



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

IL FERROVIERE

autonomo e di base

**Fermiamo chi vuole disfare
il sistema ferroviario italiano.**

**Lottiamo per gli investimenti,
per lo sviluppo,
per la qualità e la sicurezza del servizio,
per la tutela del lavoro ferroviario.**

**27 gennaio 2005
l'unità sindacale è
scoppiata per caso?**

ANNO II

N° 1

Aprile - Maggio 2005

Istituto Nazionale Assistenza Trasporti

POLIZZA CONVENZIONE INFORTUNI

	COMB A	COMB B	DIPENDENTE
	25,56	25,56	Indennizzo per ogni giorno di infortunio.
	85.215,38	85.215,38	Indennizzo per invalidità permanente, proporzionalmente riducibile in base alla percentuale accertata.
POLIZZA CONVENZIONE RICOVERI	85.215,38	85.215,38	Capitale per morte.
DIPENDENTE			In caso di decesso dell'assicurato senza diritto a pensione, e per ogni figlio minore o totalmente invalido che risulti beneficiario, è riconosciuta una maggiorazione del 20% del capitale assicurato fino ad un massimo pari al 100% della somma assicurata (170.430,76)
77,47 Indennizzo per ogni giorno di ricovero senza intervento chirurgico.			
103,29 Indennizzo per ogni giorno di ricovero con intervento chirurgico.			
232,41 Indennizzo una tantum riconosciuto nel caso di degenze di durata superiore a 10 giorni.		5681,03	Massimale per rimborso spese sanitarie sostenute a seguito di infortunio.
516,46 Massimale di indennizzo per visite specialistiche ed accertamenti diagnostici effettuati da 30 giorni prima a 30 giorni dopo il ricovero con intervento chirurgico.	25,56	28,40	Premio assicurativo mensile.

COMB A COMB B NUCLEO FAMILIARE

113.620,52	113.620,52	Indennizzo per invalidità permanente, proporzionalmente riducibile in base alla percentuale accertata.
113.620,52	113.620,52	Capitale per morte.
	28,40	Indennizzo per ogni giorno di ricovero conseguente a infortunio.
	28,40	Indennizzo per ogni giorno di applicazione di apparato di contenzione (apparecchio gessato, bendaggio rigido, fissatori esterni) per fratture riportate a seguito di infortunio
20,16	23,86	Premio assicurativo mensile.

POLIZZA CONVENZIONE VITA

È possibile garantirsi una copertura assicurativa per il rischio di morte conseguente ad un infortunio o malattia (da euro 25.822,84 a euro 103.291,38) dietro pagamento di un premio assicurativo mensile determinato in base all'importo del capitale prescelto ed all'età del dipendente. Il capitale garantito è cumulabile con quello previsto dalla polizza infortuni.

- Fanno parte del nucleo familiare, tutte le persone che risultino inserite nello stato di famiglia al momento del sinistro.
- L'indennizzo riconosciuto, per ogni singolo familiare, a seguito di infortunio, si calcola dividendo le somme assicurate di cui sopra, per il numero dei componenti il nucleo familiare (escluso il dipendente) risultanti dallo stato di famiglia al momento del sinistro.
- Nel caso in cui il nucleo familiare sia composto da più di 3 persone (escluso il dipendente), è possibile sottoscrivere due quote di premio con il conseguente riconoscimento del doppio delle prestazioni.



Divulgazione
Editoriale
Informazione
Promozione
Sindacati
Autonomi

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

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

Abbonamento Annuo € 5,68

Direttore Editoriale
ARMANDO ROMEO

Direttore
GIULIO MORETTI

Direttore Responsabile
GIANFRANCO ANTONIALI

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

Comitato di Redazione
Ardelio Loppi
Ezio Ordigoni
Alessandro Trevisan
Carmelo Pugliese
Valentino Mandalari

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

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

LE NOSTRE POSTE SU INTERNET

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

Servizi Utili per chi ci contatta:

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

Sommario

4

27 gennaio 2005 ...
e all'improvviso l'unità sindacale

7

Quale Europa vogliamo?

9

Sicurezza

10

Cenni sulla sicurezza
del sistema ferroviario italiano

21

Le ferie? Un calvario

24

La liberalizzazione degli altri

27

Alcune considerazioni sulla sicurezza e
sull'istruzione per la circolazione carrelli

28

Una manifestazione a Parigi
24 novembre 2004

29

Voci sulla rotaia



27 gennaio 2005 ... e all'improvviso l'unità sindacale



'assemblea unitaria del 27 gennaio ha segnato indubbiamente una svolta nello scenario sindacale del Gruppo FS. Ma è accaduto per caso?

Lo scenario degli ultimi cinque anni è stato caratterizzato da una profonda diversificazione strategica e tattica tra l'Orsa - Ferrovie e la sostanziale totalità del rimanente panorama sindacale (Filt-Fit-Uilt-Sma e Ugl).

Una divaricazione che è iniziata con l'accordo del 23-11-99, da noi valutato troppo esoso nei confronti dei ferrovieri e assolutamente carente di impegni direttamente esigibili nella regolazione del mercato del lavoro per un settore come quello ferroviario già allora pienamente coinvolto nel processo di liberalizzazione.

In una contrattazione/vertenza durata quasi quattro anni, molti aspetti di quell'accordo sono migliorati:

- ERI non più limitato alla valenza contrattuale ma elemento strutturale del CCNL;
- Automatismi salariali (classi e scatti) ridotti nel numero ma non annullati;
- Ferie conferma del numero globale, anche se una parte si è trasformata in permessi retribuiti;
- Istituzione del salario professionale per riequilibrare gli effetti di una scala classificatoria eccessivamente compressa;

- Comporto sulla malattia (diritto alla conservazione del posto) che risulta come la soluzione più garantista, tra le norme di questo tipo ormai presenti in tutto il panorama contrattuale italiano, anche se necessita di una adeguata implementazione delle tipologie di malattie gravi.



Risultati su cui, magari pur non riconoscendocene l'esclusiva, anche l'attivista sindacale più distratto non può non ammettere l'impronta dell'azione sindacale dell'Orsa.

Ciò nonostante, al momento della sottoscrizione del CCNL delle Attività Ferroviarie e del Contratto Integrativo Aziendale ci siamo trovati di fronte ad un risultato ancora distante dalle nostre aspettative, in particolare per quanto riguarda:

- Un radicale peggioramento dell'orario di lavoro del personale di macchina e viaggiante;
- Gravi problemi inerenti diritti e tutele del rapporto di lavoro quali: trasferimenti individuali, insufficiente tipologia delle malattie gravi per l'estensione del

- comporto, rischio di esternalizzazione di attività, una norma sui licenziamenti troppo permissiva;
- Un sistema di relazioni industriali che marginalizza il ruolo del sindacato;
- Un recupero economico non proporzionato ai sei anni trascorsi tra moratoria salariale e stallo della contrattazione;
- Nessun concreto impegno aziendale rispetto allo sviluppo dell'impresa e all'aumento della produzione;

Con la profonda convinzione di poter sensibilmente modificare in meglio questa situazione abbiamo deciso di non sottoscrivere il CCNL e il Contratto Aziendale, senza per questo sottovalutare l'onerosità che questa scelta poteva rivestire per la nostra O.S.

Forti del consenso di molti ferrovieri abbiamo quindi continuato la vertenza, utilizzando tutti gli strumenti a nostra disposizione, anche se nel contempo venivamo fatti oggetto di discriminazioni, minacce e tentativi disgregatori della nostra Organizzazione sostenuti da alcuni esponenti dell'azienda e della politica (tentativi che tuttavia, come era logico aspettarsi, hanno ottenuto risultati insignificanti).

È dopo gli accordi del 20.10.2004 (cosiddetta Pennacchi 2) e del 23.12.04 che cominciamo a registrare una difficoltà crescente nel mantenere rapporti di forza adeguati allo scontro, perché nel frattempo, congiuntamente ad un allentamento dei cordoni della borsa (straordinario, c.c., riposi lavorati, ecc) l'avanzare della liberalizzazione, la riorganizzazione del Gruppo FS, le gare del TPL, l'avvio delle tecnologie (stiamo parlando di quelle vere, non del Vacma), l'approssimarsi della scadenza del biennio contrattuale mettevano progressivamente in ombra

l'importanza delle problematiche sui contenuti del CCNL.

In particolare ci siamo resi conto che il quadro sindacale delle FS, in questa condizione di divisione, non sarebbe stato in grado di affrontare la situazione di deregolamentazione contrattuale della concorrenza in fieri, che rischiava e rischia di portarci in una situazione simile a quella di Alitalia, dove i problemi di conservazione del posto di lavoro o peggio ancora di tutela sociale (cassa integrazione) sono ormai preminenti rispetto ai problemi di qualità del lavoro o dei diritti.

Quindi la constatazione che i rapporti di forza che riuscivamo ad esprimere non erano sufficienti ad una svolta sull'obbligatorietà del CCNL delle attività ferroviarie, ci ha posto di fronte all'esigenza irrinunciabile di costruirne nuovi, per tentare di dare una svolta positiva alla regolazione del mercato del lavoro nel trasporto ferroviario, prima che, nonostante una nostra fiera resistenza, le pressioni del mercato senza regole diventassero devastanti.

Queste valutazioni già contenute nella relazione di apertura del congresso di Orsa - Ferrovie approvata all'unanimità, "Ai sindacati qui presenti, offriamo un terreno di discussione, per giungere, tutti assieme, alla condivisione di una piattaforma che conferisca rinnovato vigore all'azione sindacale e alla sua proposta. I lavoratori attendono e i problemi ormai sono di una gravità tale da richiedere a tutti, a partire dall'Or.S.A., il necessario senso di responsabilità per colmare le differenze e dare alla categoria una prospettiva di lotta, di successo, di certezze", ci hanno portato a delineare l'ipotesi di soluzione di quella vertenza.



Ipotesi che consisteva nella definizione di protocolli con il Gruppo FS e con Agens, in cui le tematiche di carattere generale (licenziamenti, comparto malattie gravi, trasferimenti, appalti) cominciavano a trovare risposte anche se parziali e l'impresa conveniva su un riesame dell'orario di lavoro (macchina e viaggiante) in vista del rinnovo del 2° biennio contrattuale. Ad oggi, è vero, quel confronto non si è ancora avviato, ma questo e ancor di più i risultati conseguenti dipenderanno dai rapporti di forza che riusciremo ad esprimere, anche con la vertenza in corso.

Il 14 luglio 2004 la svolta decisiva: l'Or.S.A. Ferrovie firma il "CONTRATTO", decisione sicuramente ponderata e sofferta, che afferma la nostra volontà di non abbandonarci ad una azione sindacale di testimonianza, ma di confidare invece in una azione che intende essere combattiva e al tempo stesso pragmatica e concreta.

Di qui in poi inizia il dialogo e il confronto con le altre O.S., alle quali vogliamo apertamente riconoscere di aver trovato una rinnovata sensibilità sui temi centrali della vertenza.

Il percorso, che ci ha portato alla definizione della piattaforma unitaria del 12.01.05, è stato lungo e laborioso ed è stato, naturalmente, accelerato dalla tragedia di Crevalcore, che mette a nudo le carenze della sicurezza erosa dalle spinte efficientiste della liberalizzazione. Una piattaforma che individua con chiarezza i problemi fondamentali del Gruppo FS e del sistema ferroviario

Il primo sciopero (10/11.02.05) avviene in un clima di scontro con il Ministero dei Trasporti, che ha ovviamente intuito l'importanza della svolta sindacale e vuole ostacolarla, attraverso un'interpretazione arbitraria della L.146/90, ed emette un'ordinanza di precettazione che viene respinta, dimostrando in concreto come l'unità sindacale sia idonea a reggere la difficile vertenza.

La partecipazione dei ferrovieri a questo sciopero difficile, testimonia che i nostri colleghi hanno apprezzato e condiviso lo sforzo necessario a raggiungere l'unità sindacale, vera chiave di volta per governare efficacemente il processo di liberalizzazione, che minaccia la sicurezza, i loro salari, i loro diritti e il loro posto di lavoro.

La successiva dichiarazione di sciopero, l'accordo del 19.04.05, e lo



spostamento dello sciopero al mese di maggio ci confermano che questa è la strada che può impedire all'impresa di mantenere l'atteggiamento arrogante messo in atto dalla firma del CCNL delle Attività Ferroviarie, che ad una situazione oggettiva di allentamento delle Relazioni Industriali, aggiunge forzature interpretative dei contenuti contrattuali o addirittura inadempienze.

Mentre scriviamo queste righe siamo alla vigilia di altre azioni di sciopero proclamate e confermate dopo una fase di trattativa in cui il Gruppo FS è arretrato rispetto alle intese del 19 aprile. In particolare non sono stati fatti passi avanti su "tempi e modalità di sostituzione del Vacma e della sua dissociazione dal sistema SCMT", rinnovo biennio economico del CCNL delle attività ferroviarie, prospettive di soluzione alle difficoltà del settore cargo e sulla sua integrazione nelle economie di scala di Trenitalia, interpretazioni contrattuali in materia di ferie, riposi bisettimanali, permessi ex lege 104/92

L'aspetto più importante della vertenza deve però ancora dispiegarsi, il confronto con il Governo cui chiediamo di intervenire nella regolazione del mercato è sicuramente l'aspetto più controverso e più difficile da affrontare sul piano politico. Sappiamo tutti, però che questo è l'architrave della ritrovata unità sindacale e della piattaforma unitaria, il futuro del salario, dei diritti, della stessa categoria è legato ad una soluzione equa di questo problema.

La sfida è imponente, non si tratta più di strappare alla vecchia azienda statale, sensibile alle pressioni della politica, un aumento sulle competenze accessorie o qualche promozione.



Si tratta di indurre un sistema avviato in una direzione opposta (in uno scenario che non è solo italiano), alla definizione di un quadro di regole contrattuali sul mercato del lavoro nel trasporto ferroviario, che è condizione indispensabile per lo sviluppo, per la sicurezza e per la tutela di un equilibrio sociale irrinunciabile per i ferrovieri e per la collettività.

Siamo consci delle diverse sensibilità tra le O.S. su molti elementi, ma non è obbligatorio essere d'accordo su tutto. E' invece necessario condividere gli elementi portanti di quella che nei 100 anni di vita delle Ferrovie dello Stato è probabilmente la vertenza più importante per il futuro dell'impresa e dei ferrovieri. L'unità sindacale non è un valore fine a se stesso, lo diventa e tale rimane sino a quando le questioni strategiche sono obiettivi condivisi.

Noi come Orsa ci crediamo e siamo fermamente intenzionati a sostenere la piattaforma e l'unità di azione dei sindacati dei ferrovieri, che sappiamo non è scoppiata per caso il 27 gennaio 2005.

Quale Europa Vogliamo?

7

Il 7 aprile scorso il Parlamento Italiano, come quello spagnolo, in un silenzio quasi totale ha approvato il progetto di costituzione europea, come se l'approvazione di un trattato costituzionale non fosse una questione fondante e dirimente per il futuro dell'Europa, dei paesi che la compongono e dei cittadini che vi abitano.



Giunge in questi giorni dalla Francia, invece, un appassionante dibattito che coinvolge tutta la società, a partire dallo stesso Capo dello Stato Jacques Chirac.

L'argomento "Quale Europa vogliamo?" compare quotidianamente su tutti i giornali e nei talk show televisivi, mentre manca ancora un mese alla consultazione referendaria cui i francesi saranno chiamati il 29 maggio prossimo.

Tutti i sondaggi confermano la previsione di una prevalenza dei no al quesito di accettazione del trattato di costituzione Europea, nonostante la maggioranza di Governo (centro destra) e buona parte dell'opposizione (centro sinistra) sostengano il sì, mentre il no è sostenuto solo dalle posizioni radicali di destra per una que-

stione di sovranità nazionale e di sinistra contro gli eccessi liberistici della Comunità Europea che minacciano lo stato sociale nazionale.

Come è possibile che formazioni politiche che ricevono oltre l'80% dei consensi elettorali non riescano ad orientare l'elettorato?

Questa situazione è probabilmente dovuta ad una profonda diffidenza nei confronti dell'Unione Europea che sta nascendo tra i cittadini europei, una diffidenza che non sanata rischia di trasformarsi in un vero e proprio pensiero antieuropeo.

Ma quali sono le cause di una simile inversione di tendenza, quando solo pochi anni fa l'avvio dell'euro era stato salutato con ottimismo e simpatia da ampie maggioranze dei cittadini in tutti i paesi europei ad eccezione della Gran Bretagna?

Anche se importante, sembra però insufficiente l'indebolimento del potere d'acquisto dei cittadini europei dovuto alla spirale inflazionista sommersa generata dall'avvento della moneta unica.

Molto probabilmente questa diffidenza è generata da una molteplicità di fattori che proviamo ad individuare:

- la costruzione europea che ha perso il suo orizzonte a Maastricht, quando nel trattato la logica dei mezzi (politica monetaria) ha prevalso sulla logica degli obiettivi (crescita dell'economia per lo sviluppo di una società equilibrata).
- La Comunità Europea da Maastricht in poi si è limitata ad essere soltanto una macchina amministrativa al servizio del liberalismo economico anziché essere portatrice di un progetto politico e sociale.
- La Comunità Europea appare oggi talvolta come un giogo burocratico, estraneo ai cittadini europei, incapace, mentre affronta la globalizzazione, di sostenere uno sviluppo economico europeo che si contemperasse con la tutela dello stato sociale.
- Una burocrazia invasiva, che anziché affrontare i grandi problemi, pretende di normare qualunque cosa (dalla caccia alla stagionatura dei formaggi) macinando in una grigia uniformità costumi e tradizioni nazionali.



Questi aspetti insieme ad un operato legislativo che si è dimostrato orientato a normare le conquiste sociali (in materia di lavoro, sicurezza, trasporti, servizi sociali) al minimo comune denominatore del variegato panorama europeo, hanno intaccato pesantemente la prospettiva di fiducia riposta (sino alla dichiarazione di Nizza 2000 compresa) nello sviluppo della Comunità Europea da soggetto economico a soggetto politico.

La dichiarazione di Nizza individuava già quattro grandi temi sui quali si sarebbe tra l'altro dovuta concentrare la riflessione:

- Come stabilire, e quindi mantenere, una più precisa delimitazione delle competenze tra l'Unione e gli Stati membri, conforme al principio di sussidiarietà?
- Quale status conferire alla Carta dei diritti fondamentali proclamata a Nizza?
- Come semplificare i trattati affinché siano più chiari e meglio compresi?
- Quale ruolo affidare ai parlamenti nazionali nell'architettura europea?

Insomma un'Europa politica che si sostituisca alla tecnocrazia di Bruxelles e colmi il suo deficit democratico, ma su questi elementi il trattato costituzionale è vago, a volte muto, sono prevalse le posizioni dei paesi ostili

alla regolazione dei mercati e desiderosi di identificare definitivamente il progetto europeo con la costituzione di un grande mercato privo di qualsiasi ambizione politica e sociale.

Noi stiamo invece, fra coloro che credono che l'Europa debba ricongiungersi con la sua missione storica per offrire una via alternativa a questa nuova giungla.

Chiediamo che l'Europa rilanci la sua crescita con una politica monetaria, certamente condotta dalla banca centrale europea, ma sotto il controllo dei governi.

Autorizzi gli investimenti pubblici nei settori del futuro (ricerca, industrie di punta...) e, se occorre, infine, applichi una politica commerciale più intelligente e lotti realmente contro la concorrenza sleale, pena altrimenti il deterioramento dei suoi equilibri sociali.

Così l'Europa potrà controllare la globalizzazione piuttosto che esserne prigioniera.

Chiediamo che l'Europa riconosca la necessità dei servizi pubblici, che preservi l'eccezione culturale, che garantisca diritti sociali a tutti i suoi cittadini, cominciando dalla riforma del patto di stabilità e dalla bocciatura totale della direttiva Bolkestein.

Chiediamo all'Europa di occuparsi dell'essenziale, cioè di difendere un modello di società, tradizioni e culture unico nel panorama mondiale e pesi negli affari del mondo e nella promozione della democrazia attraverso la difesa della pace, per lasciare agli stati il compito di organizzare la caccia, la pesca o la stagionatura dei formaggi.

Ora qualcuno sostiene che la vittoria del no al referendum francese del 29 maggio sarebbe un colpo mortale all'Unione Europea. Il ricatto eterno del "sì o il caos". Non dobbiamo avere paura di una vittoria dei no. La questione non è, infatti, essere pro o contro l'Europa, ma sapere quale vogliamo.

È proprio perché siamo convinti che un'altra Europa sia possibile e necessaria, che parteggiamo per il no che come italiani non abbiamo avuto la possibilità di dire. È perché non si rinegozia mai un contratto dopo averlo firmato, che speriamo venga rimesso in discussione un testo così estraneo all'Europa e agli Europei e ai loro valori.

SICUREZZA

Dopo lo spaventoso incidente di Crevalcore del 7 gennaio 2005, la questione sicurezza nelle ferrovie esce dall'ambito ristretto degli addetti ai lavori, per approdare nuovamente sui mass media e nel dibattito parlamentare.

L'adozione del vacma, l'estensione dei servizi ad Agente Unico, le modifiche normative e regolamentari mirate ad aumentare la produttività del personale, delle infrastrutture e del materiale rotabile senza adeguate implementazioni tecnologiche sono scorciatoie che non pagano.

Come Or.S.A.-Ferrovie abbiamo prodotto questa relazione sugli aspetti più eclatanti della questione sicurezza. Relazione che abbiamo consegnato alla Commissione congiunta di Camera e Senato per l'indagine sulla sicurezza nelle Ferrovie dello Stato.

Ora ad alcuni mesi dell'incidente di Crevalcore, dopo il primo impatto emozionale, tutto sembra essere tor-

nato nella routine, non lo accettiamo, vogliamo impedire che questi eventi, come già accaduto in passato, dopo il polverone iniziale rimangano privi di conseguenze.



LA QUESTIONE SICUREZZA È E DEVE RIMANERE UN ELEMENTO CENTRALE DELLA VER-TENZA CHE LE O.S. DEI FERROVIERI STANNO CONDUCENDO, SENZA INSEGUIRE LE EMOZIO-NI, MA CON TENACIA E COMPETENZA VOGLIAMO CONSEGUIRE I NECESSARI CAMBIAMENTI DI ROTTA PER IMPEDIRE CHE FATTI SIMILI POSSANO DI NUOVO ACCADERE.



Cenni sulla sicurezza del sistema ferroviario italiano

Nell'affrontare la tematica della sicurezza nel trasporto ferroviario abbiamo voluto analizzare i più recenti incidenti ferroviari, nell'attesa dell'esito delle inchieste in corso sull'incidente ferroviario del 7 gennaio 2005 a Bolognina di Crevalcore (linea Bologna - Verona) e di quello di Palagianello (linea Taranto - Gioia del Colle) del 2 dicembre 2004: il primo con 17 vittime e numerosi feriti, il secondo, fortunatamente senza decessi, ma con molti feriti, alcuni dei quali gravissimi.

Pensiamo sia giusto e anche doveroso, continuare a dare il nostro contributo di esperienza con l'auspicio e la speranza che, questa volta, non resti inascoltato.

Trattando delle cause che hanno determinato i tragici eventi, pensiamo sia utile evidenziare alcune condizioni che hanno certamente condizionato il comportamento dei lavoratori impegnati, a vario titolo, nella marcia dei treni coinvolti nelle collisioni (macchinisti e capi treno).

Con l'intento di sollecitare ulteriori approfondimenti, appare opportuno aggiungere qualche considerazione più generale, ma non per questo meno importante, circa la criticità del trasporto ferroviario in Italia che, a nostro avviso, impone da un lato urgenti interventi in materia di sicurezza, con relativi finanziamenti, dall'altro meccanismi tali da impedire che i processi di liberalizzazione non prontamente

governati da regole, possano incidere negativamente sulla sicurezza del sistema ferroviario.

La linea a semplice binario

Il sistema ferroviario italiano, come si può evincere dalla tabella di pag. 11, è caratterizzato da una percentuale di linee a "binario unico" decisamente superiore a quella dei paesi europei più avanzati (Belgio, Gran Bretagna, Olanda, Francia, Svizzera e Germania).

Questa condizione, in assenza di adeguati impianti tecnologici di sicurezza, può rappresentare un elemento di criticità del sistema, soprattutto se aggravata da alta intensità di traffico.

Tale è il caso di Crevalcore, situata su una linea ferroviaria di interesse internazionale, sulla quale, fino al momento dell'incidente, circolavano tutte le tipologie di treni (eurostar, intercity, regionali e merci), così da determinare una maggiore incidenza di momenti critici, quali sono gli incroci e le precedenze.

E' da evidenziare che dopo l'incidente in questione, molti treni sono stati istradati su percorsi alternativi per alleggerire la frequenza dei treni sulla linea e, come si dirà dettagliata-

Dati reti ferroviarie europee 2003 (fonte UIC)

Paese	Superficie migliaia Km	Abitanti Milioni	Km rete ferroviaria	Km a Binario Unico	% Km linee Binario Unico su intera rete	% Km elettrificati	Totale Km Elettrificati
Belgio	31	10,4	3.521	816	23,2	83,1	2.927
Gran Bretagna	245	59,2	16.652	4.952	29,7	30,8	5.142
Olanda	41	16,2	2.812	925	32,9	73,3	2.064
Francia	552	59,8	29.269	13.136	44,9	49,5	14.505
Svizzera	41	7,3	2.990	1.365	45,7	100	2.990
Germania	357	82,6	36.044	18.087	50,2	55	19.829
Italia	302	57,2	15.965	9.667	60,6	68,6	10.966
Austria	84	8,2	5.655	3.814	67,4	58,7	3.325
Danimarca	43	5,4	3.227	2.182	67,6	19,3	624
Spagna	507	41,3	12.829	8.941	69,7	58,5	7.510
Svezia	450	9,0	9.882	8.148	82,5	77,2	7.638
Grecia	132	11,0	2.414	2.006	83,1	3,4	83

mente, questo provvedimento ha solamente diminuito il numero dei treni esposti al pericolo.

Non sono state date, invece, le auspicate risposte attraverso le necessarie modifiche regolamentari in materia di itinerari convergenti e di comportamenti da adottare nella guida dei treni in condizione di scarsa visibilità.

La convergenza degli itinerari

La stazione di Bolognina - Crevalcore insiste su un binario unico ed è dotata di un solo binario di ricovero per entrambe le direzioni di marcia dei treni, evenienza che rende particolarmente rischiosa l'effettuazione degli incroci, in quanto non è tecnicamente possibile realizzare la totale indipendenza degli itinerari percorsi dai treni che sopraggiungono da direzioni opposte.

In tali condizioni, due treni si trovano sullo stesso binario fino al momento in cui uno dei due viene interamente ricoverato sul binario deviato, cioè sul binario utilizzato per gli incroci e le precedenza.

Allo scopo di attenuare questa penalizzante situazione, comune ad altre stazioni della linea Bologna - Verona e a tante altre della rete, il Regolamento Circolazione dei Treni prevede la fermata obbligatoria di entrambi i treni ai rispettivi segnali di protezione della stazione (in questo caso la distanza tra i due treni non è di solito inferiore a circa 1300 mt.; tale è infatti la distanza minima tra i due segnali di protezione della stazione).

Ciò impone al Dirigente Movimento di consentire l'ingresso in stazione prima ad un treno, fermarlo sul binario deviato e, dopo aver accertato il suo completo ricovero, disporre il segnale di protezione del lato opposto dalla via impedita alla via libera per consentire al treno incrociante il transito sul corretto tracciato o l'ingresso in stazione nel caso in cui abbia fermata.

In questo modo i treni restano sempre ad una distanza molto ampia, che consente di arrestare il convoglio anche in caso di errore o di emergenze di vario genere.

Nelle stazioni, invece, dove i binari di ricovero sono più di uno e distinti per le due dire-

zioni e dove si realizza, pertanto, l'indipendenza degli itinerari, il Dirigente Movimento può ricevere contemporaneamente i due treni nei loro rispettivi binari deviati, evitando così di porli uno di fronte all'altro. Entrambi i treni, quindi, in tali evenienze, entrano a velocità ridotta in stazione (30 o 60 Km/h a seconda delle condizioni d'impianto), utilizzando due indipendenti rami di binari.

La stazione di Bolognina di Crevalcore pur non avendo, come sopra detto, le caratteristiche che rendono indipendenti gli itinerari, ha subito una modifica della segnaletica; in tal modo si è resa possibile l'applicazione della norma del regolamento ferroviario (art. 4, comma 15, Regolamento Circolazione Treni) che consente di non considerare ostacolo qualsiasi impedimento che si trovi oltre 50 metri dal segnale di partenza (in tal senso anche il comma 3 dell'articolo 21 dell'IPCL), con lo scopo, riteniamo, di accorciare e velocizzare i tempi degli incroci e aumentare così la capacità della linea.

Per effetto di tale norma, in occasione dell'incidente, non è stato arrestato il treno Interregionale n. 2255 al segnale di protezione della stazione di Bolognina di Crevalcore.

Infatti, l'arretramento del segnale di partenza lato Crevalcore, effettuato per realizzare una distanza superiore ai 50 mt. dallo scambio di ingresso, ha reso "possibile" il ricevimento del treno n. 2255 in stazione sul binario di corsa, pur in presenza dell'itinerario di arrivo contemporaneo del treno proveniente dalla direzione opposta.

Con la predetta modifica alla segnaletica, pertanto i 1300 metri di cui sopra si sono pericolosamente ridotti a poco più di 50 metri.

Il personale del treno 2255 (un solo macchinista), presumibilmente tratto in inganno dalla fitta nebbia, non ha potuto vedere il segnale ed ha così investito frontalmente il treno merci prima che questo s'inoltrasse sull'itinerario

d'arrivo a lui assegnato per il ricovero in deviata.

Come si può ben comprendere, questa norma è molto controversa e oggetto di contestazione da parte dei macchinisti sui quali grava l'esclusiva responsabilità - con il correlativo rischio d'incolumità personale - della condotta, non disponendo dell'ausilio della ripetizione dei segnali in cabina, che oltre ad informarli sulla condizione dei segnali che incontreranno, in caso di mancato rispetto degli stessi, attiva la frenatura rapida del treno impedendo, così, che l'eventuale errore umano si trasformi in possibile tragedia.

Avere spostato il segnale, quindi, ha peggiorato le condizioni di sicurezza dell'impianto, perché anche in caso di errore di interpretazione del segnale di protezione della stazione di Bolognina, ovvero di improvvisa disposizione a via impedita del segnale di partenza della stazione stessa, diventa impossibile per il macchinista correggerlo o comunque rispettarne l'indicazione, non essendovi uno spazio di frenatura sufficiente per arrestare il treno prima di entrare in collisione con quello che sta giungendo in stazione dalla direzione opposta.

Ciò è purtroppo accaduto il giorno 7 gennaio al treno 2255.

Questo evento non sarebbe, invece, potuto accadere, con gli stessi effetti e le stesse modalità, se non si fosse "speculato" sulle norme, spostando il segnale ed è verosimile pensare, come detto, che questa operazione, sebbene compatibile con le norme vigenti, abbia peggiorato le condizioni di sicurezza dell'impianto divenendo causa determinante dell'evento.

Benché dal punto di vista delle regole costruttive degli impianti ferroviari lo spostamento del segnale sia ammissibile, appare evidente che nella sua attuazione non si sia proceduto ad una corretta analisi del rischio che tale provvedimento avrebbe potuto generare.

Da notizie stampa apprendiamo che il treno 2255 era provvisto di apparecchiatura atta alla ricezione dei segnali SCMT, ma percorrendo una linea non attrezzata con il sistema di terra non poteva ricevere alcuna indicazione relativa all'aspetto dei segnali.

In sostanza c'era l'apparecchio ricevente, ma mancava l'apparecchio trasmittente.

Va inoltre osservato che è stata introdotta l'apparecchiatura VACMA (**Veille Automatique Controle par Maintien d'Appui**) associata in maniera indissolubile all'apparecchiatura SCMT, che anche con il sistema SCMT disattivo svolge ugualmente le sue funzioni, che non hanno impedito il tragico incidente.

Il Vacma altro non è se non un temporizzatore che obbliga il macchinista, per tutto il tempo che rimane alla guida, a tenere pigiato un pedale per poi rilasciarlo prima che siano trascorsi 55 secondi. Tale apparecchiatura non è un sistema di sicurezza, anzi, importanti studi medici e lo stesso Coordinamento Nazionale delle ASL, chiamato a pronunciarsi su indicazione della Conferenza Stato Regioni, hanno sottolineato la sua pericolosità sia per la salute del macchinista, che per la sicurezza della circolazione, in quanto richiede operazioni monotone e ripetitive (all. 1-2-3). Gli stessi organismi hanno certificato che il VACMA, richiamando costantemente l'attenzione all'interno della cabina di guida, distrae il macchinista dagli eventi che accadono all'esterno: le condizioni di circolazione e le indicazioni dei segnali, verso i quali deve, invece, porre la massima attenzione.

Non è da escludere, quindi, che in occasione dell'incidente di Crevalcore l'utilizzo del VACMA da parte del macchinista alla guida del treno 2255, condotto ad agente unico, abbia causato proprio un effetto di questo genere, provocando la distrazione nel momento cruciale dell'incontro del segnale,

in una precaria condizione di scarsa visibilità, procurando un incremento dello stress e della fatica in una condizione di guida resa già difficile dalle particolari condizioni climatiche.

L'utilizzo del VACMA, verosimilmente, in questa eventualità, è una possibile concausa del disastro.

Il problema VACMA genera da alcuni anni, per i motivi sopra esposti, una situazione di conflitto tra i macchinisti e Trenitalia; tanto che già nel 2001 era finito sulla stampa nazionale. Alleghiamo (all. 4) un corsivo di Michele Serra (pubblicato su "La Repubblica" del 30 agosto 2001), la cui satira, alla luce dei recenti avvenimenti, suona sinistra e premonitrice.

Agente unico e VACMA

Nell'ultimo decennio, in particolare negli ultimi quattro anni, i treni del trasporto regionale condotti ad agente unico sono aumentati notevolmente pur in assenza di tecnologie di supporto alla guida.

Questa condizione era compensata dalla presenza permanente del Capotreno in cabina di guida con compito di secondo agente che doveva coadiuvare, tra l'altro, il macchinista nel rispetto dei segnali e nel controllo della massima velocità ammessa.

Persino questa condizione è, praticamente, venuta meno con l'adozione del dispositivo VACMA e l'emanazione della Disposizione n° 35/2002 del gestore dell'infrastruttura (RFI), che consente, in presenza di questo dispositivo, ancorché considerato oramai comunemente inutile e dannoso, l'allontanamento dalla cabina di guida del Capotreno per lo svolgimento delle mansioni di controlleria e assistenza alla clientela, in alcuni casi fino alla quarta vettura oltre il locomotore.

L'adozione del Vacma e l'emanazione delle norme sopra ricordate, contestate dalle organizzazioni sindacali e dai lavoratori, hanno di fatto introdotto nelle ferrovie italiane una maggiore condizione di rischio.

Venuti a conoscenza della relazione del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti alle Commissioni congiunte di Senato e Camera, in materia di tecnologie e sicurezza del trasporto ferroviario, ci stupisce che non vi sia il benché minimo accenno all'apparecchiatura VACMA che il Ministero stesso ha sollecitato, motivandola come un incremento di sicurezza.

In proposito vogliamo sottolineare la curiosa impostazione della comunicazione del 19 luglio 2002 (all.5), fatta dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture al gestore dell'infrastruttura (RFI) per sollecitare l'adozione del VACMA, in cui si sostiene che "l'assenza del Capotreno dalla cabina di guida è da considerarsi temporanea" e che "in aggiunta ai normali compiti tipici derivanti dalle mansioni attribuite al Capotreno (controlleria e assistenza alla clientela) lo stesso conserva l'obbligo del rispetto dei segnali e dell'immobilizzo del treno".

Tutto ciò è evidentemente possibile solo se il capo treno si trova nella cabina di guida, mentre non lo è se si allontana, come "deve", fino alla quarta vettura, per svolgere le attività commerciali tanto privilegiate da Trenitalia.

Sistema Supporto alla Condotta (SSC)

Dalle audizioni del Ministro Delle Infrastrutture e Trasporti del 13 e 19 gennaio 2005 abbiamo appreso inoltre che sui 5.500 Km di rete ferroviaria secondaria, non interessati dall'installazione del sistema SCMT (sistema controllo marcia treno), che riguarda invece i restanti 10.500 Km circa di rete ferroviaria, è in avanzata fase di studio un sistema denominato "Sistema Supporto alla Condotta" (SSC) di cui

né i ferrovieri, né le loro organizzazioni sindacali hanno mai sentito parlare. Un sistema di cui non compare nessuna traccia nemmeno nei documenti aziendali in materia di sicurezza e tecnologia. Anzi sino al giorno dell'incidente di Bolognina prevedevano per quei 5.500 Km di rete secondaria unicamente l'inutile e dannosa apparecchiatura VACMA, come si evince dalla rappresentazione grafica successiva (fonte FS), nel riquadro indicato dalla freccia rossa.

Sconto per gli extra costi di condotta (K2)

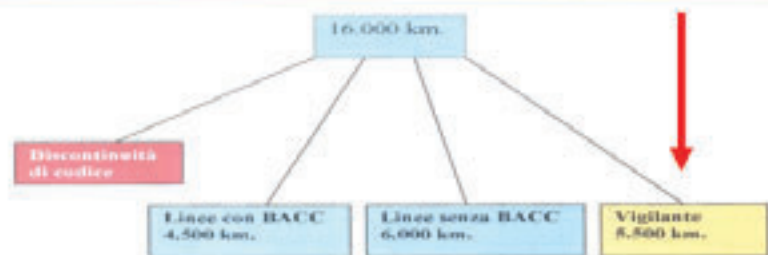
L'adozione del Vacma non è solo una scelta sbagliata ma è, oltretutto, anche se ammantata da pretestuose ambizioni di sicurezza, motivata da ragioni meramente economiche: da un lato si ha il recupero del Capotreno/ex secondo agente in cabina di guida alle funzioni di controllo dei titoli di viaggio; dall'altro, con l'introduzione della pseudo tecnologia del Vacma, si persegue l'abolizione del contributo (denominato K2 nel Contratto di Programma) con cui lo Stato sovvenzionava il gestore dell'infrastruttura, che doveva praticare alle imprese ferroviarie uno sconto sui pedaggi per "l'arretratezza tecnologica della rete", in ragione dell'utilizzo del secondo agente di macchina da parte delle imprese ferroviarie (extra costi di condotta), come si evince dal DM 44T del 22 marzo 2000.

A tal proposito vogliamo sottolineare che **l'apparecchiatura Vacma è un attrezzaggio che riguarda esclusivamente i veicoli ferroviari e non la rete ferroviaria**, che mantiene lo stesso identico ritardo tecnologico.

Quanto sopra descritto è facilmente desumibile dalla lettura del P.I.R. (Prospetto Informativo Rete di RFI - all.6) che all'appendice al capitolo 6 (parte D - Sconto: regole e convenzioni pag. ix) recita testualmente:

... "Lo sconto non si applica a condizione che il treno percorra, per ogni sezione di rete (trat-

Strategia di Sviluppo del Sistema SCMT



n°35/2002 e cioè l'agente unico di condotta con il secondo agente (Capotreno) che non può fisicamente assolvere alle funzioni primarie, di cui è gravato (controllo dei segnali e arresto del treno in caso di emergenza) dovendo effettuare le operazioni di controlleria ed assi-

ta fondamentale, linea complementare o nodo di cui al DM 43T e successive modifiche), esclusivamente tratte elementari attrezzate con SCMT.

Inoltre per tipo di trasporto "viaggiatori a breve percorrenza", lo sconto non si applica anche nell'utilizzo delle linee riportate nella disposizione N. 35/2002 del GI ("Vigilante")"....

Quindi appare evidente che l'adozione dell'apparecchiatura VACMA, senza minimamente riguardare l'attrezzaggio tecnologico della rete ferroviaria italiana, ha determinato arbitrariamente la non corresponsione degli sconti dovuti per gli extra costi di condotta (K2). In tal modo si è resa equivalente l'installazione di questa obsoleta apparecchiatura sui mezzi di condotta ad un moderno attrezzaggio tecnologico delle linee quale il SCMT.

L'occasione è utile per ricordare che mentre uno sconosciuto sistema di supporto alla condotta (SSC) ci viene detto sia ancora in fase di studio-sperimentazione, gli sconti dovuti per gli extra costi di condotta (2°macchinista) sono già stati cancellati per i treni che circolano su 5.500 Km di rete ferroviaria spingendo così le imprese ad adottare l'azzardato modello di equipaggio previsto dalla disposizione

stenza ai viaggiatori fino alla quarta vettura. Sottolineiamo che sui 5500 Km di cui trattasi la composizione di quasi tutti i convogli viaggiatori, soprattutto pendolari, è generalmente di quattro vetture.

Quanto asserito trova conferma nella sottostante tabella che riassume gli importi attualmente previsti dal Contratto di Programma per il contributo dovuto agli extra costi di condotta (K2).

Sistema Controllo Marcia Treno (Scmt)

Il sistema Scmt è una tecnologia in grado di supportare significativamente il lavoro del macchinista e quindi di elevare il grado di sicurezza del trasporto ferroviario, anche se, , in quanto nuova tecnologia, sarebbe prudente attendere la verifica del funzionamento di questo sistema in esercizio, specialmente dopo il fallimento del sistema ATC (Automatic Train Control) installato nel bacino di Cremona e poi abbandonato, sistema su cui era incentrato il Piano d'Impresa 1999-2003 e la tempistica per il K2 nella prima stesura del Contratto di Programma 2001-2005 in cui difatti tale sussidio terminava al 2003.

K2 – Sconto applicato e ripianamento da Contratto di Programma (C.d.P) milioni €							
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Ultimo anno di applicazione
C.d.P. Originario	79,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	2003
C.d.P. Revisione giugno 02	208,0	144,0	64,0	0,0	0,0	0,0	2005

Ma anche in questo caso gli aspetti economici sono prevalsi rispetto alle necessità della sicurezza. Infatti il Scmt viene installato prevalentemente su linee in cui vi è già da tempo il sussidio tecnologico della ripetizione continua dei segnali in macchina. Vengono attrezzate queste linee in quanto vi circola la stragrande maggioranza dei treni e quindi la possibilità dell'utilizzo di un solo macchinista appare, a parità di investimento più remunerativa. In altri termini anziché, prioritariamente, attrezzare tecnologicamente le linee che ne sono assolutamente prive, vengono incrementati i sistemi di sicurezza sulle linee già parzialmente attrezzate, al fine precipuo di ridurre il personale di macchina e di stazione.

Solo a seguito di gravi incidenti sulle linee secondarie (Solignano - Casalecchio Garibaldi - Fossano ed ora Bologna) si è deciso di anticipare l'installazione del sistema Scmt.

Francamente, quella di inseguire con l'installazione delle tecnologie i disastri ferroviari, non ci sembra una "grande" strategia.

Anche se è vero che gli investimenti richiedono comunque dei tempi, talvolta lunghi, è altrettanto vero che è un errore anticipare soluzioni organizzative del lavoro ferroviario, che invece non possono fare a meno del sussidio tecnologico per poter garantire almeno uguali livelli di sicurezza.

Inoltre l'abbinamento dell'inutile e dannosa apparecchiatura Vacma al sistema Scmt rende inutilmente conflittuale l'avvio di una tecnologia che invece potrebbe significativamente concorrere ad una maggiore sicurezza.

Sistemi di comunicazione

Da tempo rivendichiamo mezzi di comunicazione adeguati, per efficacia e semplicità d'uso.

Il sistema GSM-R, oggi in fase di attivazione, risponderà agli standards tecnici definiti a livello comunitario e probabilmente avrà la copertura sufficiente a dare la certezza necessaria nelle comunicazioni fra terra e treno, ma non potrà rispondere ai requisiti di immediatezza molte volte necessari nelle comunicazioni fra terra e bordo treno che riteniamo avrebbero potuto evitare molti incidenti ferroviari.

In tutti i paesi europei più avanzati, è già in uso un apparato radio, peraltro obbligatorio sui mezzi omologati al servizio internazionale, che risponde a questi requisiti, cui si aggiungerà nel prossimo futuro il sistema GSM-R.

Da tempo ne chiediamo l'adozione anche nelle ferrovie italiane.

Riteniamo che anche nel nostro Paese sia necessario affiancare tale apparecchio radio al sistema GSM-R, in quanto risponde alle esigenze di semplicità d'uso, efficacia e immediatezza delle comunicazioni di emergenza, oltre a costituire elemento la cui ridondanza diventa elemento di sicurezza nel sistema di comunicazione terra - treno in caso di *default* del sistema principale.

APPARECCHIATURA RADIO INTERNAZIONALE

La Radio Internazionale (vedi foto), attiva da tempo su mezzi interoperabili Europei (TGV-PBKA-Eurostar, ecc.), funziona alla frequenza di circa 450 MHz a mezzo ponti radio dedicati presenti lungo la linea e tali da garantire il funzionamento perfetto in qualsiasi situazione geografica (gallerie, zone ombra, ecc..) ed è costituita da una consolle sulla quale il macchinista dispone di un display luminoso e di una serie di pulsanti dalle più svariate funzioni: impostazione dati, chiamata verso il Dirigente Centrale o il Capo Treno o il Dirigente Movi-



mento di Stazione od altro macchinista su locomotiva attiva in composizione al treno, invio allarme in linea ed alle stazioni per consentire l'arresto immediato di tutti i treni della zona od in fase di avvicinamento imminente. La commutazione di funzionamento in base al segnale ricevuto è automatica: ad esempio, in caso di passaggio di un confine di Stato, la radio si dispone subito verso il segnale della Nazione in cui il treno si immette (da www.ferrovie.firenze.net).

L'attuale situazione italiana, invece, costringe i macchinisti a servirsi dei normali cellulari commerciali, con tutti i limiti rispetto alle necessità di affidabilità, immediatezza e semplicità d'uso, a cui si aggiungono le enormi difficoltà di comunicazione dovute alle zone d'ombra presenti nella rete note persino agli utenti del trasporto ferroviario, i quali durante

il viaggio incontrano le stesse difficoltà di comunicazione che incontra il personale dei treni.

Carenza Normativa

Tutti i sistemi di trasporto, ad eccezione del trasporto ferroviario, fissano precisi limiti di velocità in caso di scarsa visibilità e di mancanza di ausili tecnologici.

Riteniamo questo aspetto una carenza normativa del sistema ferroviario, che lascia al macchinista la discrezione e la responsabilità di decidere la eventuale riduzione di velocità che sarebbe poi comunque chiamato a "giustificare".

- E' vero che l'articolo 20 delle IPCL (Istruzione per il personale di condotta delle locomotive), comma 15, prevede la possibilità per il macchinista di ridurre la velocità del treno in relazione alla visibilità.
- E' altresì vero che l'eventuale ritardo derivante da una riduzione di velocità debba essere poi doviziosamente giustificato, ancorché si versi in ipotesi di condizioni meteorologiche notoriamente perturbate.

La norma non indica però comportamenti oggettivi, ma lascia ampia discrezionalità al macchinista. Di conseguenza è possibile che ad uno stesso evento meteorologico corrispondano comportamenti di guida diversi. Risulta evidente come una siffatta norma non possa considerarsi di utilità alcuna ai fini della sicurezza.

E' necessaria pertanto un'integrazione dell'articolo 20 delle IPCL con norme oggettive, precise e vincolanti per il macchinista, che, in analogia alle norme previste dal codice della strada per la circolazione autostradale in presenza di nebbia, prevedano limiti di velocità in relazione alla effettiva visibilità da osservare in assenza di adeguate tecnologie di ripetizione dei segnali in cabina di guida.

Incidente ferroviario di Palagianello (linea Taranto - Gioia del Colle)

Quando si verificano incidenti ferroviari è ricorrente attribuirne le responsabilità all'errore umano, cioè indicare un responsabile, evitando così di individuare altre responsabilità e correggere le carenze del sistema.

Molte le analogie con il disastro di Bolognina: anche in provincia di Taranto la collisione è stata tra un treno merci e uno passeggeri, e l'incidente è avvenuto su linea a binario unico nel punto di confluenza con il tratto a doppio binario, e comunque ad itinerari convergenti, in una tratta di cui da tempo si segnalava la pericolosità e per la quale si aspettava da vent'anni il raddoppio, ritardato dalla mancanza di fondi per responsabilità dei governi e degli enti locali e soprattutto per mancanza di volontà politica.

Ora, forse proprio a seguito di quanto accaduto, saranno terminate le procedure di esproprio e verranno appaltati i lavori, che, si dice, dovrebbero iniziare entro febbraio.

In questo caso, si disse che l'incidente era dovuto all'inesperienza di un macchinista in corso di formazione che aveva sbagliato la "frenata". Questo è un problema da noi già sollevato in passato, ed in relazione al quale abbiamo ricevuto dal Gruppo FS risposte da noi non condivise (allegato n° 7), perché pensiamo invece che l'addestramento alla guida debba avvenire al completamento della formazione professionale teorica (IV modulo-mezzi di trazione), utilizzando il simulatore di guida e solo successivamente su particolari treni individuati (ovviamente in presenza di un macchinista esperto).

Da nostre informazioni assolutamente attendibili, la dinamica dell'incidente ha invece avuto una genesi completamente diversa, che sottolinea la necessità di un ripensamento sulla logica di "mercato", che da anni imper-

versa sulle ferrovie italiane, sottomettendo le tematiche della sicurezza alle necessità di bilancio.

La misteriosa variazione della pendenza della linea ferroviaria

La linea ferroviaria da Gioia del Colle a Palagianello nel breve tratto da Ponte S.Lucia a Palagianello ha una pendenza del 13,5‰, che corrisponde in termini ferroviari al V° grado di frenatura (i gradi di frenatura delle linee sono parametri che consentono di stabilire la velocità massima di un treno in rapporto alla pendenza della linea ed alla potenza del sistema frenante che viene espressa in termini percentuali rispetto alla massa del treno). Fino al 1999/2000 le pubblicazioni di servizio riportavano regolarmente questo aspetto. Con le pubblicazioni di servizio emanate successivamente, il V° grado di frenatura del tratto di linea Ponte S.Lucia - Palagianello è scomparso e tutto il tratto di linea da Gioia del Colle a Palagianello è stato uniformato al IV° grado di frenatura (da 11 a 13‰); tutto ciò senza che fossero intervenuti lavori a modifica del profilo altimetrico della linea, determinando una diversa, più alta, velocità massima del treno. (allegato Palagianello).

Il carico del treno merci

Dai controlli effettuati successivamente all'incidente risulta che il carico del treno merci 58121 fosse superiore di 59 tonn. a quanto invece risultava dai documenti del treno, il cui peso complessivo era quindi di 712 tonnellate anziché delle 653 ufficialmente dichiarate. Troviamo questo elemento particolarmente preoccupante, in quanto evidenzia il rischio di degradare il trasporto ferroviario con gli stessi abusi che hanno caratterizzato l'autotrasporto merci (sovraccarico) con tutte le conse-

guenze immaginabili in termini di sicurezza (allegato Palagianello).

La potenza del freno

Dai documenti del treno risulta una potenza frenante di 475 tonnellate, risultato ottenuto facendo figurare 3 carri (esattamente l'8°, il 27° e il 28°) con il dispositivo frenante in posizione di "Carico", che consente di erogare 12 tonnellate in più di potenza frenante rispetto alla posizione di "Vuoto", mentre ai controlli effettuati tutti i carri del treno erano in posizione di Vuoto, quindi con 36 tonnellate in meno di potenza frenante, che si riduce dunque dalle ufficiali 475 tonnellate a 439.

La potenza del freno rapportata anche al diverso peso del treno passa dal 72% al 61% (allegato 8).

Il treno 58121 avrebbe dovuto osservare, in funzione della potenza frenante reale e della reale pendenza della linea, una velocità massima di 55 Km/h e non di 85 Km/h, come invece è accaduto.

Dalle notizie assunte è quindi plausibile che i macchinisti coinvolti nell'incidente abbiano adottato comportamenti conseguenti alle caratteristiche del convoglio e della linea, che gli erano state comunicate con la modulistica di accompagnamento del treno.

Sicurezza e licenziamenti

Come certamente tutti sanno alcuni ferrovieri che, nella puntata del 7 ottobre 2003 della trasmissione televisiva "Report", hanno denunciato situazioni di rischio sono stati successivamente licenziati.

Gli ultimi tragici incidenti hanno dimostrato, purtroppo, quanto fondate fossero quelle denunce.

Quei licenziamenti ingiustificati, sono oggi intollerabili in quanto si sono dimostrati uno

strumento di repressione nei confronti di una denuncia di pericolo, quanto mai reale, che, seppur allora repressa, riguarda interessi primari della collettività.

Quei licenziamenti sono una palese ingiustizia che deve essere sanata restituendo a quei lavoratori il bene primario del lavoro.

La presa di posizione unitaria di tutti i sindacati dei ferrovieri

Il 12 gennaio le organizzazioni sindacali dei ferrovieri con un documento unitario, oltre ai problemi sopra evidenziati, hanno convenuto di avviare una forte e determinata azione sindacale sul trasporto ferroviario, che rischia di essere stravolto da una liberalizzazione senza regole, per di più avviata in anticipo rispetto agli altri paesi europei ed in assenza delle necessarie condizioni di reciprocità.

Una liberalizzazione che avanza utilizzando il dumping contrattuale (le nuove imprese hanno basato la loro competitività su salari e tutele più bassi), le pressioni alla redditività che il mercato opera sulle imprese, la colonizzazione delle nuove imprese ferroviarie, che vengono regolarmente acquistate da ex monopolisti degli altri paesi europei (Rail Italy acquistata da SBB-CH e Strade Ferrate del Mediterraneo acquistata da Railion-DB) possono, in assenza di regole anche per il lavoro, alterare pesantemente i delicati equilibri della sicurezza (il caso delle Ferrovie Inglesi e dell'autotrasporto merci ne sono una palese dimostrazione): urge un intervento di regolazione da parte del Governo che i sindacati dei ferrovieri rivendicano con forza (allegato n. 9).

Conclusioni

Nella consapevolezza di non aver esplorato ed analizzato tutti i complessi e molteplici aspet-

ti che caratterizzano la sicurezza del trasporto ferroviario, ma soltanto quelli che richiedono un urgente e prioritario intervento, si sottolineano, in un sintetico riepilogo, quelli che costituiscono, a nostro avviso, i problemi più impellenti da risolvere.

Le linee a semplice binario: occorre accelerare il raddoppio almeno sulle linee ove previsto e procedere alla rivisitazione delle linee da raddoppiare alla luce delle necessità dettate dalle nuove condizioni di traffico, in incremento considerata la crescente domanda di mobilità attraverso il sistema ferroviario.

La convergenza degli itinerari: richiede modifiche alle norme regolamentari tali da ridurre al minimo i rischi. Tanto più in considerazione dell'alta intensità di traffico, caratteristica diffusa nella rete nazionale italiana che è la più satura d'Europa e che richiede, quindi, maggiore attenzione alle tecnologie e alle norme di sicurezza rispetto alla generale situazione europea.

Vacma e K2: il Vacma non è in alcun modo uno strumento di sicurezza e va pertanto superato il nesso artificioso che si tenta di far passare tra Vacma ed abbattimento degli sconti di cui al contratto di programma (K2).

Occorre sostituire il sistema VACMA con i moderni sistemi di controllo della presenza e della vigilanza, che non devono avere caratteristiche invasive. In ogni caso, in assenza dell'ISCMT, o di altri sistemi equivalenti, i dispositivi di rilevamento della presenza e della vigilanza non possono consentire modifiche alla composizione degli equipaggi.

Nell'attesa delle nuove linee e dell'installazione delle nuove tecnologie, che avranno inevitabilmente tempi lunghi, FS deve mettere in atto gli interventi correttivi necessari sulla sicurezza rivisitando anche i processi produttivi,

l'organizzazione e le condizioni di lavoro.

Bisogna attivare soluzioni transitorie in attesa dell'arrivo delle tecnologie e delle nuove infrastrutture attraverso le necessarie sedi di confronto a tutti i livelli con le relative rappresentanze sindacali.

E' invece necessaria una revisione del Contratto di Programma, che preveda una proroga dello sconto K2 fino al completo attrezzaggio delle linee di cui anche il nuovo programma accelerato predisposto dopo l'incidente di Bolognina non ne prevede la conclusione prima del 2008.

Inoltre, nell'immediato, occorrono investimenti e maggiori risorse erogate con certezza per poter procedere celermente all'ammodernamento e alla messa in sicurezza del sistema ferroviario.

Vanno incrementati e diffusi i sistemi di comunicazione terra-treno.

E' indispensabile una vera e propria inversione di atteggiamento da parte dei Responsabili del Gruppo F.S. nei confronti di chi evidenzia, a beneficio della collettività, problemi e carenze al sistema di sicurezza.

Va considerata inoltre di rilevante incidenza sulla sicurezza la sussistenza di precise regole che impediscano alle imprese ferroviarie di realizzare la concorrenza sul costo e le condizioni del lavoro, a discapito della sicurezza.

Le esigenze avvertite dai lavoratori e di cui sono portavoce le Organizzazioni sindacali che li rappresentano, si coniuga con le aspettative e le esigenze primarie di chi utilizza il mezzo ferroviario come strumento di mobilità.

Le Ferie? Un Calvario



Mentre andiamo in stampa non sappiamo se le trattative in corso tra Gruppo FS ed OO.SS. modificheranno alcune delle norme e delle Circolari che oggi stanno trasformando il diritto (legislativo e contrattuale) alle ferie in una sorta di via crucis, ma di certo la questione che stiamo per affrontare è lo specchio fedele di quanto andiamo da tempo denunciando dalle colonne di questo periodico. La vaghezza, cioè, delle disposizioni contrattuali unite all'arroganza (non trovo altro aggettivo) aziendale nella loro applicazione sono una - se non la maggiore - causa di conflittualità nel settore.

Certo, i problemi legati alla Clausola Sociale, alla sicurezza, al rinnovo del biennio economico sono questioni nodali che mobilitano la Categoria, ma il calvario che i ferrovieri vivono nel quotidiano scontro con Capi Reparto e Poli Amministrativi sulla cosiddetta "gestione corrente" (riposi, ferie, festività, liquidazione competenze accessorie) è sicuramente una delle ragioni che stanno determinando lo scadimento nelle relazioni industriali, l'impennata delle proteste locali ed il peggioramento nel servizio reso alla clientela.

Ma veniamo ai fatti...ed ai misfatti: il CCNL delle Attività Ferroviarie - all'art.25 - definisce il quantitativo di giornate spettanti a ciascun lavoratore in proporzione all'anzianità di servi-

zio, ne indica la fruizione collettiva per il periodo estivo (18 giorni continuativi di calendario di norma dal 15 giugno al 15 settembre ai quali se ne possono aggiungere 6 per le attività non legate alla circolazione treni) e lascia le rimanenti alla richiesta di congedo del singolo (possibilità di frazionamento a mezza giornata e godimento compatibilmente con le esigenze di servizio). Laddove l'Impresa non fosse in grado di garantire la fruizione di tutte le ferie entro l'anno, è possibile lo slittamento delle giornate non concesse sino al 30 settembre dell'anno successivo.

Quanto sopra viene ribadito anche nel tanto contestato "commento" con il quale le FS hanno unilateralmente esplicitato i contenuti contrattuali. Di più, i riferimenti normativi citati per rafforzare l'interpretazione aziendale prendono spunto dal Decreto Legislativo n.66/2003 che più avanti analizzeremo e le cui successive modifiche sono state prese a pretesto per incidere negativamente e restrittivamente su quanto sottoscritto.

Per parlare del D.Lgs. 8 aprile 2003 n.66 e delle successive modifiche (D.Lgs. 213 del 19.07.2004) dobbiamo premettere che sono fatti salvi sia i contenuti dell'art.2109 del c.c. (diritto al periodo di riposo per il prestatore di lavoro) che quanto previsto in materia dalla contrattazione collettiva (CCNL) se di miglior favore. Il Decreto in parola, all'art.10, cita:

«1. Fermo restando quanto previsto dall'articolo 2109 del codice civile, il prestatore di lavoro ha diritto ad un periodo annuale di ferie retribuite non inferiore a quattro settimane. Tale periodo, salvo quanto previsto dalla contrattazione collettiva o dalla specifica disciplina riferita alle categorie di cui all'articolo 2, comma 2, va goduto per almeno due settimane,

consecutive in caso di richiesta del lavoratore, nel corso dell'anno di maturazione e, per le restanti due settimane, nei 18 mesi successivi al termine dell'anno di maturazione».

L'art.18.bis prevede, inoltre, i seguenti interventi sanzionatori in caso di violazione:

«3. La violazione delle disposizioni previste dagli articoli 4, comma 2, 3 e 4, e 10, comma 1, è punita con la sanzione amministrativa da 130 euro a 780 euro, per ogni lavoratore e per ciascun periodo cui si riferisca la violazione».

Anche analizzando sommariamente i contenuti dell'articolo si evidenzia come:

- a) il nostro dettato contrattuale prevede già il godimento delle ferie collettive nel periodo estivo per un periodo superiore alle due settimane;
- b) a differenza del CCNL (sfogo congedi arretrati entro il 30 settembre dell'anno successivo) le ferie non godute possono essere sfogate nei 18 mesi successivi al termine dell'anno di maturazione.

Con l'avvento del nuovo Amministratore Delegato già nell'ottobre '04 abbiamo assistito a tutta una serie di iniziative atte a ridurre il quantitativo di ferie "rosse" per il 2005: è stata infatti emanata una disposizione per l'abbattimento a 15gg. pro-capite del monte ferie 2004 da poter spostare al 2005. Questo determinò la crescita dei problemi di gestione, l'imposizione di congedi d'ufficio, l'applicazione di economie diffuse sui posti di lavoro per consentire lo sfogo congedi. Quest'anno si è fatto di meglio! Con Circolari societarie (di RFI e Trenitalia) che prendono a pretesto i precetti del D.Lgs.213 e le sanzioni nei

confronti delle Imprese inadempienti, si è disposto quanto segue:

- le prime 10 giornate di ferie sfogate da ciascun lavoratore devono essere imputata tra quelle anno 2005
- entro il 30.09 si deve provvedere allo sfogo di tutti i congedi conto 2004
- al 31.12.2005 il lavoratore deve aver sfogato tutte le ferie 2004-2005 esclusi casi eccezionali da analizzare a cura dei Capi Unità / Responsabili di struttura.

I risultati di queste intempestive, improvvide ed unilaterali iniziative hanno causato situazioni anche paradossali, come quelle del collega posto in congedo d'ufficio per sfogo ferie 2004 che si è poi visto trasformare quei giorni in ferie "nere" o quelle della biglietteria chiusa per ferie del personale! Il tutto in un panorama che vede medie pro-capite di congedi arretrati ben superiori ai 15 giorni che, sommate alle 32 del 2005 (ricordiamo l'obbligo di sfogo delle festività arretrate e dei permessi nell'anno di maturazione), portano ad una assenza annua dal lavoro superiore ai 2 mesi. Ciò significa che per ogni 4 addetti che devono sfogare le ferie dovremo - nel 2005 - assumerne 1 per fronteggiare le assenze e garantire il servizio.

E', quindi, di tutta evidenza che dobbiamo mettere mano al problema riconducendolo nell'alveo dei diritti contrattuali e della necessaria programmazione, di concerto con il Sindacato e la RSU. Oggi ciò non avviene ed anzi, a mio parere, vi sono

palesi violazioni di merito e di metodo che devono essere segnalate:

- 1) le Circolari emanate omettono (volutamente?) di ricordare che l'obbligo di concessione delle 2 settimane di ferie previste dal D.Lgs.213 è già evaso con la programmazione estiva. Non serve dunque mettere i primi 10 giorni di ferie sfogate in conto 2005;
- 2) se si ritiene di dare compiuta applicazione al D.Lgs. allora le ferie non godute vanno sfogate entro i successivi 18 mesi e non entro il 30.09 dell'anno seguente;
- 3) non si può negare oggi una giornata di ferie chiesta dal lavoratore per obbligarlo a stare a casa domani. Questo si verifica sistematicamente, anche in violazione dell'art.2109 del c.c. laddove "L'imprenditore deve preventivamente comunicare al prestatore di lavoro il periodo stabilito per il godimento delle ferie".

Quale è - a questo punto - la proposta del Sindacato per dare sistematicità, trasparenza e coerenza all'applicazione delle norme contrattuali e legislative in materia?

Premesso che il ferroviere - da sempre - è abituato a mettere in cassaforte una quota parte delle proprie giornate di ferie (quasi ciò rappresentasse una sorta di "assicurazione di maggior riposo" per l'anno che verrà) e che ciò accade spesso per l'impossibilità del proprio Capo Impianto a lasciarlo a casa (solita e cronica carenza di personale), non si può negare che la mentalità va cambiata e che il posporre le ferie all'anno successivo non può essere una abitudine, ma un'eccezione. Parimenti, se una azienda vuole veramente evitare voci passive nei bilanci preventivi deve mettersi in condizione di garantire i diritti ai lavoratori ed il servizio alla clientela.

Se posso, quindi, dare un contributo proporrei - innanzitutto - una metodologia basata sull'obbligo, da parte del lavoratore, di comunicare per iscritto ed entro il 28 febbraio le sue richieste di ferie, fatti salvi il periodo estivo e - se concordato - anche i

periodi di Natale e Pasqua per i quali si possono prevedere turnazioni collettive di 2 o 3 giorni per i richiedenti. Entro il 30 del successivo mese di marzo la Società deve comunicare al lavoratore l'accoglimento delle richieste e/o quante giornate per esigenze di servizio non potranno essere sfogate; queste ultime dovranno essere spostate all'anno successivo e richieste con la metodologia appena ricordata.

Mi sembra che questo approccio al problema da un lato confermi il diritto del lavoratore e dall'altro tuteli la necessità di programmazione dell'Impresa, riportando chiarezza ed evitando i provvedimenti d'imperio ed i sistematici scontri tra lavoratori e Capi Impianto.

Troppo difficile sottoscrivere un accordo di questo tipo?

Ah, dimenticavo: si vocifera da fonti bene informate che esista una precisazione di Relazioni Industriali con la quale si afferma che in caso di adesione a scioperi le ferie debbano essere riproporzionate. Debbono, cioè, essere tolte ore e minuti in maniera proporzionale rispetto al quantitativo di ferie e permessi previsto all'art.15 del CCNL di Confluenza per il Gruppo FS.

A sostegno di tale "fantasiosa" interpretazione il supposto orientamento giuridico secondo il quale le assenze dal lavoro, non portando ad alcuna maturazione di ferie, ne comportano conseguentemente il riproporzionamento, laddove non previsto diversamente dalla Legge o dalle fonti collettive.

Se ciò fosse vero è allora impellente, prima che necessario, fare chiarezza e sgombrare definitivamente il campo da interpretazioni pretestuose, tutte protese a limitare il ruolo di negoziazione delle Organizzazioni Sindacali e di credibilità degli accordi che esse sottoscrivono.

Credo sia questo il vero obiettivo della nostra controparte....

di Alessandro Trevisan



A woman with curly hair, wearing a dark, sleeveless dress, stands on a beach looking towards a large, stylized tree. The tree has a thick, light-colored trunk and a dense, dark green canopy. The background shows a blue sky with clouds and a body of water.

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

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

150 Filiali in tutta Italia

Reggio Emilia – Via Emilia S. Stefano, 28 – Tel. 0522 406422 – e-mail reggioemilia@obiettivolavoro.it
Correggio – Corso G. Mazzini, 25/D – Tel. 0522 631968 – e-mail correggio@obiettivolavoro.it
Guastalla – Via Gonzaga, 39/C – Tel. 0522 219839 – e-mail guastalla@obiettivolavoro.it



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

 **OBIETTIVO
Lavoro®**
IL FUTURO DEL LAVORO

La liberalizzazione degli altri



Per osservare quanto accade negli altri paesi europei in materia di liberalizzazione, pubblichiamo un intervento di SUD-rail alla manifestazione di Metz indetta da tutti i sindacati francesi contro il primo treno merci di una compagnia privata (CFTA Cargo - Connex) che ha registrato una grande partecipazione di ferrovieri francesi e la notizia stampa della campagna lanciata dal più grande sindacato dei ferrovieri britannici (RMT) a favore della rinazionalizzazione delle ferrovie britanniche. L'accostamento di due situazioni ferroviarie, una, quella francese, all'avvio dei processi di liberalizzazione, l'altra, quella inglese, nella sua fase di malato terminale della liberalizzazione ci possono dare il senso di come questi processi non siano ne terminati ne incontrovertibili e di quale rilievo possa essere la battaglia che da anni come Or.S.A. stiamo conducendo per le cosiddette "clausole sociali" contro il mercato selvaggio. SUD-rail e RMT (National union of rail, maritime and transport workers) sono due tra le Organizzazioni sindacali europee con cui da anni stiamo lavorando per dare ai ferrovieri una capacità di azione e di intervento anche a livello europeo e con cui abbiamo organizzato il primo sciopero internazionale nel Marzo 2003.

Intervento della federazione SUD-rail Manifestazione nazionale a Metz, il 3 maggio 2005

Questa manifestazione è importante perché risponde ad un attacco di ampia portata. Occorreva quest'unità sindacale regionale, occorreva quest'unità sindacale federale!

Con il primo treno merci privato, siamo arrivati al cuore di molte problematiche:

- ➔ Il piano di disarticolazione del servizio merci ferroviario.
- ➔ La privatizzazione dell'impresa di servizio pubblico ferroviario SNCF.
- ➔ La messa in opera del processo di liberalizzazione, dettato dalla Commissione Europea.
- ➔ La disarticolazione dei servizi pubblici nel loro insieme, la soppressione dei posti di lavoro non precari, gli attacchi contro i diritti sociali, la ricerca del profitto, dappertutto, sempre, non importa a quale condizione. Profitto per una minoranza a danno della collettività, è la regola del liberismo!

Il piano di rottura del trasporto ferroviario merci è già iniziato

Queste cifre illustrano perfettamente il bilancio dell'applicazione del "piano trasporto merci" della Snf

- Il traffico merci SNCF si riduce di anno in anno. **39.200 treni merci sono stati soppressi nel 2004.** La quota modale della rotaia nel totale del volume delle merci trasportate è passato dal 20% al 17%.
- Le tonnellate trasportate sono passate da 121 milioni a 117 milioni, che rappresentano **200.000 camions in più sulle strade.**

- Le entrate 2004 si sono ridotte del **7,3%**, malgrado l'aumento delle tariffe dopo il lancio del piano. Le cifre dei primi tre mesi dell'anno lasciano apparire un nuovo crollo rispetto allo stesso periodo del 2004 : - 9%.

Come contropartita dell'autorizzazione della Commissione Europea al versamento da parte dello Stato francese di 800 milioni di euro, la direzione SNCF collabora ancora più attivamente alla liberalizzazione del settore ferroviario, alla rottura della SNCF :

- Così, la SNCF mette a disposizione di CFTA Cargo (Connex) le sue unità di formazione ed i suoi istruttori.
- Così, una parte di questi 800 milioni è vincolata alla messa in concorrenza del traffico merci internazionale.
- Così, un'altra parte di questi 800 milioni di euro è legata all'accelerazione dell'apertura alla concorrenza del trasporto merci nazionale.
- Così, in cambio di questi 800 milioni di euro, la direzione SNCF si è impegnata ad abbandonare il 18% delle tracce orarie e a ridurre del 22% il suo parco locomotive.

La privatizzazione dell'impresa di servizio pubblico ferroviario SNCF

È evidente, che una volta passato l'effetto annuncio, questi 800 milioni servono soprattutto ad aiutare, non il settore trasporto merci dell'impresa di servizio pubblico, ma a favorire l'instaurazione alle migliori condizioni degli interessi privati.

Il trasporto merci non è il solo settore della SNCF messo di fronte alla privatizzazione. Sono anni che la dire-

zione ha scelto il subappalto per settori come la pulizia e la manutenzione ferroviaria, il restyling ferroviario, una parte dei lavori di manutenzione della rete... ovunque, ciò si è tradotto in più sfruttamento, meno garanzie collettive, più infortuni sul lavoro, meno sicurezza!

Questa dinamica continua anche oggi: in questa regione, il trasferimento di una parte importante del carico di lavoro dell'officina del materiale rotabile di Montigny verso SOGEEFER ne è testimonianza.

La privatizzazione assume anche un'altra forma, quella della creazione di società esterne. L'esempio di EFFIA, filiale creata ex novo dalla direzione SnCF per sostituire ferrovieri con lavoratori con contratti di diritto privato, spesso precari. EFFIA ha cominciato la sua sperimentazione con il servizio Eurostar, il facchinaggio delle borse in alcuni posti. Da allora, l'elenco non cessa di prolungarsi: presa in carico degli handicappati, accompagnamento ed aiuto agli utenti, "gilet rossi", toelette, carico delle automobili, accoglienza nei saloni grandi viaggiatori, calcolo dei clienti, indagini "cliente", punti id TGV, accompagnamento treni su alcune relazioni, APV e consegne in alcune località...

Il presidente di EFFIA Michel Cornil, è consigliere presso il presidente della SNCF; è altresì presidente dell'U.T.P., il settore padronale di MEDEF (Confindustria n.d.r.) per i trasporti urbani. EFFIA tesse la sua tela, già molto grande, nell'attesa dell'apertura dei mercati del trasporto viaggiatori, compresi quelli ferroviari, alla concorrenza. Ed è la direzione SnCF che si incarica di questo basso lavoro!

Il processo di liberalizzazione dettato dalla Commissione Europea

La società CFTA Cargo, filiale di CONNEX (Groupe Véolia Environ-

nement) ha ottenuto, il 29 dicembre 2004 la sua licenza d'impresa ferroviaria e il suo certificato di sicurezza che la autorizzano a fare circolare treni merci sulla rete ferroviaria francese. Questo gli è stato rilasciato dal governo Chirac/di Robien, nel quadro delle direttive del "secondo pacchetto ferroviario" accettate dal governo detto di "sinistra plurale".

CONNEX ha una lunga esperienza nella privatizzazione del trasporto ferroviario. Ed i lavoratori delle ferrovie di molti paesi conoscono già le conseguenze dell'arrivo di CONNEX. Recentemente i lavoratori della metropolitana e del tram di Stoccolma con il loro sindacato SAC erano in sciopero per esigere da CONNEX il rispetto della legge e degli accordi collettivi, niente di più.

In Gran Bretagna, modello della liberalizzazione delle ferrovie di cui si conoscono le conseguenze drammatiche, i ferrovieri e il sindacato considerano CONNEX come una delle società peggiori. Una società la cui sola preoccupazione è di fare profitti, a dispetto della sicurezza e della salute dei ferrovieri e degli utenti. CONNEX la cui "qualità di servizio" è tale che questa società ha appena perso il franchising di un mercato importante in Inghilterra.

E mentre veniva espulsa da questa rete inglese... CONNEX si vedeva offrire un primo pezzo della rete francese... poiché, attraverso le frontiere, i proprietari, loro, sono bene organizzati!

Sta a noi organizzarci altrettanto efficacemente. **Il rifiuto del progetto di costituzione europea - rifiuto sul quale la maggioranza del movimento sindacale francese si trova - segnerà una tappa importante nella nostra lotta contro questo liberalismo economico che vorrebbe imporci come base immutabile di società!**

Di uesto liberalismo, di questa legge della giungla, si conoscono le conseguenze disastrose: il "modello" britannico è così catastrofico, e mortale, che la questione di una rinazionalizzazione della ferrovia è oggi oggetto di dibattito. **Era del resto il senso della manifestazione organizzata dai nostri colleghi del sindacato RMT a Londra sabato scorso, manifestazione alla quale partecipava una delegazione della federazione Sud-rail.**

Il secondo paese che si è inoltrato a grande velocità nella via della liberalizzazione ferroviaria, è l'Italia: **Ci sono 18 imprese ferroviarie certificate oggi in Italia... tre soltanto applicano la convenzione collettiva del settore! E da questa "messa in concorrenza" 52 agenti di condotta sono morti sul lavoro, perchè, per le società private, la sicurezza ha un prezzo troppo elevato! Ne testimonia anche l'esempio giapponese, sul quale tutti concordano nel riconoscere che la recente catastrofe ferroviaria di Amagasaki è dovuta ad una pressione incredibile sul ferroviere; coloro che non sono abbastanza "competitivi" subiscono anche corsi di riabilitazione! Il risultato è chiaro: i ritmi sono accelerati, l'impresa ha tratto dei vantaggi... ma ci sono stati 106 morti e 450 feriti.**

Noi respingiamo questo modello!

Il referendum del 29 maggio è importante, ed i sindacati della federazione Sud-rail faranno tutta la loro parte nel dibattito... anche se la direzione SnCF pretende di proibirci di diffondere opuscoli sull'argomento! **Ma oltre il 29 maggio, saranno determinanti le lotte collettive che condurremo insieme.**

Fin da domani, le federazioni sindacali dei ferrovieri si troveranno per fissare la data di un'azione nazionale forte in maggio. Un'a-

zione che riguarderà i grandi problemi che ci preoccupano tutti: il futuro del servizio pubblico, la lotta contro la privatizzazione, l'occupazione, i salari. Un'azione concepita come un ultimo avvertimento forte al governo: senza risposta immediata, possiamo assumerci le nostre responsabilità per organizzare un conflitto di grande ampiezza da inizio giugno!

Perché non può durare così: nella regione di Metz/Nancy, sono 1.000 i posti di lavoro dei ferrovieri che saranno eliminati in due anni! Questa spirale infernale verso sempre meno servizio pubblico, sempre più disoccupazione ed una precarietà, non è inevitabile. Molte volte in passato abbiamo saputo, con azioni collettive massicce, determinate ed animate democraticamente, fare arretrare azienda e governo. Nessuno

dubita che siamo nuovamente nella fase della lotta che oppone coloro che pretendono di dirigere tutto a quelli che creano la ricchezza collettiva della società: l'unità sindacale nell'azione d'oggi, l'unità sindacale nell'azione decisa domani, ci permetteranno di guadagnare, noi respingiamo la privatizzazione, vogliamo la socializzazione! Rifiuteremo CONNEX, vogliamo sviluppare il servizio pubblico ferroviario!

SINDACATI INGLESI: LE FERROVIE TORNINO STATALI

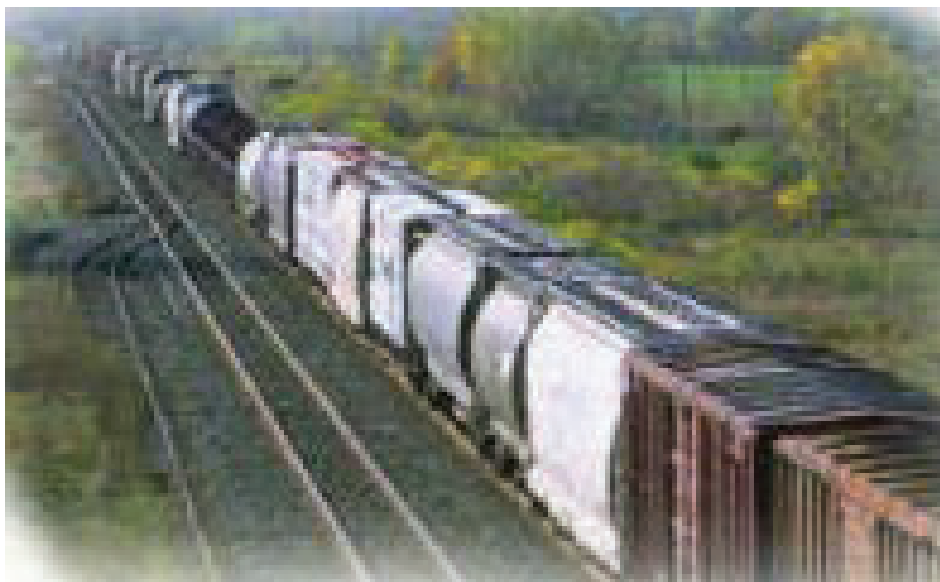
La rivista International Transport riferisce della campagna lanciata dal più grande sindacato dei ferrovieri britannici, per riportare le ferrovie di nuovo nelle mani della proprietà pubblica.

La rivista International Transport riferisce della campagna lanciata dal più grande sindacato dei ferrovieri britannici, per riportare le ferrovie di nuovo nelle mani della proprietà pubblica. L'obiettivo andrebbe raggiunto con un piano articolato in dieci punti da realizzare nell'arco di dieci anni. Il "manifesto" della National Union of Rail, Maritime and Transport Workers (RMT) ha

come finalità quella di portare le ferrovie a quella che viene definita una nuova "età dell'oro". Le misure prevedono: la rinazionalizzazione dell'industria ferroviaria, che fu privatizzata alla metà degli anni 90'; introducendo una imposta sui profitti in surplus delle compagnie ferroviarie e mirando a superare il binomio pubblico-privato del sistema delle metropolitane cittadine. Queste misure libererebbero fondi per 10.5 miliardi di sterline (20 miliardi di \$) nei prossimi 10 anni, che potrebbero

essere reinvestiti nel sistema dei trasporti pubblici. Benefici ne seguirebbero per l'intera rete ferroviaria, in

particolare per le 56 linee a rischio 'taglio' e per le circa 1000 stazioni sottorganico. Per Bob Crow segretario generale dell'RMT-ITF e dirigente dell'ITF (International Transport Workers' Federation): "Privatizzazione significa che una grande quan-



tà di risorse sono sottratte dall'industria ferroviaria e che le ferrovie entrano in una spirale di servizi tagliati, posti di lavoro persi e assurdi aumenti dei costi dei biglietti". "La rinazionalizzazione in realtà salverà miliardi di sterline dei contribuenti, riportandoli nelle casse pubbliche, disponibili per investimenti sociali". Per sostenere la rivendicazione 25 manifestanti dell'RMT, recanti il messaggio antiprivatizzazione, hanno marciato da Glasgow a Londra.

Alcune considerazioni sulla sicurezza e sull'istruzione per la circolazione carrelli

L'incidente verificatosi l'8 marzo con lo scontro tra due carrelli, uno lavori e l'altro TE, sulla linea Salerno - Reggio Calabria tra le stazioni di Rosarno e Mileto (un ferroviere morto e 4 feriti), riporta all'attualità il problema della sicurezza e in particolare ci induce a svolgere alcune considerazioni sulle norme contenute nell'istruzione sulla circolazione dei carrelli.



L'istruzione per la circolazione dei carrelli è stata emanata nel 1963, in un contesto operativo e ambientale sensibilmente diverso dall'attuale, che è oggi caratterizzato dalla presenza ed utilizzo di mezzi d'opera per la manutenzione dell'infrastruttura notevolmente diversi per concezione, caratteristiche meccaniche e potenza, rispetto a quelli esistenti oltre 40 fa. Radicalmente cambiato è anche il contesto tipologico dei treni in circolazione, caratterizzato da elevate velocità di esercizio in uno scenario infrastrutturale evoluto e certamente innovativo.

Di tale evoluzione, l'Azienda Autonoma FS, prima, e la Società FS, poi, non sembrano aver preso coscienza. L'obbligo di emanare, di pari passo con l'evoluzione tecnologica, nuove normative o aggiornare in maniera adeguata quelle esistenti a sostegno della sicurezza della circolazione e dei lavoratori impegnati nella manutenzione, è stato sostanzialmente disatteso.

Così, mentre risultano approfondite e dettagliate le Istruzioni, le Procedure Operative, le Modalità Operative di Lavoro relative alle innovazioni introdotte via via nel tempo, così come si conviene ad una Società che vuol fregiarsi della Certificazione di Qualità (cui ambisce

RFI), non risultano altrettanto approfondite e/o modificate le normative "collaterali", ma non per questo meno importanti ai fini della sicurezza.

Accade così che l'Istruzione per la circolazione dei carrelli, emanata come detto nel 1963 e ristampata nel 1994 con l'introduzione di piccoli aggiornamenti, che hanno soppresso alcuni commi ormai eccessivamente anacronistici con l'evoluzione ferroviaria, non tiene conto, ad esempio, delle caratteristiche dei moderni mezzi in dotazione al personale addetto alla manutenzione dell'infrastruttura, che, per prestazioni, sono paragonabili, in alcuni casi, a vere e proprie locomotive dotate di masse, potenze e velocità elevate.

E' anacronistico, infatti, che l'Istruzione si preoccupi di disciplinare l'uso dei carrelli a (testuale) "...medici ferroviari per visita ammalati, .. agli Agenti abitanti lungo linea per specifiche esigenze di trasporto in zone non servite da strade ... al personale dei telegrafi o di altri Enti statali per accedere ad un determinato punto della linea" ovvero (art. 1 comma 3): "...è assolutamente vietato trasportare con i carrelli donne e bambini". Come tutti sanno infatti, l'attività prevalente dei ferrovieri è portare su e giù per le linee le proprie mogli o i propri bambini.

L'Istruzione ci informa altresì che (art. 1 comma 8) "...i carrelli, per circolare nelle ore notturne o nelle gallerie, devono essere muniti di appositi mezzi di illuminazione...". E via di seguito con amenità simili.

Ed ancora, ... "i carrelli fuori del binario, sia in stazione che in linea, devono trovarsi a distanza non inferiore a 2 m dalla più vicina rotaia".

Analizzare la normativa e proporle modifiche e/o aggiornamenti è una necessità improcrastinabile per evitare, quanto più possibile, che vite umane vengano sacrificate al cosiddetto "errore umano".

In questo senso non ci si può esimere da una considerazione: sarebbe bastato che

la norma prevedesse una specifica disposizione (ormai assolutamente necessaria considerate le caratteristiche dei mezzi circolanti), per evitare una tragedia come quella accaduta in Calabria. A puro titolo di esempio: l'introduzione di una distanza minima (ad esempio 3 km) fra i due limiti raggiungibili dai due carrelli circolanti in senso opposto sullo stesso binario in regime di interruzione (da materializzare sul binario con apposita bandiera rossa), con responsabilità affidata al titolare dell'interruzione.

La norma vigente, nel caso suddetto, prevede semplicemente che "...gli Agenti interessatiprenderanno di volta in volta, opportuni accordi affinché la circolazione dei carrelli possa avvenire senza reciproco intralcio....", senza neppure specificare la modalità, verbale o scritta, di tali accordi.

Esistono norme che, emanate a titolo provvisorio da parecchi decenni, tali sono rimaste fino a i nostri giorni. Si segnala un caso emblematico: l'Istruzione per il Servizio di Scorta ai carrelli che, emanata nel 1971 a titolo provvisorio, tale è tuttora rimasta.

Da quanto sopra discende una responsabilità oggettiva nella carenza normativa da parte della Società, che deve farsi prontamente carico delle proprie responsabilità nella improcrastinabile necessità di un accurato riesame della normativa, ormai obsoleta e non al passo con i tempi, in tutti i settori dell'attività ferroviaria, senza ulteriormente mettere a repentaglio la sicurezza dei lavoratori e dell'intero sistema ferroviario.



Parigi, al solo nome la mente corre veloce alla città tra le più romantiche del mondo.

Ma si può pensare di scoprire per la prima volta questa meta, più semplicemente per portare la propria solidarietà al popolo dei lavoratori francesi.



Così parto alla volta della nostra destinazione in compagnia di tanti colleghi, io come spesso accade unica donna, e questa è la parte romantica del viaggio!!!

Il tempo, come da previsioni, è bellissimo. Ma tutto il mondo è paese e il treno arriva con circa un'ora di ritardo.

Dopo una bella accoglienza dei colleghi francesi a base di croissant e saluti impacciati, tra un mix d'idiomi che cercano di incontrarsi su discorsi comuni, si parte alla volta di Piazza della Bastiglia punto del raduno. Ci rimane giusto il tempo per una breve visita della città prima che il corteo parta.

Scoprire Parigi è bellissimo, il tempo magnifico ma anche tiranno; così in un batter d'occhio ritorniamo all'appuntamento (sconvolgente l'efficienza del metrò!!!!).

Ci ritroviamo tutti insieme con un panino offerto dalla solidarietà dei

francesi e un bicchiere di vino cotto che scalda oltre le mani anche l'animo.....e poi via si parte!

L'entusiasmo sale come la musica che ogni gruppo ha provveduto ad allestire. Chi con impianti stereo, chi con tamburi di latta i più attrezzati con una vera e propria orchestrina: in fondo le manifestazioni sono uguali in tutto il mondo penso sbagliandomi.

Sono coinvolta nel trasporto dello striscione del Sud-Rail. Accanto a me ora solo il mondo francese, ma basta anche un solo sguardo per capire che siamo tutti pronti a gridare il nostro dissenso comune per politiche devastanti.

Così separata da quel micro-mondo italiano del mio gruppo, guardandomi intorno scorgo tutte le differenze fino a quel momento sfuggitemi.

Solo ora mi rendo conto di quanto quella mia impressione sulla perfetta uguaglianza della manifestazione fosse errata.

Assoluta assenza di Polizia, nonostante il numero considerevole di partecipanti.

Enorme coinvolgimento da parte dei passanti, che volentieri si fermano a contemplare lo sfilare della manifestazione e a leggere il materiale informativo distribuito. Assoluta tranquillità dei commercianti, forte servizio d'ordine interno, che blocca sul nascere eventuali eccessi.

Una nonna applaude e incita i manifestanti, nonostante il rumore, il fumo delle torce e lo sporco che centinaia di persone lasciano inevitabilmente dietro il loro passaggio.

Il corteo prosegue per un lungo tragitto fino ad un grande incrocio, dove la manifestazione si scioglie, senza tante inutili chiacchiere.

Dietro, finalmente dopo essermi ricongiunta con il mio piccolo mondo italiano, restano due volantini di Polizia Municipale ed un esercito d'operatori ecologici.

A dieci minuti dalla fine del corteo nulla rimane, se non qualche scritta sull'asfalto e centinaia di adesivi attaccati in ogni dove.

A Roma piove, ma nell'anima mi accompagnerà per sempre il sole allegro di Parigi, le luci natalizie di Champs Elysées, "un Bella Ciao" cantata tra i francesi, la gioia di sfilare uno accanto all'altro con lo stupore di scoprirsi di nazioni diverse e infine la serenità di una manifestazione fuori del tempo.

Silvia



Voci sulla rotaia

29

29 aprile 2005 - Nasce Railion Italia

L'amministratore delegato tecnico Giuseppe Arena l'ha definita un'impresa ferroviaria



'bonsai', è piccola ma ha tutto: le locomotive (7 ma da settembre saranno 10), il personale (60 unità e da fine anno 90),

la sala operativa e la direzione tecnico amministrativa ad Alessandria, l'officina ad Asti, l'ufficio alla stazione di valico di Luino e 50 treni alla settimana in transito sia a Luino sia a Chiasso (da lunedì 2 maggio anche su Domo-dossola). Dal 26 aprile Strade Ferrate del Mediterraneo, creata il 20 aprile 2001 e dal 20 dicembre dello stesso anno titolare della licenza n° 20, ha cambiato nome in Railion Italia, concludendo l'iter iniziato dal gruppo Railion, la società tedesca di Deutsche Bahn che cura il trasporto cargo, con l'acquisizione del 95% delle quote di SFM nel giugno 2004. Railion Italia è l'ultimo tassello per unire il nord al sud Europa con un unico interlocutore sia per il treno sia per la logistica, in quanto il gruppo Stinnes, uno dei più competenti operatori della logistica europea, è di proprietà del gruppo DB. Dal 13 dicembre 2004 (data di inizio del servizio commerciale) ad oggi Railion Italia, o meglio la vecchia SFM, ha effettuato 900 treni. Attualmente vengono serviti gli scali di Novara e Gallarate oltre ad un servizio di trasporto auto da Chiasso a Carimate: ma dal 2 maggio le rosse locomotive G2000 della Railion arrivano anche ad Alessandria e a Torile San Polo, portando da 50 ad 87 i treni effettuati per settimana, andando poi ad estendere il proprio raggio d'azione sui tre porti liguri (Savona-Genova-La Spezia) dal prossimo settembre, grazie all'arrivo di tre altre locomotive Diesel G2000. Da gennaio 2006 l'estensione delle linee certificate porterà i treni Railion fino a Verona (via Brescia e via Mantova), Bologna e nell'area di Pisa (via Genova e via Pontremolese): a questo punto entreranno in azione locomotive elettriche del parco della casa madre sia monocorrente 3 kV cc (185/Bombardier TRAXX 140DC) sia policorrente per servizi interoperabili (185/Bombardier TRAXX 140MS oppure 189). La limitazione verso est è dovuta, di fatto, all'attuale politica della casa madre: accordi con Trenitalia per il traffico diffuso mentre per il combinato/treno completo con Ferrovie Nord Cargo e con Rail Traction Company, impresa di cui Railion possiede il 30 per cento delle azioni; di fatto Railion Deutschland ha un traffico verso l'Italia di oltre 300 treni alla setti-

mana. Ma lo scenario potrebbe cambiare 'Perché - ha affermato il Presidente Kremper - oggi stiamo insieme e domani è possibile di no', riferendosi ovviamente alle altre imprese ferroviarie e non al 'nuovo figlio' Railion Italia che si affianca a Railion Nederland, Railion Danmark ed alla partecipata svizzera BLS, oltre alla creazione, entro qualche mese, di una società al 50% tra Railion e le RZD (Ferrovie Russe) con sede a Mosca per lo sviluppo del traffico merci tra Francia e la Russia, attraverso Germania, Polonia e Bielorussia; in questo nuovo scenario esiste anche la possibilità di un flusso di traffico verso l'Italia. Railion Italia applica ai propri dipendenti lo stesso tipo di contratto di Trenitalia (Contratto Collettivo Nazionale del Lavoro di Attività Ferroviarie): se da un lato questo può risultare più oneroso per l'impresa dall'altro aiuta a creare un clima di collaborazione e serenità con le maestranze che anche per questo si sentono "ferrovieri", un concetto che purtroppo si sta perdendo nel panorama ferroviario attuale.

25 marzo 2005 - Loco 3 kV per Angel Trains (Società inglese leasing materiale rotabile ferroviario)

Bombardier Transportation ha ricevuto da Angel Trains un ordine per 36 locomotive da 140 km/h di velocità massima, di cui 26 TRAXX F140 MS policorrente e 10 TRAXX F140 DC, destinate ad operare sotto i 3 kV. Il valore totale della commessa è di circa 202 milioni di dollari (150 milioni di euro). L'accordo prevede opzioni fino a 100 locomotive a parità di condizioni contrattuali. La fabbricazione delle motrici verrà effettuata presso lo stabilimento Bombardier di Kassel, presso gli stabilimenti tedeschi della Bombardier. Le consegne delle monocorrente avverranno tra ottobre 2006 e marzo 2007, mentre le locomotive multi-sistema saranno consegnate ad Angel Trains tra gennaio e settembre 2007.

21 aprile 2005 - Rivoluzione GSM-R: da oggi Infrastruttura ed Imprese dialogano solo con il 313

Il GSM-Railway da oggi è l'unico sistema ufficiale di telefonia mobile utilizzato da RFI e dalle Imprese di trasporto per dialogare fra loro (comunicazioni terra/treno) per le attività di carattere ferroviario. Tutte le utenze radio-mobili delle Imprese ferroviarie utilizzate per le comunicazioni vocali e per la trasmissione di dati, da terra a bordo treno, sono infatti migrate sulla rete GSM-R, gestita da RFI. In totale sono circa 30mila le utenze che da oggi cambiano il prefisso telefonico, adottando il 313, e parte del numero. Il GSM-R trasmette

su una banda di frequenze in gamma 900 MHz riservata in Europa per le attività ferroviarie. A regime, nel 2009, la rete GSM-R interesserà tutte le linee e i nodi della rete ferroviaria gestita da RFI, per una estensione di circa 16.000 chilometri. Attualmente la copertura del GSM-R interessa circa 2.000 km della rete fondamentale. Entro il 2006, per fasi, saranno coperti oltre 7.500 chilometri. Attivata il 25 ottobre 2004, il sistema GSM-R fornisce all'infrastruttura ferroviaria, alle Imprese ferroviarie ed al loro personale, un sistema di radiocomunicazione mobile in grado di soddisfare in modo efficiente ed integrato, su scala nazionale, tutte le esigenze di comunicazione voce e di trasmissione dati connessi con l'esercizio ferroviario, compreso il controllo, in sicurezza, della marcia dei treni. Il sistema oggi permette già di effettuare "chiamate di emergenza" sia da terra sia da bordo treno, e viceversa, sulla parte di rete ferroviaria coperta dal segnale del GSM-R. Il GSM-R costituisce, tra l'altro, il sistema di comunicazione di riferimento per le applicazioni di radiosegnalamento basate su trasmissione via radio (ERTMS/ETCS-Livello 2), comprese quelle già previste nelle nuove linee Alta Velocità. Pur essendo un sistema utilizzato solo dal personale che lavora in ambito ferroviario, la rete è connessa in roaming con le reti GSM degli operatori pubblici per disporre di risorse alternative di comunicazione e di integrazione, sulle aree ancora non coperte dalle stazioni radio-base di proprietà. Gli utenti delle reti fisse e mobili di telefonia pubblica potranno raggiungere il personale ferroviario dotato di terminale GSM-R mediante il prefisso 313, codice assegnato dal Ministero delle Comunicazioni alla rete radiomobile GSM-R di RFI.

12 aprile 2005 - Traffici ferroviari più veloci tra Germania e Italia con le nuove locomotive bicorrente di SBB Cargo

I treni merci internazionali gestiti da SBB Cargo sull'asse Nord-Sud arrivano in Italia senza effettuare il cambio di locomotiva al confine: le società affiliate SBB Cargo Italia e SBB Cargo Deutschland inoltre ottengono l'abilitazione al regime di transito comunitario semplificato, garantendo un ulteriore snellimento amministrativo. Dal 4 aprile SBB Cargo, la Divisione merci delle Ferrovie Federali Svizzere, ha messo in funzione per i servizi interoperabili dodici moderne locomotive bicorrente Bombardier Re 484, che trainano treni merci internazionali carichi di container e casse mobili da e per il terminal Hupac di Busto Arsizio (Va), transitando, con puntualità ed in piena autonomia, dalla Germania verso l'Italia settentrionale. Oneri amministrativi e formalità doganali si riducono al minimo: non è più necessario redigere dichiarazioni di tipo T/NCTS; ma fungono da documenti doganali la lettera di vettura internazionale CIM o il bollettino di consegna TR per il traffico intermodale.

Più qualità e sicurezza sui treni, lo chiedono quattro regioni



Nota congiunta delle Regioni Toscana, Campania, Emilia-Romagna e Umbria

In una nota congiunta, le Regioni Toscana, Emilia-Romagna, Campania e Umbria le quattro regioni si fanno interpreti delle grandi preoccupazioni dei loro cittadini e delle istituzioni dei loro territori per la situazione in cui versano i servizi ferroviari di FS. La necessità di sviluppare questi servizi per contrastare l'inquinamento e la congestione del traffico veicolare è evidente a tutti. Nei quattro anni dopo la riforma, l'impegno delle Regioni per affrontare le proprie competenze è stato massimo: i servizi sono aumentati quantitativamente e le stesse Regioni hanno erogato consistenti incentivi per rinnovare parte del materiale rotabile. Ma questo non è sufficiente se lo Stato e FS non si impegnano in misura adeguata alle necessità. Il primo richiamo le Regioni lo rivolgono al Governo. I fondi per l'esercizio sono fermi al valore del 1999. Nessun finanziamento statale è stato previsto per il materiale rotabile, malgrado la riforma prevedesse precisi doveri in questo senso. Addirittura i finanziamenti a FS per la manutenzione e la sicurezza degli impianti sono stati tagliati a partire dalla Finanziaria 2003 in poi. Il comitato tecnico centrale di monitoraggio, istituito dai Ministeri dell'Economia e Finanze e Infrastrutture e Trasporti insieme alla Regioni non viene più convocato da un anno, dopo che l'ultimo incontro aveva prodotto una constatazione unanime dell'indispensabilità di un aumento dei fondi per esercizio e investimenti.

17 maggio 2005 - A Firenze FS ed enti locali si accordano per il polo tecnologico dell'Osmannoro

Domani verrà sottoscritto un accordo per definire gli impegni, le condizioni ed i tempi per la realizzazione del polo tecnologico presso l'IDP di Osmannoro: il nuovo impianto ferroviario consolida il ruolo della Toscana a livello nazionale per la sperimentazione e la ricerca nel campo dei rotabili. Apporranno la propria firma il Presidente del Ferrovie dello Stato SpA Elio Catania, il Presidente della Regione Toscana Claudio Martini, il Presidente della Provincia di Firenze Matteo Renzi e il Sindaco di Firenze Leonardo Domenica

12 aprile 2005 - La Danimarca progetta treno all'idrogeno

Nella provincia danese dello Jutland potrebbe viaggiare -primo in Europa- un treno locale alimentato a idrogeno. Si tratta di un progetto di punta dell' HIRC (Centro per la Ricerca e l' Innovazione sull' idrogeno, basato nello Jutland occidentale), che vedrebbe il finanziamento dei Comuni toccati dalla linea ferroviaria di 60 Km. di lunghezza, Thyboron, Lemvig e Vemb, del Comune di Ringkobing e della Comunità Europea. L' obiettivo dichiarato dell' HIRC, come riferisce il suo Direttore Generale Jens-Christian Moller, è quello di "sviluppare il primo treno a idrogeno in Europa che sia anche economicamente sostenibile. Ci sono molti progetti europei per mezzi di trasporto a celle a idrogeno, come automobili ed autobus, ma sui treni ci sono solo pochissime ricerche, e quasi esclusivamente negli USA e in Giappone. Questa, per lo Jutland, è l' opportunità per realizzare un progetto di portata internazionale". Nel frattempo, l' HIRC (sito web <http://www.hirc.dk>) conta di attrarre l' interesse dei grandi costruttori meccanici potenzialmente interessati a una partecipazione.

15 aprile 2005 - Video-sorveglianza Siemens per la sicurezza dei passeggeri

Viaggiare in treno in tutta tranquillità, senza minimamente rischiare neppure nelle ore serali o in quelle meno frequentate. È già possibile, grazie a un progetto avviato da Siemens, attraverso la divisione Building Technologies, per conto di Trenitalia. Il progetto, attualmente in fase sperimentale, interessa 9 convogli TAF della Direzione Regionale Piemonte, sui quali Siemens ha installato i propri sistemi di video-sorveglianza: 8 videocamere miniaturizzate (basta un foro di 2 mm per l'installazione) su ogni carrozza, collocate in maniera strategica a copertura di tutte le aree frequentate dai passeggeri. La particolare tecnologia digitale utilizzata consente la registrazione di immagini in forma criptata e di elevata qualità nonché la possibilità di segnalare in tempo reale - via canale wireless GSM o HSCSD - situazioni di pericolo alla stazione radio di riferimento. Quest'ultima, a sua volta, solleciterà l'immediato intervento delle Autorità competenti, garantendo la sicurezza ai viaggiatori. Da non dimenticare anche la funzione preventiva del sistema di video-sorveglianza in grado di agire come deterrente, soprattutto se pubblicizzato all'interno dei convogli. Il progetto è stato realizzato nel pieno rispetto della legge sulla Privacy, approvato dal Garante. Gli apparecchi installati sono della gamma Siemens Sistore Mobile, specificatamente progettati per lavorare su mezzi mobili, quali treni ed autobus, ed in ottemperanza con le normative EN61373, EN60068-1, EN50121-3-2 di pertinenza.

12 aprile 2005 - Traffici ferroviari più veloci tra Germania e Italia con le nuove locomotive bicorrente di SBB Cargo

I treni merci internazionali gestiti da SBB Cargo sull'asse Nord-Sud arrivano in Italia senza effettuare il cambio di locomotiva al confine: le società affiliate SBB Cargo Italia e SBB Cargo Deutschland inoltre ottengono l'abilitazione al regime di transito comunitario semplificato. Dal 4 aprile SBB Cargo, la Divisione merci delle Ferrovie Federali Svizzere, ha messo in funzione per i servizi interoperabili dodici moderne locomotive bicorrente Bombardier Re 484, che trainano treni merci internazionali carichi di container e casse mobili da e per il terminal Hupac di Busto Arsizio (Va), transitando dalla Germania verso l'Italia settentrionale. Con l'entrata in funzione delle locomotive bicorrente, operative sia in Svizzera che in Italia, non sarà più necessario effettuare il cambio di locomotiva al confine di Luino, operazione che richiedeva lunghe manovre di smistamento. 'Con questo nuovo programma, Con l'abilitazione al regime di transito comunitario semplificato, oneri amministrativi e formalità doganali si riducono al minimo: non è più necessario redigere dichiarazioni di tipo T/NCTS; ma fungono da documenti doganali la lettera di vettura internazionale CIM o il bollettino di consegna TR per il traffico intermodale. L'ottenimento dell'abilitazione presuppone l'assunzione della responsabilità principale per ogni spedizione effettuata, l'operare in base alla convenzione internazionale CIM, con relativa assunzione di tutti i rischi finanziari ed utilizzo del sistema di conteggio disciplinato nel documento UIC 304.

5 aprile 2005 - Bombardier: commessa di 100 loco E 464 per Trenitalia

Bombardier Transportation ha ricevuto oggi un ordine da parte di Trenitalia per la fornitura di ulteriori 100 locomotive elettriche E 464: il valore del contratto è di circa 250 milioni di Euro. Questo nuovo contratto segue i quattro precedenti ordini (nel 1996, 1999, 2001 e 2003) per un totale di 288 locomotive monocabina di cui già consegnate 240 unità. La consegna di questo nuovo lotto è prevista tra settembre 2005 e settembre 2007. Per rendere possibile tutte le previsioni di consegna, la produzione di locomotive nello stabilimento di Vado Ligure raggiungerà un livello di 6 unità al mese. Trenitalia utilizzerà le locomotive E 464, che sono in servizio commerciale attivo sulle reti Italiane fin dal 1999, per rinforzare e sostituire parzialmente la flotta di locomotive per il trasporto passeggeri regionale. Inoltre le locomotive di questo gruppo saranno le motrici dei nuovi treni Vivalto che saranno composti anche da quattro carrozze ed una semipilota attualmente in costruzione.



FidelityCard InLinea. Dedicata a Te Ferroviere.

La card esclusiva che premia la Tua fedeltà e la Tua scelta. La scelta di HDI Assicurazioni. FidelityCard InLinea Ti regala premianti occasioni, senza precedenti. Richiedi subito la Tua FidelityCard InLinea e partecipa a tutte le promozioni a Te dedicate. Per saperne di più clicca su www.inlinea-hdi.it, leggi il regolamento e non perdere tempo, prova subito a vincere.

FidelityCard InLinea.

Più che una card,
un treno di premianti occasioni.

HDI
ASSICURAZIONI

Al tuo fianco, ogni giorno.

