa 540 mln di km/treno annui, ha reso noto che sulla sua rete, non si sono mai verificati casi di arresto del treno tramite STB (Sistemi Tecnologici di Bordo) a causa di malori improvvisi del macchinista.

In Svizzera vengono percorsi in media, sulla rete di SBB, circa 150 mln di km/treno annui. Negli ultimi 10 anni non si sono registrati casi di malore improvviso avvenuti durante la marcia del treno.

In confronto a questi numeri, SBB CI prevede di produrre nel 2009 soltanto 2,4 milioni di chilometri/treno.

Presso la nostra sede di Gallarate sono disponibili le fonti bibliografiche di quanto sopra riportato.

4. Le risposte alle vostre domande

In questa sezione, SBB CI ha voluto raccogliere le domande che sono state formulate dalle collaboratrici e dai collaboratori, fornendo risposte che rappresentano uno strumento supplementivo di informazione ma non si sostituiscono in alcun modo alle fonti ufficiali di formazione aziendale. I consigli dettati in norme tecniche, che restano gli unici strumenti di riferimento per la sicurezza d'esercizio.

4.1 Comportamenti in caso di incidenti o guasti, formazione

Guasti, avarie e inconvenienti esercizio

Qualora si verificano guasti al locomotore, i comportamenti che il macchinista deve seguire sono regolati dalle norme in vigore e dalla Prescrizione RFI n. 3227 del 06/12/06, paragrafo 2.5.

Formazione personale di condotta

La conferma delle procedure esistenti e le novità specifiche nei processi sono trasferite a tutte le collaboratrici e i collaboratori interessati tramite la formazione specifica per l'utilizzo del sistema SCMT e la condotta ad agente solo. Tutte le informazioni sono ripetute ed aggiornate durante il mantenimento delle competenze per il personale di condotta di SBB CI.

Formazione

Oltre al personale di condotta, anche il personale della sala operativa, i cui compiti subrano alcune modifiche a partire dal momento in cui i nostri primi treni viaggeranno con il modulo di condotta ad agente solo, riceverà, per tempo, formazione specifica.

dendo solo a quanto dettato dalla pendenza della linea.

Un'eventualità davvero inquietante.

Anche perché la Prescrizione n°3227/2006 di RFI, anch'essa richiamata nel famigerato opuscolo, relativa alle **"norme e condizioni specifiche per la circolazione dei treni merci con un solo agente addetto alla condotta"**

senza agente di accompagnamento treni", al punto 3, non esplicita in alcun modo quali dovranno essere i tempi d'intervento per soccorrere il macchinista colto da un malore che gli impedisca la possibilità d'intervenire operativamente, però esplicita in maniera chiara che tutta una farraginoso modalità operativa d'intervento e di soccorso dovrà avere inizio 10 minuti dopo che sia intervenuta un'assenza di

comunicazione con l'agente di condotta di un treno che procede con lenta corsa o che si sia arrestato senza averne comunicato il motivo.

Nei restanti 5, 10 o 15 minuti a disposizione che cosa si pensa che si possa fare per evitare che il treno inizi a muoversi con un'accelerazione dettata solo dall'acclività della linea?

4.2 Tempistica, sistema di sicurezza e prassi di adozione del modulo ad agente solo

Entrata in vigore del modulo ad agente solo

La partenza è prevista entro i primi mesi del 2009, e solo nel momento in cui saranno soddisfatti tutti i requisiti tecnici e funzionali del materiale rotabile previsti dalle specifiche disposizioni RFI in vigore.

SCMT

Il sistema tecnologico di bordo SCMT è un sistema che attua il controllo e la protezione della marcia del treno, istante per istante, rispetto alle condizioni imposte dai segnali, alla velocità massima consentita dalla linea in condizioni normali e di degrado, alla velocità massima ammessa dal materiale rotabile, attivando la frenatura di emergenza in caso di superamento dei limiti di controllo. Il sistema assicura quindi la protezione attiva del personale di bordo e del materiale rotabile a lui affidato. Il nuovo sistema tecnologico gestisce inoltre le comunicazioni treno-terra tra il personale di bordo e il regolatore della circolazione, anche mediante l'invio di allarmi automatici in caso di anomalie. Questo consente in ogni momento il coordinamento per la sicurezza tra il treno, la sala operativa e il gestore dell'infrastruttura. L'SCMT è un sistema a tecnologia innovativa, armonizzato con il nuovo standard europeo di interoperabilità tra le reti ferroviarie, ed è stato classificato e omologato SIL 4 secondo le severe norme europee CENELEC. Attualmente, i sistemi e i prodotti di sicurezza che prevedono un livello di sicurezza SIL pari a 4 corrispondono al livello massimo dello stato dell'arte per il settore del segnalamento ferroviario. E' evidente che, con questi presupposti, per il macchinista non si configura nessun aggravio di responsabilità, ma, al contrario, un forte alleggerimento dello stress di condotta.

Indennità

Le indennità sono prestazioni di denaro corrisposte dal datore di lavoro al lavoratore per spese, oneri, o rischi ulteriori sostenuti in relazione all'esercizio dell'attività, perciò, in considerazione di quanto è espresso fin qui e nel successivo paragrafo 4.4, non ne sono previste.

**Doppia abilitazione
Suddivisione dei compiti tra PDT e PDM**

La doppia abilitazione del personale di condotta di SBB CI rimarrà probabilmente un requisito definitivo anche in futuro.

Le eventuali modifiche riguardanti la suddivisione dei compiti tra personale di condotta e personale di terra verranno valutate nei singoli impianti al momento dell'introduzione della condotta ad agente solo e regolate dalle procedure operative dei singoli impianti.

SBB Cargo Italia		SBB Cargo Italia	
4.3 Significato, regolamenti e comunicazione del modulo ad agente solo		4.4 Mansioni dei macchinisti, sala operativa e personale di terra	
La condotta ad agente solo	Vaggiare ad agente solo sui treni merci significa effettuare la condotta del treno con un solo agente in cabina di guida.	Comportamento in servizio	I compiti assegnati all'agente solo possono essere svolti in modo autonomo da un unico agente in quanto si utilizza un mezzo di trazione dotato di sistema di sicurezza SCMT. Dal punto di vista comportamentale è richiesto, esattamente come avviene oggi, il rispetto delle prescrizioni tecniche e di sicurezza. Le nuove procedure lavorative per la condotta ad agente solo, relative ai treni merci in Italia sono state elaborate, verificate e approvate da diverse imprese ferroviarie assieme al gestore della rete RFI.
Conformità regolamenti	I regolamenti e le procedure sono stati adeguati al nuovo sistema di circolazione dai gestori dell'infrastruttura. SBB CI ha adeguato le proprie procedure sulla base dei propri regolamenti.	Distribuzione compiti	Con il supporto offerto dal nuovo sistema tecnologico di bordo SCMT, i compiti dell'agente di condotta risultano più facili e intrinsecamente sicuri. Gli obblighi di servizio dell'agente solo vengono dettagliatamente specificati dalla prescrizione RFI 3227/2006 che è oggetto di specifica formazione.
Applicazione	Anche con l'introduzione del modulo di condotta ad agente solo, SBB CI intende operare in piena armonia con tutte le vigenti disposizioni di legge, in particolare anche con quelle relative alla sicurezza sui luoghi di lavoro (81/2008).	Sgancio e aggancio loc	Nel caso in cui l'attività di aggancio o sgancio della loc venga affidata all'agente di condotta, questo agirà secondo le procedure operative. L'espletamento di questo compito richiederà un tempo più lungo che verrà considerato sia nella programmazione che nella gestione operativa dei turni.
Regolamenti	RFI ha già disciplinato le attività che dovranno essere svolte dall'agente solo durante la circolazione dei treni (prescr. 3227/06 e relativi agg.). Negli impianti, le nostre disposizioni specifiche regoleranno l'assegnazione delle singole attività al personale. Tutto il pacchetto regolamentare è oggetto di formazione specifica.	Turni	Quando verrà attivata la modalità di condotta ad agente solo, SBB CI provvederà ad una verifica completa di tutti i turni di lavoro per il personale di terra e di macchina. In ragione di questo, l'azienda sta già oggi verificando le esigenze di ulteriore personale a cui assegnare le mansioni a terra sui singoli impianti.
Modalità di comunicazione	Il macchinista comunica di norma con la sala operativa e il regolatore della circolazione di RFI tramite GSM-R, secondo le stesse modalità attualmente in uso e comunque richiamate al paragrafo 2.4 della Prescrizione RFI 3227/2006. Anche nei casi eccezionali in cui il macchinista non è vigile, è garantito l'invio automatico del segnale di emergenza al Gestore dell'infrastruttura.	Sala operativa	In coerenza con quanto previsto dalla prescrizione 3227/2006, anche il personale della sala operativa sarà soggetto a specifica formazione, relativamente alle attività da garantire con l'attivazione del modulo di condotta ad agente solo.
Modalità di immobilizzo	Le modalità di immobilizzo del treno restano quelle previste dall'art. 6 bis L.P.C.L., dall'art 78 e dall'Allegato 7 della P.G.O.S in vigore, nonché dalla prescrizione RFI 3227/2006.		

In ogni caso se è vero com'è vero che oggi, con l'equipaggio polifunzionale, in caso di malore di uno dei due agenti, l'altro è in condizione di concertare con il DCO o con chi per lui, il posto più funzionale dove far confluire sollecitamente il treno e il soccorso medico, nell'ipotesi di equipaggio ad agente solo, secondo la dirigenza di SBB Cargo Italia il macchinista, se eventualmente sopraggiungesse un malessere grave o debilitante sarebbe costretto, in ogni caso e senza aver diritto a eccepire alcunché, a subire una consistente riduzione della tempestività e quindi dell'efficacia di quel soccorso che, come individuo in primis e come lavoratore poi, ha tutto il diritto di pretendere.

Ecco che le due legittime motivazioni di rifiuto del comando, per un macchinista della SBB Cargo Italia, di un servizio ad agente solo, sono già diventate quattro.

Comunque, non è finita qui.

Infatti, a ben vedere, tutte le norme emanate dal gestore dell'infrastruttura in merito all'effettuazione di servizi caratterizzati da un solo agente addetto

alla condotta, evidenziano due condizioni imprescindibili:

Efficienza del sistema di controllo marcia treno SCMT o SSC;

Efficienza del collegamento Terra/Treno e Bordo/Bordo.

Ciò detto, siamo costretti a constatare che, mentre nel caso di guasto che mini in parte o in toto l'efficienza del sistema di controllo marcia treno è stata stilata, da parte degli organismi competenti, tutta una procedura di degrado che norma il comportamento da tenere, da parte del Macchinista, per

affrontare l'emergenza senza mettere a rischio la sicurezza dell'esercizio, nulla di tutto ciò è stato previsto per far fronte a un'eventuale inefficienza del sistema di comunicazione.

Non solo, dobbiamo anche prendere atto che nulla di concretamente efficace e funzionale è stato previsto per avvisare il macchinista dell'assenza (improvvisa, temporanea, definitiva o come si vuole) del collegamento GSM, per cui si deve dedurre che si dia per scontata la possibilità che il **Macchinista Solo** di SBB Cargo Italia possa trovarsi a viaggiare, magari inconsapevolmente, privo



di uno dei due requisiti imprescindibili per svolgere il servizio in condizioni di sicurezza d'esercizio.

Roba da non credere!

Nella migliore delle ipotesi, invece, il macchinista in questione, magari guardando attentamente il telefono piuttosto che la linea, i segnali o gli strumenti di bordo, si rende conto che non ci sono le condizioni per proseguire il servizio.

In questo caso però, egli deve prendere coscienza che non esiste nessuna norma che gli possa statuire il comportamento da tenere; pertanto, onde evitare di rispondere, magari penalmente, di un modo di agire che possa mettere a repentaglio la sicurezza dell'esercizio, egli sarà costretto a fermarsi lì dove è sopravvenuta l'inefficienza, rimanendo in attesa di soccorsi senza la possibilità di comunicare con nessuno.

Basta, penso proprio che ce ne sia abbastanza perché sia i macchinisti, sia i loro rappresentanti rigettino una tale iniziativa con la mas-



sima decisione, rispedendo al mittente il "Buon agente solo a tutti" dell'Amministratore Delegato.

Non si può continuare a restare solo perplessi o indignati di fronte a Società che piegano, fino a snaturarli completamente, i dettami contrattuali al solo scopo del raggiungimento dei propri fini produttivi oppure, sempre allo stesso scopo, li scavalcano, li ignorano o peggio li interpretano, che, tradotti, vuol dire li stravolgono.

Quando poi, come in questo caso, si tralascia l'approfondimento e la

soluzione di elementi sostanziali per la sicurezza dell'esercizio, noi tutti lavoratori che viviamo la nostra attività sui binari, insieme alla clientela che usufruisce del servizio, l'opinione pubblica e le istituzioni, abbiamo il dovere di fare tutto ciò che è in nostro potere per far sì che le rotaie non siano un sito pericoloso dove, alla ricerca del massimo profitto, si muovono convogli capaci di trasformarsi, al primo disservizio, in veicoli di morte e distruzione ma solo un sicuro strumento dove far correre il trasporto delle persone e delle cose.

SBB Cargo Italia		SBB Cargo Italia	
Comunicazione	Con l'introduzione della condotta ad agente solo, si richiede maggiore attenzione e consapevolezza della comunicazione tra sala operativa e personale di bordo. Per questo motivo, SBB CI porterà il presidio della sala operativa ad essere attivo 24 ore su 24. Nel frattempo, ci si attende da tutte le collaboratrici e da tutti i collaboratori un incremento della qualità, una maggiore chiarezza e trasparenza della comunicazione, nonché una maggiore sintesi.	Copertura rete	RFI autorizza l'attivazione del modulo di condotta ad agente solo esclusivamente su linee sulle quali è completato l'attrezzaggio del sistema tecnologico di terra SCMT e sulle quali è garantita la copertura delle comunicazioni al sistema GSMR.
4.5 Sicurezza, soccorsi e tecnologia		Conformità infrastruttura	L'infrastruttura, dopo il completamento del programma di adeguamento tecnologico effettuato da RFI, è ritenuta idonea per l'introduzione dell'agente solo. In caso contrario, RFI non autorizzerebbe la circolazione dei treni.
Sicurezza	Con l'adozione dei procedimenti tecnologici, normativi ed organizzativi adottati da STHCI e dal gestore dell'infrastruttura, sono garantiti i massimi livelli di sicurezza per il personale e per l'esercizio in ogni circostanza.	4.6 Futuro professionale e possibilità di sviluppo dell'azienda	
Piani di emergenza	Il gestore dell'infrastruttura ha predisposto e adottato dei piani di emergenza specifici per ogni singola linea e per i servizi di condotta ad agente solo. Tali piani sono stati condivisi con il Servizio Sanitario Nazionale.	Gestione attività	SBB CI contempla l'adozione progressiva del sistema di condotta ad agente solo per la maggior parte del territorio di attività in funzione delle proprie necessità operative.
Soccorsi	I provvedimenti organizzativi predisposti da RFI e dalle IF sono realizzati con criteri tesi a garantire interventi con la massima tempestività. La celerità dei soccorsi è in funzione delle caratteristiche geomorfologiche del territorio, della viabilità stradale e ferroviaria.	Acquisizione competenze	SBB CI offre al personale, durante il percorso di sviluppo professionale e di mantenimento delle competenze, tutte le informazioni necessarie al raggiungimento della completa formazione per la condotta ad agente solo.
Tempistica di intervento	Oltre alla chiamata di emergenza volontaria e all'emissione degli allarmi automatici, il gestore dell'infrastruttura garantisce il costante e continuo monitoraggio della circolazione dei treni. In caso di mancato avanzamento del treno, in presenza di segnali predisposti al via libera, il regolatore della circolazione interviene attivamente per contattare, entro pochi minuti, il personale di bordo e, nel caso, lanciare l'allarme.	Crescita/ sviluppo competenze	SBB CI prevede per tutto il personale di macchina, a completamento del profilo professionale, anche la formazione per la condotta internazionale interoperabile, in funzione delle richieste di mercato e delle relative esigenze produttive.
Tecnologia	Il traffico non sarà rallentato dalla tecnologia SCMT ma, al contrario, aumenteranno le condizioni di sicurezza e la regolarità di circolazione dei treni. Il sistema tecnologico SCMT ha già raggiunto ottimi livelli di affidabilità che sono stati riconosciuti a livello europeo e mondiale.	Sviluppo attività	Grazie alla crescita continua delle attività commerciali del gruppo SBB Cargo, tutti i nostri specialisti di esercizio, provvisti delle relative abilitazioni, avranno la possibilità di occupare una posizione in uno dei diversi impianti. L'attivazione della condotta ad agente solo non comporterà nessun taglio di personale all'interno della struttura di SBB CI.

CONVENZIONI ASSO CRAL ITALIA TERRITORIALITA' NAZIONALE

VIAGGIARE



Sconti sulle LINEE AEREE LOW COST

www.assocral.org/home/volagratis.asp



Sconti su TRAGHETTI in tutte le tratte del Mediterraneo

www.assocral.org/home/navionline.asp



City SIGHTSEEING Italy
Sconti sui Tour turistici nelle maggiori città d'arte italiane - Sconto 10-15%

www.assocral.org/home/pp_citysightseeing_italy.asp



CARTAVIAGGIO TRENITALIA
1.000 puntiviaggio in regalo

www.assocral.org/home/cartaviaggio_trenitalia.asp



AUTO GRILL FINI GRILL
Sconto 10% in autostrada a presentazione Asso Card

www.assocral.org/home/fini_grill.asp



Autonoleggio HERTZ
In tutto il MONDO

www.assocral.org/hertz.asp

CULTURA E TEMPO LIBERO



Prenotazione MUSEI
In Italia

<http://it.assocral.waf.it/museo.html>



Sconti su TEATRI e Biglietteria
Spettacoli nelle maggiori città italiane

www.assocral.org/home/teatri_spettacoli.asp



Ingresso Agevolato su
PARCHI GIOCHI e attrazioni

www.assocral.org/home/parchi_attrazioni.asp



Gruppo Editoriale Espresso-Somedia
Sconti fino al 65%

www.assocral.org/home/pp_somedia.asp



TOP SELECTION
Sconti fino al 78% sui maggiori periodici e quotidiani

www.assocral.org/home/rcs_top_selection.asp



WALL STREET INSTITUTE

Sconti su tassa iscrizione (50%) e corsi (25%)

www.assocral.org/home/pp_wallstreet_institute.asp



Il Logo Asso Cral riconosciuto dalle attività in Convenzione

ACCOGLIENZA



HOTELS, B&B e Villaggi Turistici
Sconti fino al 50%

www.assocral.org/home/hotels.asp



Ostelli della Gioventù
Ingresso senza tessera

www.assocral.org/home/aig_ostelli_gioventu.asp



TOURING CLUB - Tariffe agevolate
su Tesseramento e assistenza stradale

www.assocral.org/home/pp_touring_club_2007.asp

SHOPPING



Salmoiraghi & Viganò - Foto Ottica
250 Negozi in Italia - Sconto 10-15%

www.assocral.org/home/optica_salmoiraghi_vigano.asp



PRINK
Sconti su cartucce e consumabili

www.assocral.org/home/prink.asp



EURONICS - Sconto 5%
Campania - Lazio - Umbria - Calabria

www.assocral.org/home/prink.asp



TOYS CENTER
Sconti sui giocattoli in tutta Italia

www.assocral.org/home/toys_center.asp



SHOP on LINE - Stampa foto digitali a prezzi scontati

www.digitalpix.com/Page.aspx?id=24



Tessera FNAC CARD - Gratuita
Un Mondo di Vantaggi

www.assocral.org/home/fnac.asp



Ristoranti e Pizzerie
Sconti da 10 al 20%

www.assocral.org/home/ristoranti_pizzerie.asp

SERVIZI VARI



ASSICURAZIONE RC AUTO - MOTO
Sconti dal 30 al 40% sul costo medio di mercato

www.assocral.org/home/polizze_auto_moto_assicurazioni_navale.asp



CODACONS
Sconto 80% sulla tessera

www.codacons.it/convenzioni/assocral/



AICS - Ass.ne Italiana Cultura e Sport
Agevolazioni sul tesseramento

www.assocral.org/home/aics.asp

Vertenza Ferrovie della Calabria. Soluzione in arrivo?

Sostanziali progressi si sono registrati nella vertenza aperta dalla FAST-CONFsal Calabria a seguito dell'incontro con il Presidente delle Ferrovie della Calabria.

Dopo la fase degli annunci i lavoratori aspettano però adesso risposte concrete.

di Vincenzo Rogolino

Nella giornata del 16 dicembre 2008 si è tenuto il programmato incontro tra il dott. Mario Scali, Presidente della Società di trasporto pubblico locale denominata Ferrovie della Calabria ed una delegazione della FAST FerroVie, composta dal Segretario Regionale Calabria Vincenzo Rogolino ed Agostino Apadula, con delega del Segretario Nazionale Pietro Serbassi.

Come si ricorderà la convocazione di questo incontro è avvenuta alla fine di un percorso sindacale irto di difficoltà, durato alcuni mesi, che ha registrato la indizione, da parte di FAST FerroVie Calabria, di uno sciopero molto partecipato tra i dipendenti delle F.d.C., di una serie di iniziative legali, tuttora pendenti presso i Tribunali di Cosenza e di Catanzaro e di numerosi interventi, sui temi della vertenza aperta dalla FAST FerroVie, dei Prefetti di Catanzaro, Cosenza e Reggio Calabria, nonché da parte della Commissione di Garanzia I.146/90 che aveva dato inizio ad un procedimento valutativo a carico di F.d.C. successivamente

archiviato.

Sulla vicenda, che ha raggiunto un grado di contrapposizione talmente alto da diventare oggetto di numerose interpellanze sia parlamentari che del Consiglio Regionale, si è assistito anche all'interessamento del Governo, sempre su coinvolgimento della FAST FerroVie. Altrettanto rilevante è stata anche l'attenzione dei mass media che continuamente hanno ripreso i termini della vicenda, sia tramite opportune trasmissioni televisive che con la proposizione di rilevanti articoli sulle pagine regionali di numerosi quotidiani.

Alla fine si è quindi tenuto l'incontro, richiesto con forza dalla nostra O.S.

Nel corso del confronto, protrattosi per alcune ore in un clima di massima cordialità e di reciproco



rispetto delle posizioni di ognuno, si è discusso con dovizia di particolari delle problematiche di consolidamento e di sviluppo della Società F.d.C., che per dimensioni e ruolo dovrà svolgere una funzione sempre più nodale all'interno dell'economia della Regione Calabria.

Nelle more della discussione, la delegazione FAST FerroVie ha ribadito l'esigenza del coinvolgimento, nelle relazioni che si celebrano all'interno della Società, dei delegati della FAST FerroVie in forza della sempre più numerosa rappresentanza di lavoratori di F.d.C. che fa riferimento alla nostra O.S. ed in ragione della vertenza nazionale sulla definizione del CCNL della mobilità, che ci vede impegnati unitariamente, in sede nazionale, con FILT-FIT-UILT-UGL-FAISA-ORSA, O.S. già presenti nella Società F.d.C.

Sul merito delle richieste avanzate il Presidente Mario Scali, in linea con quanto già dichiarato alla Commissione di Garanzia nel corso della sua audizione, riaffermava la volontà di aprire un confronto con la rappresentanza di



FAST FerroVie già a partire dalle tematiche di rinnovo dei turni aziendali e su altre questioni di merito che eventualmente gli dovessero sottoporre i suoi delegati. Il Presidente Scali ribadiva ciò in ragione del fatto che non esistono, come è giusto che sia, motivi ostativi sia allo svolgimento di ruolo della FAST FerroVie

che alle adesioni alla nostra O.S. da parte dei singoli lavoratori dipendenti da F.d.C.

A margine dell'incontro si è convenuto infine di porre a valutazione quanto prima l'esame delle problematiche giudiziarie incardinate nel corso della vertenza sindacale aperta, per portarle a giusta e concordata soluzione e quindi

dare l'avvio formale delle relazioni sindacali già a partire dal mese di Gennaio 2009.

Adesso quindi la parola deve passare direttamente ai delegati ed ai lavoratori nostri iscritti presenti nell'azienda, che ovviamente sapranno creare, con l'ausilio della Segreteria Regionale FAST FerroVie, i loro organismi sinda-

 GOLD CAR Via Nazionale, 652 Villa S. Giovanni (RC) Tel. 0965 718238 - Fax 0965 718427 www.goldcar.it e-mail: info@goldcar.it	Il Quotidiano <h1 style="font-size: 2em;">Villa</h1> c dintorni	Giovedì 18 dicembre 2008 <h1 style="font-size: 2em;">38</h1>	 GOLD CAR Via Nazionale, 652 Villa S. Giovanni (RC) Tel. 0965 718238 - Fax 0965 718427 www.goldcar.it e-mail: info@goldcar.it
---	--	---	---

La volontà del presidente delle Ferrovie della Calabria emersa in un incontro con il sindacato

«Aprire un confronto con la Fast»

Si è discusso anche di consolidamento e sviluppo della società

Si è tenuto il programmato incontro tra Mario Scali, presidente delle Ferrovie della Calabria ed una delegazione della Fast FerroVie, composta dal segretario regionale Calabria, Vincenzo Rogolino, ed Agostino Apudula, con delega del segretario nazionale Pietro Serbassi.

La convocazione, si legge in una nota a firma del segretario regionale Rogolino, "si è tenuta alla fine di un percorso sindacale irto di difficoltà, durato alcuni mesi, che ha registrato la indagine, da parte di Fast FerroVie, di uno sciopero molto partecipato tra i dipendenti delle Ferrovie della Calabria, di una serie di iniziative legali, tuttora pendenti presso i Tribunali di Cosenza e di Catanzaro e di numerosi interventi, sui temi della vertenza aperta dalla Fast FerroVie, dei Prefetti di Catanzaro, Cosenza e Reggio Calabria, nonché da parte della Commissione di Garanzia che aveva dato inizio ad un procedimento valutativo a carico di Ferrovie della Calabria successivamente archiviato".

Nel corso del confronto - prosegue la nota di Rogolino - protrattosi alcuni ore, "intuitosi in un clima di massima cordialità e di reciproco rispetto delle posizioni di ognuno, si è discusso con dovizia di particolari delle problematiche di consolidamento e di sviluppo della Società Ferrovie della Calabria che per dimensioni e ruolo dovrà svolgere una funzione sempre più nodale all'interno della economia della Regione Calabria". Successivamente, il segretario regionale Vincenzo Rogolino "ha ribadito l'esigenza di un coinvolgimento, nelle relazioni che si celebrano all'interno della Società, dei delegati della Fast FerroVie per rispetto alla rappresentanza di lavoratori di Ferrovie della Calabria sempre più numerosa che fa riferimento alla Fast FerroVie ed in ragione della vertenza nazionale sulla definizione del Contratto collettivo nazionale di lavoro della mobilità, che vede l'impegno unitario, in sede nazionale, della Fast FerroVie con Fil - Fit, Uil, Ugi, Faisa, Orea, organizzazioni sindacali che sono già presenti nella Società Ferrovie della Calabria".

In merito, il presidente Mario Scali, "in linea con quanto già dichiarato alla Commissione di Garanzia nel corso della sua audizio-



Una stazione ferroviaria



Vincenzo Rogolino

ne, riaffermava la volontà di aprire un confronto con la rappresentanza di Fast FerroVie già a partire dalle tematiche di rinnovo dei turni aziendali e su altre questioni di merito che eventualmente gli dovessero sottoporre i suoi delegati". Il presidente Scali ha ribadito ciò, prose-

gue ancora la nota, "in ragione del fatto che non esistono, come è giusto che sia, motivi ostativi sullo svolgimento di ruolo della Fast FerroVie e sulle adesioni, così come sta avvenendo, a detta dell'organizzazione sindacale da parte dei singoli lavoratori dipendenti da Ferrovie della Cala-

bria". "A margine dell'incontro - conclude Rogolino - si è convenuto infine di porre a valutazione a partire dai prossimi giorni l'esame delle problematiche giudiziarie incardinate nel corso della vertenza sindacale aperta, per portarle a giusta e concordata soluzione".

cali che dovranno poi materialmente trattare con la Direzione della Società F.d.C.

Avremo quindi modo nei giorni a venire di verificare gli intendimenti espressi dal Presidente Scali nell'incontro tenuto e a dare inizio ad un percorso sindacale che dia certezze ai lavoratori ed alla stessa utenza delle F.d.C., interessata quanto noi allo sviluppo della Società di trasporto calabrese.

Laurea



"...un percorso che seppur lungo e pieno di ostacoli è sicuramente gratificante e appagante poiché conduce al primo traguardo importante della vita, la laurea..."

Franz

Il giorno 22 dicembre 2008, presso l'Università di Napoli, si è laureata in Scienze Biotecnologiche Anna Sirico, figlia di Gennaro, Segretario Regionale Fast FerroVie Campania. Alla neo-dottoressa e all'amico Gennaro le nostre congratulazioni.

Gli R.L.S. in prima linea

Oggi chi difende la sicurezza, soprattutto se costringe le aziende ad investire risorse (straordinarie e non preventivate per i budget dei manager), subisce pressioni psicologiche e poi...anche pratiche.

Nostro servizio

Se leggiamo le frasi del comunicato pubblicato dall'agenzia di stampa Adnkronos, non capiamo perché esse abbiano comportato 4 mesi di licenziamento per il R.L.S. Dante De Angelis. Un licenziamento immotivato e immotivabile, e pertanto è una vertenza di civiltà fare riassumere Dante.

Roberto Santi, R.L.S. Fast FerroVie, con De Angelis ed altri R.L.S. ha seguito uno ad uno gli incidenti dei Pendolini, dandone la spiegazione tecnica dopo aver ricostruito gli eventi e proponendo anche soluzioni tecniche.

In un Esposto del 19 agosto, sinora mantenuto riservato, ha chiesto l'intervento dell'A.N.S.F., che a sua volta ha limitato la velocità commerciale dei pendolini a 180 km/h, sino a che non fosse stata fatta una necessaria modifica tecnica ai motori.

Dopo la messa al bando del VACMA, grazie ai R.L.S., ma ancor più a tanti colleghi resistenti, il problema n°1 è diventato l'Agente Solo, che l'Azienda pretende per i miliardi investiti con il S.C.M.T.

Agente Solo che noi Macchinisti combattiamo, non solo per il degrado del livello di sicurezza, ma anche per l'isolamento umano, perfino sociale che comporterebbe.

Il confronto sul primo soccorso, il mezzo di comunicazione ecc, sono argomenti importanti, ma bisogna *picchiare sempre più il chiodo* su qualcosa d'altro: la funzione di vigilanza e il fatto che senza VACMA (al bando in Italia), quel che resta del S.C.M.T. non è neppure omologabile a Fiche Europea.

L'accordo sulle sperimentazioni, che nessuna OO.SS. ha inteso firmare da ottobre (anche perché tale accordo poteva riabilitare il VACMA), è saltato e così si è arrivati ancora al cambio turno con chi era comunque convinto che l'Agente Solo sarebbe partito. Come? Fuori Fiche? Senza funzione di vigilanza?

Con una dichiarazione del 4 dicembre a Bologna, la Segreteria Regionale FAST FerroVie dell'Emilia Romagna ha spiegato che con quel che resta del S.C.M.T. di oggi, ipotizzando l'Agente Solo, in caso di malore o



di mancanza di intendere e volere del Macchinista il treno continuerebbe la corsa, e in caso di fermata viaggiatori col verde/verde verrebbe saltata pure la fermata.

Chiunque sta sui treni sa queste cose, il treno andrebbe in frenatura solo interferendo nei parametri di marcia ammessi dalla normativa tecnica di esercizio; ma che un treno corra ancora al malore del macchinista, perché questi è da solo, non è proprio ammissibile!

E così non è proprio possibile l'Agente Solo!

Ma a difesa della tecnologia, è stato risposto che quello che rispondono dal fronte sindacale è

da luddisti, unici al mondo ecc.

Chi guida i treni, lo ribadiamo, queste cose le sa.

Sarà stata una congiunzione astrale... ma prima del cambio turno, il 13 dicembre l'R.L.S. Santi, (undicesimo in graduatoria di impianto, su 24 giornate ETR, abilitato agli ETR sin dal lontano 1984), è arrivato da Bolzano alla condotta del Pendolino n°35 (l'ultimo della flotta che L'RLS aveva segnalato per un grave inconveniente del 7 ottobre u.s.), ma il giorno dopo, al cambio turno, è stato assegnato al turno Muta locomotori. Insomma..... lontano dai tanti Pendolini che ha il turno ETR di Bologna.

Ora c'è chi dice perfino che non debba più salire sugli ETR! Ribadiamo che è 11° in graduatoria di impianto, ma come 1° agente è stato assegnato solo tra i 72 macchinisti del 2° turno di Bologna.

Alla faccia della Circolare 25/81, delle norme (pure quelle aziendali) e del Contratto!

Ma non basta, sempre il 13 dicembre gli hanno fatto firmare un giorno di sospensione per uno sciopero (strumentale contestazione a servizio minimo per i quali FAST FerroVie ha interessato la Commissione di Garanzia) che risale al 20 Luglio. Ma dove era finito sino ad allora quel procedimento?

Di più, intendono fargli scontare il giorno di "ferie non retribuite" l'8 gennaio. Alla faccia dello Statuto dei Lavoratori!

Sappiamo che il macchinista Roberto Santi ha già passato tutto all'Avvocato ed auspica che un Magistrato presto faccia Giustizia.

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria risponde ai quesiti posti da Fast FerroVie

Stralci dei quesiti contenuti nella lettera FAST FerroVie Emilia Romagna inviata il 5 dicembre 2008 all'A.N.S.F. e delle risposte (lett. ANSF 02609/08), del Direttore dell'Agenzia, Ing. Alberto Chiovelli.

di Roberto Santi

omissis...Di fronte alle dichiarazioni rilasciate alla stampa ieri a Bologna dall'Amministratore Delegato del Gruppo FF.SS., siamo a chiederVi con sollecitudine i seguenti chiarimenti:

Se la Direttiva A.N.S.F. che proroga la precedente Direttiva dell'ex Ministro dei Trasporti, sull'esclusione del Dispositivo di Vigilanza VACMA tramite commutatore E-VIG, trasformando tale Dispositivo di Vigilanza al bando e fuorilegge in Italia, in controllo di presenza atto partenza treno sulla base delle Prescrizioni intervenute a suo tempo dalle ASL/SIL DPL/Procure, sia ancora in vigore.

RISPOSTA A.N.S.F.: *"la citata Direttiva di questa Agenzia n°1/dir/2008 del 30 giugno 2008 è ancora in vigore".* A riguardo il Dottor Ing. Alberto Chiovelli ci precisa anche in premessa che *"l'impiego in esercizio del dispositivo Vigilante deve avvenire nel rispetto della normativa vigente in materia di salute ed igiene del lavoro, sulla cui osservanza sono chiamati ad esprimersi gli Organi Competenti in tali materie, come peraltro espressamente richiamato dall'art.2, comma 3, del decreto legislativo 10 agosto 2007, n°162 e fermo restando quanto previsto dalla Direttiva ministeriale n°44725 del 20 ottobre 2006".*

Se l'Agenzia conferma le dichiarazioni rilasciate in riunione con le Segreterie Nazionali delle OO.SS., riguardo il fatto che il S.C.M.T. con E-VIG, nella posizione di esclusione VACMA, non sia né omologa-

to, né omologabile come Vigilante, in base alle Fiche U.E. UIC 641/651.

RISPOSTA A.N.S.F.: *"la funzione E-VIG. è stata introdotta dalla citata Direttiva Ministeriale n°44725 del 20 ottobre 2006 e non è prevista da normativa e standard europei, incluse le Fiche UIC, che prevedono*



che la funzione di vigilanza sia sempre attiva e sulla base dei quali sono omologati da decenni in tutta Europa i dispositivi Vigilante disponibili sul mercato".

Se con il S.S.B. del S.C.M.T. così come utilizzato su tutti i treni Trenitalia oggi 5 dicembre 2008, supponendo l'Agente Solo in cabina di guida e che questi avesse un malore in corsa, il S.C.M.T. senza la Funzione di Vigilanza interven- ga arrestando il treno, oppure se il treno possa proseguire la sua corsa, con il guidatore che potrebbe anche divenire non più capace di intendere e volere.

RISPOSTA A.N.S.F.: *"l'SCMT con la funzione di vigilanza esclusa, nell'ipotesi di perdita di vigilanza del macchinista, arresterebbe il treno non appena si dovesse verificare il mancato rispetto dei parametri di marcia ammessi dalla normativa tecnica di esercizio e gestiti in sicurezza dal sistema."*

L'Agenzia conferma pertanto le ipotesi che avevamo formulato nei quesiti e, riguardo la perdita di vigilanza del macchinista nel caso di

ipotizzato Agente Solo senza la funzione di vigilanza abbinata al Sistema Controllo Marcia Treni, il treno potrebbe percorrere anche decine di chilometri, saltando pure fermate di servizio viaggiatori, per il fatto che il S.C.M.T. ha causato la disposizione dei segnali al verde (Disp. 27/57/68 specifiche), senza interferire *"nei parametri di marcia ammessi dalla normativa tecnica di esercizio e gestiti in sicurezza dal sistema"*.

AD OGGI, QUINDI, NON E' FATTIBILE L'AGENTE SOLO PER LA MANCANZA DI UNA FUNZIONE DI VIGILANZA OMOLOGATA ED ALTERNATIVA AL VACMA, AL BANDO IN ITALIA.

Sappiamo anche che non c'è business per lo studio Europeo di un Vigilante alternativo al sistema ripetitivo a pedale/punti reiterazione (VACMA o SIFA) ed essendo tale problema "tutto Italiano", in buona sostanza chi voleva da tempo IL SOLO MACCHINISTA ALLA GUIDA DEI TRENI, COMPRESO CHI ERA DISPOSTO A FIRMARE ACCORDI ILLEGITTIMI, DOVRA' ASPETTARE ANCORA E PURE MOLTO, DI QUESTO PASSO.

Le dichiarazioni rese alla stampa il 4 dicembre 2008 dai vertici aziendali, con il fattivo contributo dell'Authority, **ci hanno permesso di comprovare quanto FAST FerroVie, dalla bozza di Accordo sull'Agente Solo del 24 ottobre 2008 consegnataci dall'Azienda, sosteneva riguardo la sua illegittimità.**

Riforma delle pensioni... un primo stop!

di Agostino Apadula

Bloccato almeno per adesso il corso della ipotizzata riforma pensionistica. L'onorevole Cazzola e gli altri firmatari del disegno di legge 1299/08 costretti a prendere coscienza delle proteste dei lavoratori.

Questa volta le contestazioni sono servite. L'iter legislativo del disegno di legge 1299/2008 di fatto ha subito un deciso rallentamento.

Le aspettative quindi dei deputati, i cui nominativi per completezza d'informazione riportiamo per intero:

Cazzola, Lorenzini, Lo Presti, Bergamini, Bernini, Bovicelli, Caldoro, Della Vedova, Di Biagio, Antonino Foti, Mazzucca, Mottola, Pelino, Raisi, Santelli, Stracquadanio, Versace, Vignali, Zamarutti,

che miravano all'abbattimento *tout court* dei trattamenti pensionistici futuri dei lavoratori dipendenti, sia pubblici che privati, almeno per adesso resteranno deluse.

Il Governo, attraverso ripetute dichiarazioni rese sui mass media - ma anche parte degli stessi parlamentari proponenti il disegno di legge 1299/2008 - hanno dovuto più volte dichiarare che **allo stato delle cose non sono in calendario interventi strutturali sul sistema previdenziale vigente**, di per sé già compromesso -

aggiunge chi scrive - dalle ripetute e spesso configgenti tra esse, riforme previdenziali realizzate negli ultimi quindici anni.

Hanno dovuto prendere atto delle innumerevoli posizioni di forte contrasto espresse sui contenuti della proposta di legge di cui trattasi da parte delle organizzazioni sindacali, soprattutto autonome, dalle associazioni di militari, dagli stessi singoli lavoratori che hanno sollevato il loro deciso diniego rispetto al tentativo di vanificazione delle loro aspettative previdenziali e del valore economico dei contributi previdenziali accantonati durante la loro vita lavorativa, perseguiti mediante un nuovo abbattimento dei parametri di conversione e con l'abolizione del sistema di calcolo retributivo, per come avevano previsto i diciannove parlamentari che avevano sottoscritto **l'indecente ipotesi di riforma pensionistica**.

Abbiamo già illustrato nel precedente numero del nostro giornale, con dovizia di particolari, i contenuti e gli obiettivi della proposta 1299/08; riteniamo

però necessario ricordare che, tra gli altri, soprattutto i seguenti ipotizzati interventi sono stati alla base delle proteste alle quali si faceva prima riferi-



mento:

► la previsione del requisito anagrafico per la pensione di vecchiaia compreso tra un minimo di sessantadue anni ed un massimo di sessantasette anni;

► l'introduzione di un sistema di revisione automatica triennale dei coefficienti di conversione;

► l'abolizione del sistema di calcolo retributivo intero anche per i lavoratori con anzianità pari a 18 anni al 31/12/1995 a partire già dal 2009;

► l'aumento graduale dell'età della pensione di vecchiaia, per le lavoratrici dipendenti, autonome e libere professioniste appartenenti a tutti i regimi previdenziali, nel regime contributivo, a sessantadue anni, al posto degli attuali sessanta, senza tenere nemmeno conto dei più volte ipotizzati aumenti di valutazione legati alla loro condizione di madre.

Anche questa volta, su questa problematica di così rilevante valore sociale, la **FAST CONFsal ha saputo svolgere un ruolo propositivo**, investendo con le sue iniziative di contrasto, per come già ampiamente pubblicizzato, il Governo, il Parlamento e naturalmente i mass media.

Sulle iniziative dispiegate dal nostro sindacato si sono registrati importanti riscontri, alcuni dei quali sono riportati di seguito, che sicuramente hanno



Vignetta di Michele La Bella, capotreno presso l'I.A. trasporto regionale di Lamezia Terme e attivista Fast FerroVie.

Apadula: "Futuro in balia di tensioni valutarie"
Pensioni, la riforma fa paura
Il Fast-Confisal punta i piedi



Pietro Serbassi Segretario nazionale del Fast-Confisal

Giovanni Bosi

FOLIGNO - Riforma delle pensioni, una mina vagante anche per gli umbri. Tanto che il sindacato Fast-Confisal mette le mani avanti nell'auspicio che la riforma del sistema previdenziale e la definizione della tutela previdenziale dei lavoratori occupati in attività usuranti non vadano avanti. "Qualora diventasse legge la proposta n. 1299 - sottolinea Agostino Apadula, segretario nazionale Fast Pensionati - ci sarebbero effetti negativi sui trattamenti pensionistici futuri, sia per i lavoratori più anziani che per quelli più giovani che non avrebbero nessuna certezza di accedere a pensioni degne di considerarsi tali". Ecco perché il segretario del Fast-Confisal, Pietro Serbassi, ha preso carta e penna per evidenziare al presidente del Consiglio, Silvio Berlusconi "il disagio e le proteste che si stanno sollevando nel mondo del lavoro".

Sono almeno sei gli aspetti che si ritengono improponibili: l'estensione tout court del sistema di calcolo contributivo ai lavoratori in possesso di almeno 18 anni di contribuzioni al 31 dicembre 1995, considerato che detta norma inserita nella legge 335/95 era finalizzata a garantire un minimo di tutela previdenziale ai lavoratori impossibilitati a crearsi coperture con il secondo pilastro pensionistico; l'innalzamento dell'età di pensione di vecchiaia per le lavoratrici senza nessuna previsione dei più volte prospettati aumenti di valutazione legati alla loro condizione di madre; la revisione in automatico su base triennale dei coefficienti di conversione delle contribuzioni versate dai lavoratori, i cui trattamenti pensionistici vengono determinati con il sistema contributivo intero o misto, senza le verifiche delle parti sociali previste oggi dalla legge 335/95.

"Tale determinazione - sottolinea Apadula - lascerebbe i trattamenti previdenziali futuri in balia delle tensioni valutarie anche di breve durata". E poi no alla riduzione dei parametri di accesso alla quiescenza per i lavoratori impiegati in attività definite usuranti, che continuano a non usufruire di nessuna tutela specifica nonostante sia stato previsto un impegno finanziario sufficiente a dare accesso al pensionamento anticipato a cinquemila lavoratori all'anno, per i dieci successivi; la discriminazione sulla fiscalità di vantaggio a carico dei lavoratori dipendenti rispetto ai liberi professionisti e autonomi, nella previsione di modifica delle norme che regolano la materia nel sistema pensionistico complementare. Infine no all'introduzione di regole di conferimento in forma tacita del Tfr dei lavoratori dipendenti su linee d'investimento orientate al mercato azionario. "Qualche deputato - annuncia Agostino Apadula - ha cominciato a prendere le distanze dal disegno di legge. In particolare Lo Presti del Pdl-An mi ha dichiarato che non vi è allo stato alcuna volontà politica di intervenire sul tema pensioni. Evidentemente Lo Presti, ma anche Cazzola di Forza Italia sono preoccupati dalle proteste".

contribuito a fermare "l'onda involutiva di riforma del sistema previdenziale" che era stata mossa dai parlamentari succitati.

Proponiamo a titolo esemplificativo l'articolo pubblicato con grande rilevanza dal Giornale dell'Umbria, che ha ripreso la nota di contestazione della riforma inviata dalla FAST CONFsal al Presidente del Consiglio ed a tutti i gruppi parlamentari.

Come dicevamo poi, a seguito delle prese di posizione e delle proteste da più parti sollevatesi rispetto alla proposta di legge 1299/08, il suo iter parlamentare ha registrato un brusco rallentamento dovuto alle prese di distan-

ze assunte anche da alcuni ministri, come ad esempio quello del Welfare Sacconi, che ha frenato spesso il dibattito in tema previdenziale dichiarando più volte: "Con la crisi in atto non si possono fare riforme strutturali".

Abbiamo anche assistito alla "presa di coscienza" di parte degli stessi parlamentari proponenti l'ipotesi di riforma che, davanti alle proteste, hanno dovuto fare una clamorosa marcia indietro, esplicitata con successive dichiarazioni di risposta anche alle posizioni assunte dalla nostra O.S.

Per esempio l'Onorevole Cazzola (vice presidente della Commissione lavoro) e l'Onorevole Lo Presti (componente della commissione Affari Costituzionali) **primi firmatari della proposta 1299/08**, in un comunicato stampa hanno tra l'altro di affermato, riferendosi evidentemente alla prevista "abolizione" del sistema di calcolo retributivo **anche per i lavoratori in possesso di almeno 18 anni di contribuzione al 31/12/1995** :

... i proponenti, in ragione delle preoccupazioni manifestate da più parti e considerando che allo stato non è prevista la calendarizzazione della proposta di legge, perché non vi è volontà politica da parte del Governo di modificare il sistema previdenziale, comunicano che ove venisse avviato l'esame del provvedimento, la norma citata verrebbe soppressa ...

In seguito lo stesso Onorevole Lo Presti (ribadiamo, tra i primi firmatari della proposta), in una e-mail indirizzata direttamente alla FAST-CONFsal ci ha dichiarato:

"Rispondo alla vs e-mail precisando che la pdl 1299, da me ... omissis... firmata ... omissis ... **non sarà, per quanto mi concerne, mai proposta per la calendarizzazione.**

Già con comunicato

stampa firmato anche dall'on. Cazzola, (ANSA: Cazzola, impegno a modificare pdl su contributivo) ho precisato quanto oggi confermo: **non vi è allo stato alcuna volontà politica di intervenire sul tema pensioni.**

Allo stato quindi registriamo un primo congruo risultato, che ovviamente non ha un valore definitivo. Aver rallentato una svolta penalizzante in materia previdenziale non significa che il problema non si porrà più. Necessita quindi garantire sul problema il massimo dell'attenzione, così come saprà fare sicuramente la FAST-CONFsal. Di contro sappiamo invece con certezza che il sistema previdenziale del nostro Paese è già stato penalizzato dalle riforme attuate con cadenza ravvicinata negli ultimi anni e che per conseguenza il valore dei trattamenti pensionistici futuri dei lavoratori è già sotto il livello minimo di sussistenza e pertanto non sono quindi proponibili ulteriori riduzioni in valore.

Esiste invece un dibattito sulla problematica dell'età utile per l'accesso alla pensione di vecchiaia per le donne, avviatosi anche per le recenti posizioni assunte in materia dalla Corte di giustizia europea che non deve, a nostro giudizio, diventare pretesto per giustificare interventi punitivi a danno dei trattamenti pensionistici delle donne lavoratrici.

Come abbiamo già avuto modo di esprimere nei numeri precedenti del giornale, ribadiamo che questo argomento si potrà e si dovrà affrontare **ragionando però anche in termini di aumenti di valutazione** ai fini contributivi, legati alla condizione di madre delle donne che lavorano e di garanzie di servizi di supporto alle famiglie.

Ovviamente di ciò avremo modo di parlare lungamente in ragione delle proposte che il potere esecutivo e legislativo avanzeranno nei tempi a venire.



Fondo FUTURO

HDI conferma nel 2008
il trend positivo
di Fondo Futuro
del 4,51%

4,51%

L'opportunità esclusiva
per i clienti
HDI Assicurazioni
che investono
i propri risparmi

www.inlinea-hdi.it

tutte le informazioni più utili
24 ore su 24 con un semplice click.

N° Verde **800 082082**

I nostri consulenti saranno sempre a
disposizione per qualsiasi informazione.



La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri



HDI

ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.