



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

IL FERROVIERE

autonomo e di base



ANNO I N° 2
Novembre 2002

Cantieri in galleria:

Roma si dà le regole (a pag. 11)





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

Direttore Editoriale
ARMANDO ROMEO

Direttore
MAURO GIOVANNINI

Direttore Responsabile
GIANFRANCO ANTONIALI

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

Comitato di Redazione
Pierino Bernardini
Sergio Di Nardo
Ardelio Loppi
Ezio Ordigoni
Edo Pantini
Dino Ranaldi
Alessandro Trevisan

Progetto grafico & impaginazione
M. GIOVANNINI

Stampa
CENTRO POLIGRAFICO ROMANO
Via Dorando Petri, 20 - 00011 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

5

Dove va il sindacato?
Mauro Giovannini

6

C'era una volta...or non c'è più
G. U. Omar

7

Le nuove regole
Ezio Ordigoni

8

Privatizzazioni: prove generali
Dino Ranaldi

9

Cargo, Cenerentola del trasporto ferroviario
Bernardini

10

Bombardier

11

Cantieri in galleria
Ardelio Loppi

12

R.L.S.

14

La sicurezza in ferrovia
Convegno a Firenze

16

T.P.L. Associazione Temporanea d'Imprese
Segreteria Generale

17

La sottile linea rossa
Collodi

18

Notizie dall'estero

21

Attività & Attualità

III

Struttura federativa Or.s.a. - Ferrovie

Cop



Chiuso in tipografia il 4 Dicembre 2002

IL FERROVIERE AUTONOMO E DI BASE - N° 1 -2002



Dove va il Sindacato?

Dove va il Sindacato? L'interrogativo può sembrare retorico e scontata può apparire la risposta, tuttavia esso è ricorrente nelle discussioni e nei contrasti che ormai da tempo vanno interessando il mondo del lavoro.

Il dibattito che si è aperto a seguito della rottura sindacale, avvenuta nella primavera di quest'anno ed accentratasi con l'accordo sul Patto per l'Italia -firmato con il Governo dalle organizzazioni imprenditoriali e dalle maggiori confederazioni sindacali ad eccezione della CGIL-, ha riproposto all'interno del mondo sindacale questo interrogativo rimasto per molto tempo "in sonno" e che ora è riemerso in tutta la sua problematicità.

Le risposte sono articolate e legate ovviamente alle radici, alle tradizioni ed alle culture che le singole organizzazioni sindacali conservano dentro di loro.

Appaiono dunque lineari gli indirizzi che -singolarmente ed ognuna con le proprie motivazioni- le confederazioni e in generale i sindacati perseguono e conseguentemente i comportamenti che essi assumono di volta in volta di fronte ai temi che avvicinano il loro mondo con quello dei Partiti.

Certo, nessuno di essi è disposto ad ammettere che le proprie scelte sono frutto di una strategia politica o conseguenza di una visione politica, tutti anzi si preoccupano di argomentare con dovizia di motivazioni che le divisioni sono nel merito e che, a parte questo, l'unità sindacale è un valore imprescindibile. Ma la sostanza delle cose è un'altra!

Dietro alla rottura sindacale c'è una visione del ruolo del Sindacato che divide profondamente il mondo del lavoro ed è una questione che viene da lontano e che altre e non meno profonde rotture ha prodotto nel corso della sua storia.

Non c'è dubbio che nella opinione di molte persone sia fatta strada l'idea di una CGIL oramai protesa a ricoprire un ruolo politico nella realtà italiana per approdare alla formazione di un soggetto politico laburista come è nella tradizione inglese.

In questa scelta non c'è nulla di scandaloso e nemmeno di pericoloso. Anzi, qualora fosse confermata nei fatti, costituirebbe un contributo di chiarezza rispetto ad un'ambiguità che perdura dal primo dopoguerra e che, a fasi alterne, ha contribuito all'anomalia del sistema politico italiano.

D'altra parte con l'avvento del sistema maggioritario è del tutto legittimo che un'organizzazione sindacale si schieri per una parte o per l'altra: sinistra o destra, progressista o moderata, democratica o conservatrice. E' un

modo chiaro d'interpretare il proprio ruolo all'interno della società civile.

Che è cosa diversa da quella che si fa interpretando un ruolo negoziale sul merito dei problemi del lavoro, lasciando fuori tutte quelle questioni -compresa la pace e la guerra- sulle quali il giudizio dei lavoratori non può essere che soggettivo.

L'altro modo è l'autonomia sindacale dal sistema dei partiti e dalle coalizioni di governo. La conferma di una identità e di un ruolo che caratterizzino l'autonomia e l'equidistanza del Sindacato rispetto a decisioni e scelte che competono ad altri soggetti sociali ed alle istituzioni. Insomma quell'identità che il sindacato autonomo ha sempre avuto nel suo dna e che gli ha sempre consentito di esercitare il suo ruolo senza subordinazione e senza condizionamenti.

E' questo il dilemma con cui i lavoratori italiani dovranno fare i conti nei prossimi mesi e nei prossimi anni.

I richiami all'unità che sindacati, imprenditori e le stesse forze politiche declamano con malcelata ipocrisia, non riusciranno mai a colmare le profondissime voragini che si aprono ogni qualvolta il ruolo del sindacato varca i confini dell'azienda ed entra in quelli delle scelte politiche.

Abbiamo avuto recentissime palesi dimostrazioni di come possano mutare gli atteggiamenti sindacali rispetto al quadro politico ed agli interessi partitici.

Abbiamo toccato con mano come la questione dei diritti -a partire da quello essenziale dell'esercizio dello sciopero- siano spesso sacrificati agli interessi della politica. Abbiamo visto come la salvaguardia di valori essenziali quali lavoro, sicurezza e salari siano stati spesso mortificati proprio quando al governo delle istituzioni sono andate coalizioni di partiti considerati "amici"!

Tutto ciò dimostra quanto è problematico il quadro che si pone di fronte ai lavoratori nei prossimi mesi e nei prossimi anni. Quanto sarà disturbato il loro rapporto con un sistema di rappresentanze sindacali che non sapessero risolvere il loro dilemma di autonomia. Quanto sarà delicato il loro rapporto fiduciario e di delega quando il filo sottile che separa azione sindacale da azione politica non riuscisse a manifestarsi con la necessaria evidenza.

In questo solco siamo anche noi dell'Or.s.a. impegnati in un delicatissimo percorso organizzativo avviatosi con l'apertura al mercato del sistema ferroviario ed alle prese, ora, con un difficilissimo negoziato per la definizione del nuovo CCNL delle attività ferroviarie.

Mauro Giovannini



C'era una volta...or non c'è più



Sembra passato un secolo! Eppure sono passati soltanto tre anni da quando, a seguito di un'iniziativa strappata al Governo (allora era in carica Prodi) a suon di scioperi, abbiamo esaminato con i vertici del Gruppo FS il Piano d'Impresa che avrebbe dovuto -nei cinque anni successivi-, una volta completata la ricognizione sulle analisi di mercato e definite le linee strategiche per ciascun settore operativo, realizzare gli obiettivi in esso delineati.

L'aumento della capacità dell'infrastruttura ferroviaria mediante l'innovazione tecnologica e l'utilizzo di ingenti investimenti programmati dalle leggi di spesa.

Il contenimento dei costi di gestione e l'ottimizzazione dei sistemi di produzione.

Il rilancio del prodotto treno su tutta la gamma dei servizi: lunga e media distanza, trasporto locale e trasporto merci.

Obiettivi ritenuti necessari per arrivare preparati nel momento in cui il processo di liberalizzazione avrebbe determinato i primi effetti: certificazione di nuove imprese ferroviarie ed utilizzo della rete da parte di queste.

Da parte sua il Governo aveva assicurato azioni mirate ad un riequilibrio modale nel sistema dei trasporti per realizzare una politica di tutela e di rispetto per l'ambiente, per il territorio, per la salute e per la sicurezza dei cittadini (ricordate gli obiettivi della conferenza mondiale di Kyoto?) ed un Piano Generale dei Trasporti che avrebbe determinato le condizioni per una nuova politica dei trasporti.

Allo stato delle cose, semmai fosse possibile delineare i contorni dell'azione svolta in questi cinque anni trascorsi, le uniche cose che appaiono chiare agli occhi dei lavoratori delle FS sono quella serie di modifiche che hanno interessato i modelli di organizzazione (?) societaria e, conseguentemente i modelli di organizzazione e produzione del lavoro. Quindi "lo spaccettamento" delle FS, prima con la divisionalizzazione e poi con la creazione delle società (Trenitalia, RFI, e via elencando). Quindi l'abbattimento del costo del lavoro prevalentemente concretizzato con una consistente perdita occupazionale

(circa centomila posti in meno) e l'imbarbarimento contrattuale (nel senso che si è registrato un degrado delle relazioni sindacali e il ricorso ad un dirigismo più di facciata che di sostanza). Quindi espulsione della vecchia classe dirigente (considerata chiusa ed ottusa), immmissioni di nuovi dirigenti (votati alla "logica d'impresa") ed avvio della sfarzosa campagna pubblicitaria di proclami sulla miracolosa "cura del ferro" e sul risanamento finanziario delle FS.

Ma i fatti fanno giustizia sulle fandonie e la crisi registrata nel settore del trasporto delle merci (con l'abbandono della joint venture con la Svizzera e la conseguente sostituzione del vertice di Cargo FS) e le attuali difficoltà che continuano a caratterizzarne l'esistenza, rappresentano allo specchio l'immagine deformata di un Piano che non ha funzionato e continua a non funzionare.

Anche negli altri segmenti di traffico (passeggeri e trasporto locale), se non fosse per il vantaggio dovuto alla posizione monopolistica che FS continua a godere sia in forza dell'appartenenza al Gruppo FS (con RFI cui è affidata la gestione delle tracce orarie), sia in forza dei contratti di programma e di servizio con le Regioni per la mobilità delle persone, sia infine per l'ingegnosità con cui sono state modificate le tariffe ferroviarie, ci sarebbe ben poco di che gioire.

S'avverte insomma una piattezza ed una rassegnazione tale da spegnere ogni entusiasmo, ogni speranza anche quando il Governo con azzardata enfasi ostenta i suoi programmi faraonici nel campo delle infrastrutture e sforna leggi obiettivo che già ai primi passi trovano intoppi e impedimenti.

Ecco di fronte a fatti evidenti, come quelli che abbiamo segnalato, e di fronte ai ritardi tecnologici ed ai mancati obiettivi di ammodernamento di sistema (ricordate le scadenze 2000, 2001 2002, 2003 cui erano legati gli obiettivi del Piano d'impresa?) possibile che nessuno intervenga a sottolinearne la gravità ed a porvi rimedio?

Possibile che un governo, questo Governo, non sia in grado di esprimere una propria politica dei trasporti, di elaborare una propria Direttiva e lasci scorrere inesorabilmente il tempo sui sedimenti di un PGT -sfornato a fine legislatura ed in un clima di "tutti a casa"- fatto da altri, accontentandosi di gestire le priorità degli investimenti sull'Infrastruttura?

G.U.Omar

L'OR.S.A., e' per l'unita' dei lavoratori della ferrovia, per la tutela dei loro diritti e delle loro condizioni di vita

Le nuove regole Ue per l'interoperabilità delle reti transeuropee

L'OR.S.A., e' per l'unita' dei lavoratori della ferrovia, per la tutela dei loro diritti e delle loro condizioni di vita

Per l'adeguamento delle reti ferroviarie europee, da novembre 2002 entra in vigore la Direttiva 96/48 UE che ne fissa le specifiche tecniche d'interoperabilità (Sti) del sistema ferroviario transeuropeo ad alta velocità.

Lo comunica una decisione della Commissione europea (Guce L. 245 del 12/09/2002) che ufficializza gli standard tecnici individuati per ognuno dei sottosistemi ferroviari (materiale rotabile, infrastrutture, manutenzione, esercizio, energia, controllo e comando) che, a partire da novembre diventano l'unico riferimento per la costruzione delle nuove linee. Questi standard sono fortemente raccomandati per gli interventi di rinnovo o manutenzione sulle linee già esistenti. Sono regole che all'entrata in vigore delle Sti, gli Stati membri dovranno recepire nelle normative nazionali.

Sul piano delle nuove tecnologie in grado di armonizzare i sistemi, si evidenzia l'avvio della sperimentazione del Gsm-R da parte di RFI, nel tratto di 80 Km tra Roma e Cassino, sulla linea A.V. Roma-Napoli. Si tratta della trasmissione di dati tramite radiotrasmissione prevista dalle Sti per il sottosistema di controllo e comando. Il progetto, che sarà sperimentato per tutto il 2003 e dal 2004 interesserà 7.200 Km di linee sia ad alta velocità che convenzionale ad alto traffico, si avvale di una rete intelligente basata sulla tecnologia Gsm che consente la trasmissione dati, in sicurezza, ai treni a 300 Km/h di velocità.

Bruxelles fissa precisi standard anche per gli altri sottosistemi. Per le infrastrutture, con cui s'intende tutto il network UE ad alta velocità, sono definiti l'ampiezza dello scartamento (1.435 mm), i dispositivi d'armamento, di comando, di controllo e

bloccaggio, le caratteristiche dei ponti, delle gallerie e delle infrastrutture presenti nelle stazioni. Inoltre sarà a carico del gestore la redazione del registro dell'infrastruttura con tutte le informazioni necessarie alle imprese e agli altri Stati membri.

Per il materiale rotabile sono fissati i parametri di base compatibili con gli altri sistemi, tra cui la lunghezza del treno viaggiatori che non dovrà superare i 400 metri. L'alimentazione (sottosistema di energia) dovrà rispettare gli stessi requisiti nell'elettrificazione (pantografi). Per la manutenzione sono stabiliti gli standard delle riparazioni e delle pulizie.

Norme precise sono stabilite per la funzionalità dei treni (esercizio) con l'armonizzazione dei documenti, delle qualifiche del personale e la pubblicazione del Manuale del mestiere di Macchinista. Problematiche, le suddette, non solo tecniche ma anche inerenti alla tutela del personale, sulle quali l'ORSA è impegnata sia a livello nazionale che internazionale.

Il manuale europeo del Macchinista, l'orario di lavoro ai fini della sicurezza, l'armonizzazione delle qualifiche del personale, il Vigilante Vacma, la Disposizione RFI in fase di ultimazione sulla mappatura delle linee dove le Imprese di trasporto potranno attivare treni con un solo macchinista, le patenti per la condotta dei mezzi di trazione e relative abilitazioni, le successioni di ramo d'impresa ecc. sono tutte questioni cui siamo abituati a considerare in tempi medio lunghi. Ma oggi, alcune di queste, potrebbero riservarci spiacevoli sorprese perché potrebbero realizzarsi con tempi rapidi.

Dallo studio del 2.IX.99, del Prof. Sergio Gronchi per il Ministro Giuliano Amato, è nato l'accordo del 23.XI.99 e l'attuale percorso negoziale per il CCNL; dallo studio del 13.VI.02 del Prof. Luigi Cappugi per il Ministro Pietro Lunardi si evince, a gennaio 2003, l'avvio di una nuova stagione ferroviaria col varo di un ulteriore processo di ristrutturazione.

L'ORSA, nel contrastare lo spezzatino ferroviario e la societizzazione delle Divisioni di Trasporto, seguirà con attenzione suddette innovazioni sulla struttura societaria delle F.S., attuando le eventuali iniziative, così come ha fatto in questi ultimi tre anni, pronta come sempre a dare battaglia.

Ezio Ordigoni



PRIVATIZZAZIONI: PROVE GENERALI

L cosiddetto sistema delle scatole cinesi era noto ai nostri eccellenti sindacati unitari sin dagli anni '70, quando veniva escogitato dagli imprenditori del nord, dopo aver sfruttato ogni forma di sostegno pubblico nel mezzogiorno d'Italia, per chiudere definitivamente gli stabilimenti, costringendo migliaia di lavoratori al licenziamento o, nella migliore delle ipotesi, ad un triste trasferimento in altre industrie del nord. Oggigiorno, anche se cambiano gli attori, le finalità, le sfere d'interesse, i sistemi del padrone restano quelli di un tempo; e non bisogna neanche stupirsi se proprio i sindacati prendono esempio da quei sistemi nel dare alla classe politica i propri suggerimenti sui metodi da adottare per accelerare il riciclaggio delle aziende pubbliche in enti privati.

Nel gioco delle scatole cinesi quando si apre una scatola non si riesce mai a conoscerne il contenuto perché riaffiora sempre un'altra scatola chiusa, e così via di seguito, sino all'ennesimo tentativo; finché l'osservatore stanco si dovrà accontentare dell'effimera sorpresa. In questo modo si cerca d'ingannare una gran parte dei dipendenti pubblici destinati alla privatizzazione, per indurli inconsapevolmente alla totale rassegnazione. Quotidianamente stiamo assistendo ad una sorta di smantellamento di tutto l'apparato pubblico, dove tutto ciò che avviene sembra lecito, mentre una logica scandalosa, distruttiva, opportunistica si cela dietro i numerosi disegni legislativi, le circolari ministeriali ed i molteplici accordi contrattuali che regolano

l'intera politica della privatizzazione, tanto da far sorgere in ciascun lavoratore seri dubbi sulla stessa legittimità di tale politica. Infatti appare sempre più evidente che lo scopo essenziale delle numerose e repentine trasformazioni che stanno segnando l'intero processo di privatizzazione sia esclusivamente la ricerca di uno strumento giuridico, un quid, capace di mettere un gran numero di pubblici dipendenti di fronte al fatto compiuto di un



loro trasferimento in imprese private opportunamente costituite; mentre queste ultime diventerebbero a loro volta "per grazia ricevuta" beneficiarie di proprietà demaniali, oltreché neodatori di lavoro di una classe lavoratrice riluttante a concedere loro il proprio riconoscimento. Pertanto, una ricerca continua di sofisticati artifici giuridici, finalizzati a confondere le idee dei lavoratori, sta impegnando una larga schiera di manager di stato, notoriamente asservita alla classe politica, ansiosa di ricavare dalle macerie delle aziende pubbliche interessate le più vantaggiose condizioni di accaparramento mentre "i sindacalai da strapazzo", in uno scenario così squallido, vendono il proprio silenzio in cambio di

meschine prebende carrieristiche. In questa ottica va inquadrata anche la politica di ristrutturazione delle Ferrovie dello Stato con le sue molteplici forme organizzative avvicendatesi sino ad oggi, dalla costituzione del lontano Ente Pubblico Economico alla attuale holding-societaria della quale l'I.T.F. (poi ribattezzata Trenitalia) rappresenta uno dei più geniali prodotti di "ingegneria imprenditoriale acrobatica" per la sua prerogativa di denudare e catapultare il personale ferroviario in pieno regime privatistico senza lasciargli neanche le mutande.

Anche se detto in senso eufemistico, è proprio questo il modo con cui s'intende liquidare i ferrovieri! Una categoria che per professionalità, spirito di solidarietà e senso di abnegazione -per il tipo di lavoro particolarmente insidioso- meriterebbe sorti migliori. Tuttavia, al di là di ogni scorcio paternalistico ed al di fuori di qualsiasi disquisizione tecnica, occorre riconoscere che è inconfutabile l'assenza totale di una logica innovativa e di rilancio del trasporto su rotaia. Infatti, ogni sforzo aziendale sembra orientato esclusivamente a confondere l'opinione pubblica e a discreditarla i ferrovieri per le frequenti agitazioni effettuate, giustamente, contro scelte politiche scellerate e a difesa delle condizioni di lavoro protese verso ritmi così pressanti da prefigurare un rapido annullamento di lunghi anni di dignitose conquiste. Nella secolare storia di tutto il comparto pubblico non avevamo mai assistito ad una trasformazione così selvaggia come quella delle FF.SS.: un raro esempio di ristrutturazione che rappresenta un vero e proprio banco di prova nella ricerca di un valido modello d'intervento per la realizzazione di un vasto disegno di privatizzazione di cui i ferrovieri diventano emigrate cavie.

J. M.

Cogliamo le nuove opportunità

Anche se migliorano i conti (MOL) rispetto al 2001, la situazione di Cargo FS non si può certo considerare florida se soltanto si torna per un attimo a rivisitare le proiezioni di crescita che erano inserite nel Piano d'impresa 2000-2003. Delle tre Divisioni di trasporto, Cargo doveva essere quella che più delle altre avrebbe dovuto conseguire utili, grazie proprio alle sue condizioni di ritardo su un mercato che tendenzialmente in tutta Europa era dato in crescita e quindi avrebbe avuto un effetto di trascinamento anche nelle situazioni operative meno favorevoli. Invece le cose non sono andate così, tant'è che il vertice della Divisione Cargo è stato completamente sostituito nella speranza d'invertire la tendenza negativa. Ma la razionalizzazione dell'organizzazione della produzione, il taglio dei costi e le nuove offerte di servizi alla clientela non sembrano essere stati, fino a questo momento, risolutivi se il fatturato 2002 presenta un meno 4% sul 2001. Certo nessuno ha la bacchetta magica e quindi non ci si può aspettare i miracoli in un settore che ormai da qualche decennio è stato relegato al ruolo di cenerentola del trasporto ferroviario, ma non è questa la marcia giusta per invertire la tendenza. Dopo il fallimento della joint venture con le ferrovie svizzere bisognava, e bisogna, pensare ad una politica di alleanze che possa dare una prospettiva di crescita al segmento merci soprattutto in vista dell'apertura della UE ai paesi dell'est. Se non si agisce ora, sarà troppo tardi dopo! E le alleanze non si costruiscono quando il mercato è aperto, in quel momento il prezzo sarà più alto e meno alla portata delle nostre possibilità.

Dobbiamo guardare ai nuovi corridoi ferroviari che si apriranno dal 2004 in poi con un interesse e un obiettivo da conseguire: quello di divenire un'impresa leader in un campo dove ancora non si è affermato -come nell'AV- un soggetto monopolista come in effetti è ormai la Francia con il suo TGV nelle varie versioni e derivazioni europee.

L'ingresso nella U.E. di paesi come Slovenia, Polonia, Slovacchia, Repubblica Ceca, Ungheria, Lettonia, Lituania ed Estonia (Bulgaria e Romania

dovrebbero entrare nel 2007 ma il discorso è valido anche per questi) rappresenta un'occasione irripetibile per allargare l'orizzonte degli accordi internazionali sull'intero sistema di trasporti ferroviari.

E' questo il momento di aprirsi i varchi, gli spiragli per poter tessere quella rete di relazioni industriali e commerciali indispensabile per costruire un sistema di alleanze dal quale poi trarre condizioni di sviluppo e, perché no, di vantaggio in un settore -come quello del trasporto ferroviario delle merci- che tutti gli analisti di mercato e gli osservatori economici danno in crescita nei prossimi anni.

Ma qui serve un impulso diverso. Non basta la "Campagna commerciale" che lodevolmente sta conducendo il Direttore di Cargo FS girando in largo e in lungo la penisola italiana nel tentativo di captare nuova clientela e con essa stringere un rapporto "fideistico" sulla base di messaggi che puntano sul binomio qualità-affidabilità e sul miglioramento della gestione amministrativa dei contratti. Serve una presa di coscienza ed una scelta di campo prima di tutto all'interno di Trenitalia e dell'intero management del Gruppo FS sulla opzione del trasporto merci. Serve credere nelle potenzialità di questa "nicchia" di mercato: prima al nostro interno e poi nelle sedi decisionali. Poi bisogna investire del problema gli azionisti (o meglio l'azionista) in modo che il progetto sia portato avanti nella corallità delle sedi istituzionali deputate a disporre gli atti e le direttive per far divenire il trasporto merci una delle punte del tricolore del sistema ferroviario italiano. Una volta ripristinato un riequilibrio progettuale e conseguentemente un riorientamento delle risorse e degli investimenti si dovrà puntare all'obiettivo ed alla leadership del trasporto merci su ferro in campo europeo. E' un progetto ambizioso ma non è detto che non possa riuscire. D'altra parte perché rinunciare in partenza? Ecco la ragione di muovere subito le diplomazie! Un conto è partire ora che i neo-europeisti sono in procinto di entrare, altro conto è trattare dopo da "primis inter pares".

Il Governo appare completamente

assente dalla politica dei trasporti. Il Ministro Lunardi è molto attento e molto impegnato alla realizzazione delle grandi opere infrastrutturali ma la politica dei trasporti langue. Anche Cimoli sembra essersi convertito a questa nuova strategia ("gli investimenti sono ormai la nostra priorità", ha dichiarato nel corso di una manifestazione tenuta in settembre sugli investimenti nel Mezzogiorno) e ai Piani d'impresa ha pian piano sostituito la politica degli annunci mediatici sui risultati di bilancio.

Il Piano Generale dei Trasporti "licenziato" dal parlamento della precedente legislatura è finito nell'archivio delle buone intenzioni e del riequilibrio modale si continuerà a parlare soltanto nei convegni degli ambientalisti e degli amici della terra.

Così si rischia di rimanere una nazione colonializzata in un'Europa in cui Francia, Gran Bretagna e Germania continueranno a fare le primedonne più per nostro demerito che per gli altrui meriti.

Condizionare lo sviluppo di questo importante segmento di trasporto al solo versante del costo del lavoro o delle pur necessarie riorganizzazioni della produzione, nell'attuale quadro di mercato porta solo ad acuire il conflitto con il sindacato che non vede prospettive certe.

La stessa Divisione non può continuare a proclamare la sua determinazione a battere la concorrenza delle altre imprese quando poi nei fatti ci risulta che favorisce la soluzione delle loro carenze organizzative affittando loro mezzi di trazione e sostegno organizzativo. Mentre la stessa Divisione deve fare poi i conti con la soppressione di treni di turno per mancanza di locomotive.

Questa non è certamente la strada che facilita il dialogo con le maestranze e con i lavoratori, anzi sminuisce la credibilità dell'impresa.

Ognuno deve saper fare la sua parte per poter crescere ed il Sindacato non potrà certamente indietreggiare di fronte ad un progetto che fosse credibile e di lunga prospettiva.

Pierino Bernardini



La commessa di CARGO

**4 assi, 160 Km/h, P. 6 MW
con ripetizione di segnali a 4 codici
*banco di trazione a destra!!!***

La E 405 è una locomotiva, tipo E 412, della quale valutiamo positivamente l'ergonomia delle cabine di guida, la diagnostica e le caratteristiche tecniche in generale, ma restiamo negativamente sorpresi per la collocazione del banco di trazione a destra, come inizialmente previsto per il mercato Polacco.

Nell'incontro avuto con CARGO, a maggio di quest'anno, c'era stata comunicata l'acquisizione di 42 unità della citata locomotiva (E 405).

Come Or.S.A., avevamo posto sin d'allora il problema del banco a destra, in quanto potrebbe costituire una criticità riguardo il peggioramento della visibilità dei segnali, a tal proposito ci fu assicurato lo spostamento del banco a sinistra come condizione d'acquisto.

Questa assurda novità, in una rete come quella italiana, dove storicamente il banco di manovra delle locomotive è sempre stato a sinistra, al di là delle soggettive difficoltà abitudinarie del PdM, sembrerebbe in contrasto con gli indirizzi delle Direttive Europee che indicano uniformità nelle tec-

nologie e standardizzazione dei banchi di manovra.

La nostra organizzazione, critica la scelta di anteporre le questioni di cassa a quelle ben più importanti della sicurezza dell'esercizio e pertanto ribadirà alla Divisione Cargo la necessità dello spostamento del banco di manovra a sinistra.

La Delegazione Or.s.a.
Basili - Mansueti - Minelli



Cantieri in galleria

Roma si da le regole

Su richiesta delle OO.SS e per volontà della Direzione Comp.le Infrastruttura di Roma, lo scorso marzo veniva istituito (i lavori sono terminati il 24/10/2002) un tavolo tecnico il cui scopo non era certo quello di 'normare' quanto già ampiamente regolamentato da una vasta raccolta di normative e leggi, quanto di estrapolare proprio da tale dispersiva profusione una serie di 'precetti', di ordine generale e di dettaglio, che potessero permettere di raccogliere in poche pagine le misure comportamentali di Igiene e Sicurezza rispetto alle specifiche problematiche delle lavorazioni in galleria. Tale incombente necessità nasceva dal fatto che, soprattutto con l'avvento ormai sistematico delle ditte, troppo spesso le lavorazioni in galleria si trasformano in insostenibili avventure 'al centro della Terra' a tutto discapito di chi, in fondo, quelle avventure è costretto a sorbirsi: i lavoratori. E quindi, via allo sbaraglio con carrelli e mezzi troppo spesso privi di qualsivoglia accorgimento atto all'abbattimento degli scarichi combusti, con cantieri di risanamento e rincalzatura le cui polveri trasformano le gallerie in ambienti di rara insalubrità, con veri e propri commandos di saldatori i cui occhi rossi ed allucinanti, quando tornano a casa, incutono soggezione persino nei loro bambini. Per non parlare di quei cantieri la cui unica sicurezza, rispetto al binario attiguo in esercizio, è la prontezza di riflessi all'aria aperta, oppure, in galleria, il tonfo sordo della decompressione del treno quando varca l'imbocco. Naturalmente questo non significa che le ditte (in ogni caso non è che nei cantieri Fs le cose vadano troppo diversamente...) siano l'equivalente moderno dei barbari, è solo che la deleteria logica di un mercato che fa del ribasso una vera e propria religione, alla fine non può che innescare meccanismi di 'risparmio' tali da considerare la Sicurezza alla stregua di un troppo costoso optional. E fin qui la disamina molto generalizzata di un panorama per il quale non basterebbe

l'intero giornale.

Quello che lascia esterrefatti, semmai, è che nonostante il problema sia ormai da anni sotto gli occhi di tutti, di fatto non si è mai andati oltre ad un mesto (e colpevole) scuotimento di testa: che vogliamo fare così va il mondo. Oppure, nei casi in cui le troppe inadempienze sono giunte all'orecchio degli organi di vigilanza, ci si è limitati a far valere le eventuali prescrizioni delle Asl soltanto negli impianti interessanti. Una scelta politica, certo, considerando che costa molto meno mettersi a norma localmente attraverso l'Istituto della Prescrizione (art. 20 D.lgs 758/94), piuttosto che osservare diligentemente la raccolta normativa del D.lgs 626/94 sull'intero territorio nazionale: ma è ora che tale pratica si interrompa. Ecco quindi diventare di capitale importanza il documento, di sette pagine, redatto tra le OO.SS e la Direzione Comp.le Infrastruttura di Roma che, per quanto è dato sapere, ad oggi è la prima ad aver concretamente avviato un procedimento mirato al più rigoroso rispetto delle normative di Igiene e Sicurezza rispetto alle lavorazioni in galleria. Fermo restando l'intento di non fermarsi qui, bensì di affrontare tutte le singole problematiche ogni qualvolta se ne ravvisi la necessità.

Effettivamente il percorso che le parti hanno intrapreso è per certi versi rivoluzionario in quanto, a partire dalla presa di coscienza circa l'inquinamento biologico, oppure dalla sorveglianza fissa rispetto al rischio di investimento indotto dal binario attiguo in esercizio (come da IPC e Legge 191/74), passando dall'imprescindibile ausilio di un 'carro soccorso' in ogni cantiere che presenti oggettive difficoltà nel trasporto di eventuali infortunati (art. 31 Dpr 303/56 e art. 15 D.lgs 626/94), le misure di prevenzione e tutela inserite nel documento sono decisamente da considerarsi una pietra miliare attraverso cui guardare al futuro con rinnovato ottimismo. Ma certo sarà necessario che tutte le parti attrici (quadri, tecnici, operai) prendano



atto di questo modus operandi in linea con le normative nella consapevolezza che, ora, a diventare 'davvero' predominante e quindi direttamente responsabile rispetto ad eventuali inosservanze dello stesso sarà la figura del preposto. Un ruolo molto meno controverso di quanto normalmente si creda poiché, in caso di incidente dovuto a negligenza e/o inosservanza delle norme, il preposto è individuato in colui che gerarchicamente (capo tecnico, capo squadra o semplicemente il più anziano) ha la responsabilità tecnica/morale della squadra o gruppo di lavoro interessato: sempre che non sia stato preventivamente individuato come tale seguendo altri criteri. Partendo quindi dal fermo presupposto che nessuna delle misure preventive comprese nel documento è superflua, i vari responsabili organizzativi del cantiere di lavoro hanno il preciso obbligo di farle rispettare. Se questo non dovesse accadere il personale interessato (nella persona del preposto) è tenuto a segnalarlo attraverso un rapportino di lavoro o M40 e naturalmente, nel caso di reiterata inosservanza, ad astenersi dalle lavorazioni. E' chiaro che un diverso atteggiamento del preposto, oltre che vanificare il lavoro del tavolo, renderebbe lo stesso totalmente responsabile in caso di incidente.

Seppure per il momento ad appannaggio della Direzione Comp.le Infrastruttura di Roma, copia del documento sarà al più presto recapitata a tutti i Segretari di Settore affinché, se lo riterranno, possano comunque avvalersene in fase di Contrattazione Decentrata.

Ardelio Loppi

igiene e sicurezza



LETTERA APERTA AI RLS

Cari colleghi nel novembre del 2000 sono stato eletto RLS dei macchinisti della Divisione Trasporto Regionale Piemonte. Tutti sappiamo che il nostro è un compito molto particolare e delicato e richiede una conoscenza sia tecnica che giuridica. Noi RLS, eletti dai lavoratori, al tempo stesso siamo dei lavoratori e con grande difficoltà cerchiamo di migliorare le condizioni di lavoro dei nostri rappresentati, cioè di tutti i lavoratori anche di quelli che non ci hanno votato.

Per espletare tale compito, a parer mio arduo e nello stesso tempo "privilegiato", l'art. 18/4 del DLgs 626/94, demanda alla contrattazione collettiva "Il numero, le modalità di designazione o d'elezione del RLS, nonché il tempo di lavoro retribuito e gli strumenti per l'espletamento delle proprie funzioni".

Quello che sta succedendo al sottoscritto ha del paradossale, quasi una situazione "Kafchiana".

Il 9 Gennaio e l'11 Febbraio 2002 partecipai a due riunioni della RSU, convocata dalla Divisione Trasporto Regionale Piemonte. In tali date al sottoscritto non è stata riconosciuta l'assenza giustificata; gli altri 15 componenti la RSU, nei suddetti giorni, fruiro del permesso retribuito. Chiesi per iscritto il motivo di questa discriminazione al responsabile personale e organizzazione, il quale motivò ciò affermando che io ero stato eletto come RLS e non come RSU.

Il sottoscritto, durante la sua più che ventennale esperienza di lavoratore in FS, è arrivato da molto tempo alla conclusione che non bisogna mai prendere per oro colato quello che dicono i cosiddetti "CAPI".

Naturalmente dopo essermi documentato sulla "problematica RLS", sono arrivato alla conclusione che:

Il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza è un componente della R.S.U.

Proverò a motivare tale concetto:

ACCORDI RELATIVI ALL'APPLICAZIONE DEL D.L.gs 626/94

1) Accordo interconfederale 22/06/1995 (tra confindustria e CGIL CISL UIL)

Punto 1.2 - U.P. con più di 300 dipen-

enti (io sono stato eletto in un collegio i cui lavoratori aventi diritto al voto erano 362).

"Di norma, nelle unità produttive che occupano più di 300 dipendenti, il numero dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza...omissis.....tale numero è ricompreso nel numero dei componenti la RSU...omissis....."

PERMESSI

"nelle aziende o unità produttive che occupano più di 15 dipendenti, per l'espletamento dei compiti previsti dall'art.19 del D.L.gs, n° 626/94, i rappresentanti per la sicurezza, oltre ai permessi già previsti per le R.S.U., utilizzano permessi retribuiti pari a 40 ore annue per ogni rappresentante".

2) Accordo di settore (F.S.) del 12/4/96

Punto 3- Agibilità per i rappresentanti della sicurezza- " per l'espletamento dei compiti previsti dall'art.19 del D.L.gs 626/94, i rappresentanti per la sicurezza, oltre ai permessi già previsti per le R.S.U., utilizzano permessi retribuiti pari a 40 ore annue per ogni rappresentante".

3) Accordo R.S.U. 13 settembre 2000 (tra FS e i sindacati di settore)

Punto B - Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza

Comma 5 " il presente accordo annulla e sostituisce i punti 1 e 2 del precedente accordo in materia del 12/4/96 ed il regolamento elettorale allegato al medesimo".

* come si evince il punto 3 dell'accordo del 12/4/96 non è stato annullato; quindi il suddetto punto 3 è ancora in vigore.

4) ART. 59/5 C.C.N.L. 96-99 Ferrovieri "Nell'ambito del rinnovo delle R.S.U. saranno contestualmente eletti i Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza (R.L.S.), nei quantitativi che verranno previsti"

5) ART. 18/3 D.L.gs 626/94

"Nelle aziende, ovvero unità produttive, con più di 15 dipendenti il Rappresentante per la sicurezza è eletto o designato dai lavoratori nell'ambito delle rappresentanze sindacali in azienda. In assenza di tali rappresentanze, è eletto dai lavoratori dell'azienda al loro interno".

AMBITO (dizionario garzanti) = ambiente circoscritto; spazio in cui un fatto si produce, si svolge un'attività.

Collegli, già questo potrebbe bastare; ma io sono andato oltre. Ho trovato alcuni accordi di altri settori che dicono espressamente la stessa cosa degli accordi del 22/6/95 e del 12/4/96 (non poteva essere altrimenti). Vediamoli!

Contratto collettivo quadro tra l'ARAN ed i rappresentanti delle seguenti Confederazioni : CGIL. - CISL. - UIL. - CONFSAL. - CISAL. - CISNAL. - CIDA. - CONFEDIR. - RDB/CUB-USPPI. - UNIONQUADRI. - Pubblicato sulla Gazzetta Ufficiale n. 177 del 30 luglio 1996 7 maggio 1996

3. Amministrazioni o U.L. da 201 a 1000 dipendenti. Nelle Amministrazioni o unità lavorative che occupano da 201 a 1000 dipendenti, i rappresentanti per la sicurezza sono 3 nell'ambito delle rappresentanze sindacali presenti.

4. Permessi retribuiti orari. Nelle Amministrazioni o unità lavorative che occupano più di 15 dipendenti, per l'espletamento dei compiti previsti dall' art. 19 del D.Lgs. n. 626/94, i rappresentanti per la sicurezza, oltre ai permessi già previsti per le rappresentanze sindacali utilizzano appositi permessi retribuiti orari pari a 40 ore annue per ogni rappresentante.

ACCORDO ALITALIA

Verbale di riunione

In data 9 febbraio 2000 si sono incontrate ALITALIA, ALITALIA TEAM e le Organizzazioni Sindacali/Associazioni Professionali FILT-CGIL, FITCISL, UILTRASPORTI, UGLTRASPORTI, ANPAC, UP, ATV, ANPAV e SULTA .

2. RAPPRESENTANTI DEI LAVORATORI PER LA SICUREZZA

Al fine di realizzareomissis.... i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza sono eletti dai lavoratori su iniziativa delle Organizzazioni sindacali/Associazioni professionali stipulanti secondo quanto stabilito dal punto 1.2 dell'accordo Interconfederale del 22.6.95.

3. ATTRIBUZIONI DEI RLS



Per l'espletamento dei compiti previsti dall'art.19 del D.Lgs n. 626/1994 le parti si richiamano all'Accordo Interconfederale del 22-6-1995 in tema di permessi specificando che per il personale navigante il quantitativo è stabilito in n.19 giorni lavorativi.

Fermo restando il monte ore di permessi di cui al primo capoverso, a tutti i RLS verrà garantita, mediante apposito intervento sulla turnazione mensile, la possibilità di usufruire congiuntamente di un giorno di permesso retribuito all'interno del mese calendariale.

ACCORDO TRASPORTO MERCI

Accordo interconfederale 24 luglio 1996 tra Confetra e Cgil, Cisl e Uil - Sicurezza sul lavoro

1.2. Unità produttive con più di quindici dipendenti

I rappresentanti per la sicurezza si individuano tra i componenti della Rsu.

Permessi

Nelle unità produttive che occupano più di 15 dipendenti, per l'espletamento dei compiti previsti dall'art. 19 del dlgs 19 settembre 1994, n. 626, i rappresentanti per la sicurezza, oltre ai permessi già previsti per le Rsu, utilizzano permessi retribuiti pari a 40 ore annue per ogni rappresentante.

ACCORDO CENTRALI COOPERATIVE e CGIL CISL UIL del 5/10/95

4. Rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza

4.3. Nelle imprese cooperative ...omissis... Ove la Rsu risulti composta da un numero di lavoratori superiore a tre, i rappresentanti per la sicurezza saranno individuati tra i componenti la Rsu

5. Permessi per agibilità

5.2. Nelle aziende o unità produttive con più di 15 lavoratori, per l'espletamento dei compiti di cui all'art. 19 del D.Lgs n. 626/1994 i rappresentanti per la sicurezza hanno diritto a permessi retribuiti aggiuntivi a quelli previsti per le Rsu, pari a 40 ore annue per ogni rappresentante.

CONTRATTO DEI CHIMICI FIRMATO NEL 2002

ART.45 COMMISSIONE AMBIENTE/RLS

A. COSTITUZIONE

"I lavoratori, in tutte le imprese o unità produttive, all'atto della elezione della RSU, eleggono, all'interno della RSU, il

rappresentante per la sicurezza previsto dal DLgs 626/94...Omissis..."

B. AGIBILITA'

" Per l'esercizio delle proprie funzioni, la commissione Ambiente/RLS, oltre ai permessi retribuiti spettanti in quanto componente RSU, potrà utilizzare uno specifico monte ore annuo di permessi retribuiti pari a:...omissis...120 ore complessive annue nelle imprese o U.P. che occupano da 201 a 1000 dipendenti omissis..." (collegli sono 40 ore per ciascun RLS).

Collegli credo che come accordi extra - ferroviari bastano

Alcune considerazioni e concetti per rafforzare il principio che il RLS è un componente della RSU e quindi ha diritto a fruire dei permessi suddetti.

1) il fatto che le OO.SS., alle elezioni del Novembre 2000 (in FS spa), hanno presentato liste distinte tra R.S.U. e R.L.S., è perché, a parer mio, non si poteva "mortificare" lo spirito dell'art. 18 del D.L.gs 626/94, nella parte in cui si afferma il principio che il Lavoratore debba esercitare il DIRITTO-POTERE ad eleggere direttamente il proprio R.L.S.. Votando in questo modo, il Lavoratore era più libero di scegliere il R.L.S. prescindendo da una logica di sigle sindacali.

Esempio: ad un lavoratore di fede CGIL poteva non piacerli il candidato CGIL per la sicurezza; votando su due liste separate, il lavoratore avrebbe potuto votare, per la R.S.U. la lista CGIL. Per il R.L.S. magari un candidato di un altro sindacato che gli avrebbe dato più certezza nell'affrontare problematiche inerenti la sicurezza.

Inoltre, alle elezioni di novembre 2000, i lavoratori hanno potuto eleggere il proprio rappresentante della sicurezza, su liste distinte, non perché lo stesso non facesse parte delle RSU ma, solo in tal modo, si poteva avere la certezza matematica che il RLS venisse eletto.

ESEMPIO

CANDIDATI RSU più RLS

LISTA 1	LISTA 2
A (cand. rsu)	E (cand. Rsu)
B "	F "
C "	G "
D (cand. Rls)	H (cand. Rls)

la RSU deve essere composta da 4 persone. Per il sistema elettorale (proporzionale puro), c'è la possibilità non remota che dei 4 eletti nella RSU nessun candidato RLS ne faccia parte; i candidati RLS di entrambe le liste avrebbero potuto prendere meno voti dei primi 4.

Anche per questo motivo le elezioni si sono svolte su due liste distinte; per dare certezza che i lavoratori, dopo le elezioni, avrebbero avuto di sicuro il proprio RLS, il quale, secondo lo spirito dell'art. 18/3, è compreso.....nell'ambito delle rappresentanze sindacali in azienda.

2) Ogni componente la RSU (15 PERSONE) della divisione trasporto regionale Piemonte, ha 24 giorni l'anno per espletare la sua funzione. I 2 RLS della stessa divisione dovrebbero avere ciascuno, secondo il responsabile personale e organizzazione, solo 40 ore annue per espletare la propria funzione? Non è così; per questo i RLS devono fruire anche dei 24giorni; non perché lo dico io, ma la contrattazione collettiva.

3) Sia l'art. 18/3 del DLgs 626/94 che l'art. 59/5 del CCNL 96-99 recitano che il RLS sarà eletto nell'ambito delle rappresentanze sindacali in azienda.

Il legislatore e la contrattazione collettiva sanciscono tale principio.

4) Se il RLS può disporre solo di 40 ore (6,5 giorni) annue per espletare la propria funzione, si mortificherebbero sia lo spirito dell'art. 18/4 del DLgs 626/94 che gli accordi sindacali.

Collegli non so se ad altri RLS non viene riconosciuto il giusto ruolo di componente la RSU. Questo mio lavoro, frutto di studio e passione, deve essere messo a disposizione di tutti noi, attraverso la pubblicazione sul nostro giornale "IL FERROVIERE AUTONOMO E DI BASE".

Non so se tale "vertenza" possa dirimersi "SINDACALMENTE". Nel frattempo, patrocinato dal sindacato, ho già dato mandato all'avvocato per costringere l'Azienda FSspa a rispettare leggi e accordi sindacali.

Grillo Giuseppe

R.L.S. -settore condotta-

Divisione Trasporto Regionale Piemonte

Eletto nella lista OR.S.A.



La sicurezza in ferrovia

Lil 26 ottobre si è tenuto a Firenze il convegno "Quale sicurezza nelle ferrovie del futuro?", che ha visto una massiccia partecipazione di lavoratori ed RLS dell'ORSA.

Sono intervenuti Parlamentari, esperti nella trasportistica ferroviaria, il Direttore della direzione tecnica di RFI e rappresentanti dei lavoratori.

L'incontro ha costituito un momento importante per la tutela dei lavoratori, un'iniziativa che va apprezzata e ripetuta per l'arricchimento informativo e culturale che porta in categoria, da cui si evincono le problematiche che avanzano in materia di sicurezza e sulle quali non possiamo trovarci impreparati.

Ha aperto i lavori un intervento del delegato RLS e membro della Commissione nazionale ORSA sulla sicurezza Salvatore Messina, di cui riportiamo una sintesi.

Per l'ORSA è intervenuto il Segretario Generale Armando Romeo che ha evidenziato l'impegno primario che ci contraddistingue in materia di sicurezza, dei diritti e tutele. Armando Romeo ha inoltre ribadito: "Va ricordato il quadro di riferimento della liberalizzazione che è partito senza nessuna regola. Negli interventi dei relatori precedenti, il "Fattore lavoro" è stato tenuto fuori, ma è invece centrale. Abbiamo avuto contrasti sulla materia del sistema contrattuale e della clausola sociale già con il governo di centrosinistra, e ora l'abbiamo anche con il centrodestra. Il rischio è che ci sarà l'apertura dei mercati nei settori dei servizi (acqua luce, trasporti ecc.) e poi il mercato vero e proprio si farà solo sulla pelle dei lavoratori e sul costo del lavoro. Ci vuole una clausola sociale che sia vincolante per ottenere la licenza per accedere alla Rete, poiché se facessimo una clausola solo contrattuale, questa sarebbe vincolante solo per Trenitalia, che aderisce a Confindustria.

Nel non approvare l'obbligo della clausola sociale si vuole tentare di indebolire il sindacato, poiché non c'è un vincolo all'applicazione del contratto e i datori di lavoro possono applicare il contratto più conveniente. C'è un meccanismo incomprensibile, per esempio nel trasporto regionale, dove Trenitalia presta la licenza alle Ferrovie Umbre e fa circolare una società concorrente sulle sue tracce.

Il Ministero dei Trasporti, ha un impegno di far rispettare a tutti i soggetti parametri comuni a tutte le imprese e RFI dovrebbe essere super-partes, mentre agisce spesso non sopra le parti.



In questo, l'autorizzazione data al VACMA non è per noi idonea svolgere un ruolo di miglioramento della sicurezza: abbiamo sperimentato, durante una riunione con Trenitalia, di far suonare ogni 55" la sveglia e ci siamo resi conto che il dirigente aziendale non è più riuscito ad andare avanti nel discorso, avendo perso la concentrazione. Il nostro sindacato, quindi, esprime la sua contrarietà alla sua attuazione. Sulla situazione contrattuale in corso, infine, abbiamo dei contenuti che non sono accettabili nella maniera più assoluta, a partire dall'orario, tutele del lavoro, trasferimenti; dal 12 settembre ad oggi non è cambiato nulla, tanto che abbiamo proclamato un nuovo sciopero del 16/17 novembre. Sulla vacanza contrattuale, la Società sostiene che, esistendo un accordo che prevede solo aumenti di produttività (l'accordo del 23 novembre 99) non è previsto alcun compenso per la vacanza contrattuale. Per quanto riguarda la manutenzione delle infrastrutture, dobbiamo constatare che si tende ad introdurre tecnologie che rendono vulnerabile la rete. Siccome la rete verrà desertificata, vorremmo poterne parlare approfonditamente e dettagliatamente. Abbiamo visto, illustrati dall'ing. Elia, degli apparati avanzati che ci hanno entusiasmato, che però sono già superati nel momento in cui sono stati installati. In questi giorni, ci sarà un incontro con RFI sul VACMA e proseguiremo il confronto sul merito dei problemi della sicurezza". Salvatore Messina, nel suo intervento ha precisato che: "Parlare di sicurezza nel nostro Paese non è cosa facile, poiché mentre negli altri stati europei la sicurezza è considerata un "Valore aggiunto" al lavoro, da noi si ha la sensazione che la sicurezza sia vissuta come un intral-

cio allo sviluppo economico. Ad esempio, c'è negato il quadro completo degli incidenti ferroviari che avvengono nel nostro Paese.

Non potendo assistere, come ORSA, alla paurosa sequenza di eventi e disastri, più o meno gravi, abbiamo elaborato e registrato gli incidenti ferroviari di cui siamo venuti a conoscenza, un piccolo spaccato di una consistente realtà, un database che abbiamo consegnato alle forze politiche e sociali, che riprende, sia pure in parte, gli incidenti avvenuti sull'intera rete nazionale.

Avere un dato statistico completo è comunque difficile, in quanto, i casi considerati e comunicati a livello europeo sono solo quelli che rientrano nella categoria UIC e cioè con determinate caratteristiche:

- Danni a persone e/o cose d'importo superiore a 10.000 euro;
- Interruzione di linee per più di 6 ore;
- La morte di persone, immediata o entro i 30 giorni successivi all'incidente;
- Il ferimento di persone con prognosi superiore a 14 giorni.

Quest'insofferenza verso chi chiede una maggiore attenzione ai problemi legati alla sicurezza, trova ulteriore conferma dalle numerose lettere che abbiamo inviato, anche nell'anno in corso, sia al Ministero del Lavoro, sia all'Ufficio di Vigilanza sulle ferrovie, organo di controllo istituito dal Ministero dei trasporti, da cui tra l'altro non abbiamo mai ricevuto riscontro. Mentre invece, delle stesse lettere, poste all'attenzione della Commissione Europea Trasporti, abbiamo avuto riscontro; inoltre, c'è stata data l'opportunità di illustrare direttamente, a Bruxelles, le nostre osservazioni. A quest'atteggiamento di insensibilità, tutto FS; va aggiunto quello del mancato rispetto dimostrato verso la L. 626, dove le difficoltà riscon-

trate da parte dei RLS sono ancora maggiori. Su questo capitolo andrebbe promosso uno specifico convegno, tante sono le criticità da analizzare. Con queste premesse, che cosa dobbiamo pensare sull'atteggiamento delle nostre istituzioni: mancanza di cultura della sicurezza o opportunistico menefreghismo? Questi riscontri in materia di sicurezza, in una fase di specializzazione di FS e di liberalizzazione del mercato ferroviario ci creano non poche preoccupazioni. Noi richiediamo l'attivazione di un'agenzia di controllo sulla sicurezza, sulla manutenzione e le caratteristiche tecniche dei mezzi. Un'agenzia imparziale, alla quale sono dati gli strumenti necessari per lavorare. Alcuni elementi organizzativi attuali non possono che lasciarci perplessi, come il fatto che in Germania l'agenzia di controllo conta 1200 addetti, contro la decina di persone a disposizione del Servizio di Vigilanza italiano. Vogliamo un'agenzia che superi l'attuale situazione di conflitto d'interessi tra Holding FS, RFI e Trenitalia, dove il controllato gestisce il controllore. Noi riteniamo si debba avere il massimo rigore nell'affrontare le questioni relative alla sicurezza, un rigore più che mai necessario, in particolare se consideriamo che nell'arco di due anni, ben 12 macchinisti partiti per lavorare, non hanno fatto ritorno a casa. Chiediamo al Parlamento italiano la riapertura della commissione di indagine sulla sicurezza delle ferrovie, affinché faccia luce sui disastri avvenuti e, impegni tutte le sue forze per la tutela della sicurezza del trasporto e dei cittadini".

Un tema che al Convegno non è stato affrontato in modo incisivo, salvo il preciso intervento del Segretario generale ORSA, è l'attivazione del Vigilante Vacma. IL Vacma, rispetto ai sistemi di sicurezza in uso in Europa è una tecnologia obsoleta superata, alza ol-

livello di stress al macchinista e gli comporta danni fisici dovuti alla posizione cui è vincolato ad operare. Il Vacma non considera l'aspetto dei segnali, serve politicamente all'impresa per giustificare l'Agente Solo in macchina, è un'apparecchiatura che, secondo noi, peggiora la sicurezza. Oggi nella rete FS, senza vigilante registriamo, per svariate motivazioni, circa 20 superi rosso anno contro i 900 dell'Inghilterra. La differenza tra i 20 e 900 rappresenta il prezzo che un Paese paga in termini di sicurezza con la soppressione del 2° macchinista. L'ORSA ribadisce che la maggiore concausa degli incidenti ferroviari è costituita, nel recente periodo, dall'utilizzo strutturale dello straordinario che in alcune situazioni di eccesso, incidono nell'attenzione del PdM. L'operatore stanco, che ha sonno, rende vulnerabile ogni tipo di sicurezza e in questo il Vacma, tra i presunti "Pro" dell'Azienda e i nostri "Contro", inciderà negativamente sulla sicurezza.

Ezio Ordigoni



Associazioni Temporanee d'Impresa (A.T.I.)

La legge del 1999 stabilisce che tutti i servizi di trasporto locale, compresi quelli ferroviari, dovranno essere affidati tramite gara entro la fine del 2003.

La complessità della materia inerente al trasporto locale che si articola nel territorio nazionale con differenziazioni anche sostanziali, c'induce ad approfondire il merito: Associazione Temporanea d'Impresa, trasferimento d'Azienda, cessione di singole unità produttive, configurabilità di trasferimento aziendale, contratti di servizio, gare d'appalto, ed altro.

In questo numero ci soffermiamo con alcune considerazioni sulle Associazioni Temporanee d'Impresa.

Le ATI, si sono sviluppate in Italia inizialmente nel settore edilizio e in questa fase sono in espansione, per scelte politiche derivanti anche dalla legge Bassanini, sulla privatizzazione del trasporto ferroviario.

Le ATI, vanno considerate con attenzione ed occorre avere certezze inalienabili sulla loro costituzione.

Il D.Lgs n° 406 del 1991, oltre a disciplinare le gare d'appalto o assegnazione precisa all'art. 23 punto 10 che "il rapporto di mandato non determina di per sé organizzazione o associazione fra le imprese riunite, ognuna delle quali conserva la propria autonomia ai fini della gestione degli adempimenti fiscali e degli oneri sociali".

Abbisognano quindi precise tutele che le ATI siano rispettose del sopracitato D.Lgs e non si trasformino in consorzi d'Imprese, i quali hanno una normativa completamente diversa.

Trenitalia - Trasporto Regionale in questa fase che posizione vuole assumere? Cerca l'ATI per assicurarsi un successo nelle prossime gare di appalto (in dirittura d'arrivo in quasi tutte le regioni d'Italia) associandosi con i concorrenti più forti e quindi creare dei "Cartelli"? Ha forse altre intenzioni? Nel merito occorre avere chiarezza.

Le gare d'appalto, che sono parte integrante dell'ATI (la quale nasce per rispondere a quest'esigenza, e finisce al termine dell'appalto) durano secondo la legge Bassanini 10 anni, più un'opzione per altri 10; il trasporto può essere assegnato senza gara: per quanto tempo? 10 anni di più, di meno? E' messo a gara tutto il trasporto Regionale in un'unica gara o il trasporto è assegna-

to per gare distinte linea per linea?. Sono possibilità che noi dobbiamo considerare.

Bisogna considerare che ogni regione vorrà indire le gare secondo il proprio tornaconto; sicuramente la Regione cercherà il maggiore risparmio (a scapito di chi?).

Per Esempio, il Friuli Venezia Giulia ha emanato la legge 20 del 1997, modificata poi nel 1999 e usata per privatizzare il trasporto metropolitano su gomma, ma che ad una più attenta lettura si evince che può essere utilizzata anche per il trasporto ferroviario.

In particolare all'art. 34, riguardante le ricadute sul personale, cita: " In caso di subentro nelle concessioni esistenti all'entrata in vigore della presente legge, i concessionari subentranti a seguito delle assegnazioni di cui all'art.15 sono tenuti a rilevare il personale necessario ed il materiale rotabile a prezzi di mercato".

Guardando al trasporto locale, emerge una marcata tendenza delle amministrazioni regionali o locali a proteggere le loro aziende.

Nel Lazio cercano di consentire un lungo rinvio alle gare, a patto che le imprese pubbliche cedano una quota, solo minoritaria, delle loro azioni.

In Umbria, è stata l'azienda pubblica perugina (Apt) a promuovere un "Cartello" di tutte le imprese operanti in Regione. C'è pure la tendenza a disegnare gare tali per cui l'unica offerta credibile, non può che essere quella della vecchia impresa municipalizzata debitamente trasformata in SpA. Vedasi la Liguria ed appunto il Friuli.

A Imperia, c'è stato addirittura un solo partecipante alla gara. Pure a Savona è stata l'azienda locale di trasporto pubblico, la Acts, a vincere la gara per il servizio con l'unica offerta giudicata ammissibile. Acts si è presentata con un'Ati di cui fanno parte anche Atm e Satti di Torino, Apm Perugia, Actv Venezia, Atcm Modena, Copit Pistoia, Arpa Chieti, Sar Cisano sul Neva, Amt Genova, e Trandsdev Francia.

L'ORSA è impegnata ad esaminare i punti certi che l'ATI deve espletare su tutto il territorio nazionale, onde evitare inopportuni campanilismi.

Tra le normative che regolano l'argomento trattato, figurano: Legge n° 166 del 2002, Direttiva CEE n° 50/92 del 18/06/1992, D.Lgs 525 del 25/11/1999, D.Lgs 406 del 19/12/1991, D.Lgs 158 del 17/03/1995.

Ordigoni - Gava



La sottile linea rossa

Ovvero quando il sindacato si fa politica

Rsu è una sigla che dovrebbe significare Rappresentanza sindacale unitaria. Dovrebbe, purtroppo è il condizionale che le frega. In effetti da quando Confederati & company si sono visti rompere le uova nel paniere non strapando la firma dell'Orsa sullo sciagurato accordo del 23 novembre 1999 - un fatto che ha portato ad una fisiologica rottura tra OO.SS comportando quindi tavoli separati -, hanno improvvisamente deciso che il regolamento della Rsu era una fesseria che poteva tranquillamente essere bypassata. Ed ecco che hanno costretto le loro Rsu di riferimento a disertare i tavoli di trattative con quei marrani dell'Orsa. Per carità, nessuno ha puntato un coltello alla gola dei poveretti, ma come la storia insegna certi "ordini di scuderia" sono come il Vangelo e cioè un atto di fede.

E qui cascano le Rsu poiché esiste un regolamento (ebbene sì!) che le obbliga, in virtù della loro rappresentatività unitaria e se proprio devono scegliere da che parte stare qualora si verifichi una rottura tra OO.SS, a schierarsi soltanto dalla parte dei lavoratori che li hanno eletti: e quindi sedersi ad entrambi i tavoli sottoscrivendo infine il verbale che più ritengono vantaggioso per gli interessi del personale. Ma ecco entrare in ballo il più contraddittorio ed ambiguo tra i fenomeni sociali: la politica. La scienza del dire e non dire, del proclamare ma non troppo, dell'osservare ma non vedere ed infine, tanto per chiudere in bellezza, del sentire prima da che parte tira il vento. E naturalmente in una società "democratica" che fa dei numeri un assunto che non permette deroghe, paradossalmente capita che la forza di quelle stesse OO.SS (il vento) che stanno scavando la fossa ai ferrovieri, siano i ferrovieri stessi attraverso le loro Rsu che, come grottesche bandoliere, continuano imperterrite a sventolare da una sola parte.

Non è facile mettere a fuoco un simile concetto senza essere a nostra volta sospettati di faziosità, ma purtroppo le cose stanno esattamente in questi termini. E possiamo dimostrarlo attraverso un ragionamento facile facile. Sappiamo tutti che le OO.SS Confederali in Fs sono soltanto delle appendici di una realtà sindacale ben più ampia. Di un panorama che rappresenta sì anche i ferrovieri, ma non soltanto loro. In tale contesto risulterà pertanto "normale" guardare ai ferrovieri come a lavoratori come tutti gli altri. E fin qui tutto sommato niente da dire. Non fosse che a monte di questa constatazione stanno i diritti acquisiti di una categoria che ha saputo conquistarseli. Ma qualcuno, che in altri settori del mondo del lavoro non ha saputo fare altrettanto, ha deciso di colmare l'handicap non già portando chi è

rimasto indietro al livello dei ferrovieri, bensì di fare l'esatto contrario. Questo approfittando di un periodo della storia recente in cui il vento (leggi governo) spirava dalla parte giusta.

Ed ecco allora che dal Pacchetto Treu, alle varie direttive Prodi/D'Alema, fino alla firma del famigerato accordo del 23 novembre 1999, una sottile linea rossa è andata pian piano a stringere la gola dei ferrovieri in nome del "livellamento in basso". Ma poi, a causa dell'ennesimo errore di valutazione che non ha tenuto conto che dalla rivoluzione bolscevica il tasso di analfabetismo è sceso considerevolmente, è capitato che il governo amico abbia pagato il dazio di certe contraddizioni proprio nel mondo del lavoro. Naturalmente, a quel punto, i sostenitori del "livellamento in basso" si sono trovati a specchiarsi: e poco importa che lo specchio si sia rotto. Per una sorta di effimera quanto deleteria coerenza (leggi partito preso) il processo innescato deve ormai andare avanti ad ogni costo, non fosse altro per non perdere ulteriormente la faccia.

Non è intento di questo povero scriba offendere alcuno, ma certo, nonostante eventi che travalicano di molto le altrettanto povere Rsu, rimane lo sconcertante dato di fatto che una grossa mano alla destabilizzazione in atto del settore ferroviario l'hanno data proprio loro attraverso una passività/complicità che lascia esterrefatti. Ed ora un quesito a cui tutti potranno rispondere attraverso il nostro sito: la Rsu rappresenta gli interessi dei lavoratori, oppure quelli di quattro compari?

Collodi



Transiberiana, iniziati i lavori di ammodernamento

Il 22 settembre scorso la Russia ha dato il via alle opere di ammodernamento della ferrovia Transiberiana nel tratto orientale che porta al confine con la Corea del Nord. Quando i collegamenti ferroviari tra le due Coree, di cui abbiamo dato notizia nel precedente numero, saranno ripristinati sarà possibile il collegamento completo tra la Transiberiana e la Transcoreana attraverso la costruzione di un nuovo tratto di linea ferroviaria. Intanto -ha assicurato Viktor Popov, Presidente delle ferrovie russe orientali - il collegamento è effettuato con il rinnovo della tratta che collega la città siberiana di Ussuryisk con la stazione di frontiera di Khassan sulla base di un accordo che Russia e Corea del Nord avevano firmato l'anno scorso in occasione della visita del premier nordcoreano Kim Jong a Mosca. (da France Presse)

Gran Bretagna, alleanza contro il trasporto su strada

Operatori ferroviari del settore merci e gruppi specializzati nella logistica tentano un accordo per dare l'assalto al trasporto su gomma mediante l'offerta di un servizio "porta a porta" con tariffa unica e inferiore del 20% rispetto a quelli praticati dalle imprese di autotrasporto.

I soggetti impegnati in questa iniziativa sono TDG, la compagnia britannica di logistica, e Rail Freight Group. (Lloyd's List International)

Belgio, ognuno i suoi supertreni

Un forte contrasto strisciante sta caratterizzando i rapporti tra l'operatore tedesco, Deutsche Bahn, e quello

belga della SNCB per la scelta dei supertreni che collegheranno la Germania con Parigi attraverso la rete belga.

Leo Pardon, direttore generale della SNCB ha infatti escluso che il treno AV di nuova fabbricazione ICE-3 percorrerà la rete belga a partire dal 15 dicembre come invece appare sulla stampa tedesca.

Il treno tedesco non ha ancora ottenuto l'omologazione per viaggiare sulla



rete della SNCB che, stando alle previsioni di Leo Pardon, non potrà essere concessa prima della fine del 2003, quando, salvo complicazioni, dovrebbe avvenire l'apertura della linea ad alta velocità. (L'Echo)

Intervento d'autorità del governo sulle ferrovie inglesi

La scarsa pulizia e la bassa qualità del servizio hanno costituito il pretesto per l'intervento dell'autorità pubblica sulle ferrovie inglesi. Il Ministro dei trasporti Alistair Darling ha duramente ammonito il responsabile dell'autorità che sovrintende alla qualità dei servizi, Richard Bowker, minacciando la sospensione degli investimenti concessi per i progetti immediati ed urgenti e la revisione del sistema di concessioni ferroviarie in vigore in Gran Bretagna. (The Independent)

§ Anche in Francia arrivano le procedure di raffreddamento

La SNCF ha iniziato nel mese di ottobre le consultazioni dei sindacati dei ferrovieri su un progetto per la prevenzione dei conflitti nell'impresa e per la gestione delle procedure di "decantazione" e di raffreddamento. Si tratta di una novità nelle relazioni sindacali francesi, tradizionalmente rigide e volte ad assicurare ai lavoratori la piena libertà di ricorso allo sciopero.

Ora, al centro del sistema di regolazione delle relazioni industriali, sono state collocate esigenze e priorità di ordine generale quali i disservizi che ricadono sull'utenza ferroviaria e gli ingenti danni che si abbattano sull'impresa pubblica. La preoccupazione dei sindacati dei ferrovieri francesi è che non si giunga a restrinzioni eccessive

del diritto di sciopero. (ndr)

Treno contro elefante

Curioso incidente ferroviario nello Zimbabwe: un treno ha investito un elefante in una località chiamata Hwange sulla linea ferroviaria che collega Victoria Falls con Bulawayo. Il treno, a causa dell'urto, è deragliato provocando il ferimento di molte persone che sono state ricoverate nell'ospedale di Hwange. Circa la sorte dell'elefante non si sono avute notizie. (The Gold Coast Bulletin)

Deutsche Bahn cede quote di una sua impresa

Intensi contatti sono in corso tra la Deutsche Bahn ed il governo danese per la cessione del 50% delle azioni della compagnia di ferry Scandlines

DALL'ESTERO DALL'ESTERO DALL'ESTERO DALL'ESTERO

AG che trasporta circa 20 milioni di viaggiatori l'anno tra la Germania, la Svezia, la Danimarca e le Repubbliche Baltiche. L'altra metà delle quote è detenuta dal governo danese che acquisendo la quota tedesca si assicurerebbe l'intero pacchetto. (AFX Europea Focus)

Renfe: cinquecento chilometri di linea AV in pochi anni

Partita in ritardo rispetto ad altri paesi europei, Renfe, l'impresa di trasporto ferroviaria spagnola, ha conseguito in pochi anni risultati ragguardevoli anche nel settore dell'Alta Velocità. La Bei ha recentemente accordato un prestito di 2,5 miliardi di euro al GIF (Gestor de infraestructuras ferroviarias) per finanziare lo sviluppo della rete AV. Sono quasi 500 i chilometri della nuova linea AV che collega Madrid con Siviglia su un sistema a tecnologia avanzata fornita prevalentemente dall'industria tedesca sulla quale sfrecciano i supertreni AVE realizzati con tecnologia francese e di fatto in stretta derivazione del TGV Atlantique.

Questo collegamento ad AV consente la realizzazione di una velocità commerciale di 211 km/h ed una riduzione di percorrenza di due ore e un quarto sulla relazione Madrid-Siviglia in aperta concorrenza con il trasporto aereo cui ha già sottratto il 2% del traffico e con il trasporto su gomma al quale ha invece eroso più del 30%.

Su questa tratta è entrato in esercizio anche la flotta Talgo 350 "Becco di papero", 18 treni completi derivati dalla tecnologia tedesca dei treni AV Ice 350, treni con struttura leggera e confortevole che costituiscono un vero e proprio punto di forza del trasporto ferroviario in Spagna.

Nel 2003 dovrebbe entrare in esercizio un nuovo tratto di linea AV tra Madrid, Saragozza e Lerida -circa 450

chilometri-, sulla nuova relazione Madrid-Barcellona lungo la dorsale di collegamento con la Francia dove è previsto il raccordo con l'A.V. della



SNCF e con l'altra relazione spagnola Malaga-Cordoba. (ndr)

Tunnel ferroviari sotto la Manica, incremento dei treni merci

Due nuove pensiline per treni merci "shuttle" sui due versanti francese e inglese entrano in servizio nel tratto di collegamento sotto la Manica per incrementare il traffico ferroviario ed alleviare le difficoltà economiche che affliggono la compagnia che gestisce i treni all'interno del tunnel (tra giugno e settembre si è registrato un calo del 3% del trasporto passeggeri che su base annua porta ad un calo del 10% con un minor introito che peserà sulle tasche degli inglesi intorno ai 330 milioni di sterline). Si tenta dunque di ovviare alle difficoltà facendo ricorso a nuove e più veloci locomotive che

sono state acquistate per ridurre i tempi di percorrenza attraverso il tunnel.

Di fatto, la gestione del tratto sotto la Manica resta la sola in mano privata dopo che il nuovo operatore Network Rail -finanziato da Strategic Rail Authority- ha rilevato da Railtrack il pacchetto azionario e quindi rinazionalizzato, sotto mentite spoglie, le ferrovie di Sua Maestà. Ma le previsioni economiche per il futuro non sono buone, Eurotunnel rischia il crollo nel 2006 se le performance dovessero continuare a rimanere sui livelli attuali. (Sunday Times e Le Monde)

DB: ispezioni sulle sospensioni dei carrelli

L'ente di controllo delle ferrovie tedesche Eba ha convocato i rappresentanti della Deutsche Bhn e di Bombardier, la più grande impresa mondiale di costruzione di materiale rotabile, per esaminare il problema delle fenditure riscontrate durante i controlli di routine sulle locomotive in servizio nel segmento dell'Intercity Express. Intanto il materiale rotabile su cui è stato registrato il difetto è stato ritirato dal servizio. (Bloomberg News)

Belgio: separazione (?) tra rete e trasporto ferroviario

Diversamente da quanto avvenuto in 9 Stati membri della UE, compresa l'Italia, nei quali si è provveduto a separare giuridicamente l'infrastruttura dalla gestione del trasporto ferroviario, in Belgio per evitare il dimezzamento della SNCB, ovviamente contrastato dai sindacati dei ferrovieri belgi, sono stati costituiti due enti parastatali che si divideranno i compiti. Il primo si



occuperà di garantire la distribuzione delle tracce ferroviarie -"slot"- tra le diverse società che utilizzano le rete in concorrenza tra di loro (!). Il secondo, invece, sarà un organo di controllo e di ricorso per eventuali discriminazioni e segnalazioni di mancato rispetto delle direttive comunitarie. Si tratta di due "authority" che dovrebbero sovrintendere all'applicazione delle direttive europee e garantire la concorrenza. Non si capisce di quale concorrenza si tratti dal momento che SNCF rimane sostanzialmente integra nella proprietà della rete e delle attività di trasporto, ma è chiaro che se il modello belga sarà accolto dalla UE non si capisce la scelta a suo tempo operata dal governo italiano di separare giuridicamente le attività delle FS costituendo le società Trenitalia, RFI e le altre società di gestione patrimoniale (Metropolis, Grandi Stazioni, ecc.). (L'Echo) (NdR)

Nuova campagna tariffaria della DB

Sconti dimezzati sugli abbonamenti annuali per migliorare i bilanci della Deutsche Bahn. Il nuovo sistema di tariffazione dei biglietti e la riduzione dal 50 al 25 per cento degli sconti praticati sugli abbonamenti annuali dovrebbero assicurare alla casse della DB un incremento di entrate pari a 100 milioni di euro. Ma l'operazione appare assai dubbia se -come riporta il Financial Times Deutschland- per l'operazione di riforma tariffaria si calcola che verranno spesi 200 milioni di euro. (Bloomberg News). Alla riforma tariffaria si è pervenuti per far fronte ad una difficile congiuntura economica seguita ad una politica di consistenti investimenti per far fronte ai danni causati dall'alluvione in Sassonia che secondo i primi calcoli delle ferrovie tedesche, comporteranno una perdita di circa 640 milioni di euro. La nuova strategia tariffaria, tuttavia, secondo le speranze riposte dalla DB punta sul trasporto di massa a bassi prezzi per aggredire ed abbattere il trasporto auto, ancora a livelli molto alti in tutta la Germania. Si punta molto sull'effetto "sconto" per le prenotazioni che

consentirà agli acquirenti una riduzione del 40% sul costo dei biglietti. Saranno aboliti anche i supplementi per i viaggi in IC e ICE e tutte le agevolazioni applicate fino ad ora sulla tariffa ordinaria. I ragazzi fino a 14 anni accompagnati dai genitori o dai nonni saranno ammessi a viaggiare gratuitamente. Inoltre il costo del biglietto è progressivamente più conveniente con l'aumentare della percorrenza. Ma le associazioni dei consumatori non sembrano entusiaste di questo nuovo sistema di tariffazione. (Die Welt)

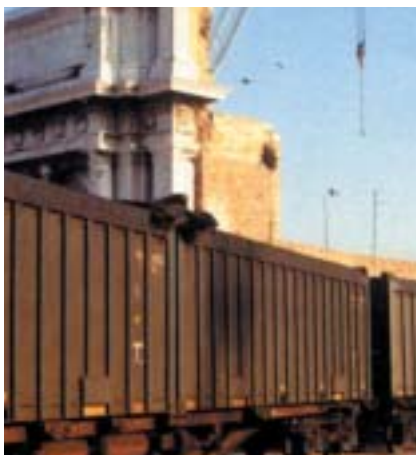
Railtrack, azionisti votano controvo- glia la liquidazione delle loro quote

Rispetto alla quotazione massima di 280 pence, le azioni Railtrack dovrebbero ricevere un rimborso che potrebbe variare tra i 252 e i 260 pence ma oltre alla detrazione per spese di gestione di un pence per ogni azione, il rimborso sarà rateale. Una prima rata di 200-220 pence in gennaio e la

rimanenza entro la fine del 2003. E' questo il compromesso su cui sembra essersi attestata la laboriosa mediazione della compagnia Deloitte ad Touche alla quale l'assemblea degli azionisti ha affidato l'incarico di liquidazione della Railtrack che torna così in mano pubblica. Molti azionisti si sono sentiti raggirati e defraudati dal Governo che -secondo alcuni esperti di mercato- sarebbe intervenuto troppo precipitosamente a dichiarare -per bocca dell'ex ministro Stephen Byers- la compagnia ferroviaria insolvente. (Financial Times e The Guardian)

Ambienti rumorosi, dalla U.E. limiti più severi

Parlamento Europeo e Consiglio hanno raggiunto l'accordo sui requisiti minimi di sicurezza in materia di esposizione al rumore sui luoghi di lavoro. La direttiva, che formalmente verrà adottata entro la fine dell'anno, offrirà maggiori tutele ai lavoratori che sono esposti in ambienti di lavoro rumorosi fissando limiti più restrittivi rispetto agli attuali pur tenendo conto delle esigenze delle aziende che operano in particolari condizioni settoriali. In sostanza si tratta di un abbassamento al limite di 87 decibel (inteso come media calcolata su un periodo di una settimana) rispetto a quello attuale fissato sui 90 db. E' previsto un periodo dei tre anni per l'adeguamento degli impianti prima che la norma entri in vigore con eccezione del comparto della musica e dell'intrattenimento per il quale è previsto un periodo complessivo di cinque anni.



Attività & Attualità

Passaggi d'area, contestate le continue violazioni

In una nota del 15 ottobre, la Segreteria Generale dell'Or.s.a.-Ferrovie ha segnalato alla FS Holding Spa le continue violazioni compiute recentemente in ambito Rfi e Trenitalia nell'immissione in area quadri di personale dipendente dalle società del Gruppo in assenza di accordi e in aperta contrasto delle norme previste dal CCNL90/92 e dall'accordo quadro del 18 novembre 1994. Tutto ciò mentre, in diversi casi, si sono negati riconoscimenti a dipendenti in possesso di requisiti e di idoneità conseguite nello svolgimento di incarichi realmente svolti scavalcandone quindi nelle loro legittime aspirazioni.

"Autostrada viaggiante", attivato il presenziamento

Dal 31 di ottobre scorso una circolare della Direzione Tecnica di RFI dispone il presenziamento da parte di un addetto per le vetture riservate ai camionisti sui treni denominati "Autostrada Viaggiante".

La soluzione è maturata a seguito della presa di posizione assunta dall'Or.s.a. - Ferrovie nel mese di luglio al momento dell'entrata in servizio di tali treni e concretizzatasi con il verbale di accordo sottoscritto tra la Divisione Cargo e l'Or.s.a..

Grazie a tale accordo il personale di macchina è ora sgravato da ogni responsabilità.

Inoltrata una nota di protesta al Ministro della Difesa

Dopo aver segnalato ripetutamente (alla Direzione Generale R.U. delle FS ed al Comandante del 2° Battaglione Genio Ferrovieri) la mancata corresponsione delle indennità accessorie al personale del Genio Ferrovieri in servizio sulla rete ferroviaria, la Segreteria Generale Or.s.a.-Ferrovie si è rivolta al Ministro della Difesa, On. Antonio Martino sollecitando un suo intervento risolutivo nell'annosa e penosa vicenda. Dal novembre del 2000 i militari del Genio Ferrovieri non hanno percepito le competenze accessorie per i servizi ai treni resi alle FS. Anche dopo la firma della nuova convenzione -in vigore dal maggio 2001- che ha modificato i trattamenti economici riconoscendo ai genieri una indennità giornaliera forfettaria di circa 17 euro al giorno, la musica non è cambiata. Di fatto i militari -molti dei quali sono ora in servizio nelle FS- sono rimasti a "becco asciutto" ed attendono la regolarizzazione delle loro spettanze e la fine di un rimpallo di responsabilità che non si addice a chi, generalmente, onora gli impegni per istituto.

Il Gabinetto del Ministro ci ha informato con nota n. 1/52464/7.7.40.1/02B del 4 novembre 2002 di aver inoltrato all'ispettorato Logistico dell'esercito ed alla Società FS la richiesta dell'Or.s.a per l'esame di competenza.

Vigilantes a bordo e nelle stazioni

La Divisione Passeggeri ha comunicato l'avvio di una sperimentazione di tre mesi relativa ad un "progetto per la tutela dei beni di Trenitalia spa sia nelle stazioni che a bordo". Si tratta di un esperimento eseguito da Investigatori della Soc. Mondialpol analogo a quello attivato sui treni della

rete sud dell'Inghilterra dalla società South West Trains: "Addetti alla sorveglianza in ambito ferroviario".

Gli Investigatori operano sia all'interno delle stazioni che a bordo dei treni. Nelle stazioni la sorveglianza sarà svolta lungo i marciapiedi dei binari in cui avviene il garaggio fino alla partenza dei treni. A bordo dei treni il servizio consiste nell'esercitare il controllo all'interno delle carrozze e svolgendo le funzioni di polizia per l'accertamento delle infrazioni sotto l'autorità del Capotreno.

Per la sperimentazione sono state scelte le relazioni notturne tra Agrigento e Milano, Roma e Reggio Calabria, Bologna-Lecce, Villa S. Giovanni-Roma Tib., Lecce-Foggia, Roma T.ni-Salerno, Sapri-Rosarno e Termoli-Pesaro. Se l'esperimento funziona è prevedibile l'estensione del servizio che, ovviamente, dovrebbe gradualmente sostituire quello fin qui svolto dalla Polfer che sarà invece impegnata in compiti d'istituto più qualificati.

Apri "Patronato Amico"

La Segreteria Generale Or.s.a.-Ferrovie ha diramato un primo elenco di 11 sedi regionali e 23 sedi provinciali individuate e comunicate al Ministero del Welfare per l'espletamento delle attività di patronato. L'iniziativa è stata avviata dopo che l'Assocontribuenti che finora ha svolto in convenzione i servizi CAF, la inoltrato domanda di adesione all'Or.s.a. la quale è in possesso dei requisiti di legge per organizzare servizi di patronariato.

Trenitalia, una commessa d'oro per infoltire la flotta degli ETR

Sono sessanta le nuove locomotive bitensione che Trenitalia ha commissionato al consorzio Trevi per un importo complessivo di 328,5 milioni di euro. Si tratta del quarto contratto stipulato in pochi mesi. Nel mese di giugno un altro ordine di 78 carrozze per ETR 500 per un importo di 140 mln di euro era stato concluso subito dopo quello di manutenzione per tutti gli ETR (15 mln di euro) e quello per l'applicazione dei trasformatori di corrente che consentono di utilizzare i motori dell'ETR anche sulla rete francese che eroga 25 mila volts. Attualmente la flotta degli ETR 500 conta 56 treni tutti risalenti



all'epoca Necci ma le composizioni regolarmente in servizio sono assai di meno a causa dei cicli di manutenzione e dei fermi provocati dalla mancanza di ricambi. Il consorzio Trevi, che attualmente è formato da Alstom (ex Fiat Ferroviaria) AnsaldoBreda, Bombardier (ex Tecnomasio) e Firema, non aveva più avuto ordinativi praticamente dal 1994 anche in conseguenza dei non pochi disguidi e disservizi evidenziatisi nel corso del preesercizio e dopo l'entrata in servizio dell'ETR 500. (Sole 24 ore)

Cipe, varato un piano da 123 miliardi di euro per le FS

Lo scorso 29 settembre il Cipe ha approvato il piano di investimenti presentato dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS per complessivi 123 miliardi di euro di cui 98 a carico dello Stato. Si tratta di un piano di svolta che segna un'inversione di tendenza nella missione che FS ha accettato di svolgere: quella di puntare alla modernizzazione e allo sviluppo dell'infrastruttura. Una conseguenza logica della "legge obiettivo" varata dal Governo per fronteggiare le priorità che sposterà sempre più l'attenzione su RFI e sulla sua capacità di cantierizzare gli investimenti piuttosto che su Trenitalia cui è invece lasciata la missione di organizzare ed attuare i servizi di trasporto. Con il nuovo piano d'investimenti entra nelle priorità il prolungamento dell'AV da Salerno a Reggio C. che inizialmente non rientrava nei programmi e nei piani di Cimoli e perde di consistenza quella strategia, tanto cara all'ex Presidente Demattè, secondo la quale il futuro del trasporto ferroviario si sarebbe giocato sull'attrazione dei traffici delle aree metropolitane e dei passeggeri delle medie distanze (300-400 chilometri di percorrenza). Teorie che lasciano il tempo che trovano perché le risorse più volte annunciate, in realtà, non si sono mai rese disponibili se è vero che anche in questo caso, rispetto ai 123 miliardi, quelli realmente disponibili non superano il 18%, quindi sarebbe ora di concentrarsi su pochi progetti ritenuti effettivamente prioritari e portarli a completamento in tempi più consoni con la loro valenza prima sociale e poi commerciale. (N.dR)

Crisi Fiat, proteste e blocchi anche nelle stazioni ferroviarie

Novembre grigio anche per i passeggeri delle ferrovie e degli aeroporti oltre agli automobilisti bloccati ai caselli autostradali, che a causa delle frequenti proteste messe in atto dagli operai dello stabilimento Fiat di Termini Imereze sono stati costretti a lunghissime attese per poter raggiungere le loro destinazioni.

Per qualche ora è stato bloccato il traffico navale anche nello Stretto di Messina, ma dopo l'avvio del confronto con il Governo e l'assicurazione del mantenimento in produzione dello stabilimento siciliano, la protesta è rientrata.

Intanto avanzano ipotesi di conversione degli stabilimenti per diversificare la produzione tenuto conto delle grandi capacità infrastrutturali esistenti nel polo industriale di Termini.

Singolare protesta: se non si mangia non ti lavoro!

A Napoli C.le il personale viaggiante della Divisione regionale decide di non effettuare lavoro straordinario come forma di protesta in difesa del diritto ad un pasto giornaliero che abbia quei requisiti qualitativi previsti dall'Art 27-CCNL. La protesta, seguita dalla quasi totalità dei lavoratori, appare abbastanza singolare, ma efficace se si considera che per attuare uno sciopero sarebbero occorse diverse settimane di preparazione con risultati oltretutto incerto, mentre invece la Dirigenza, prevedendo una indispensabile soppressione di treni, in tal caso si è vista subito costretta a correre ai ripari per assicurare quanto prima che le richieste venissero soddisfatte. In tal modo il ferroviere dimostra che non è solo il guadagno che lo riguarda ma anche la qualità della vita lavorativa che in ferrovia purtroppo rischia di tornare indietro di parecchi anni se non si manterrà alta la guardia contro una inutile e forsennata politica di risparmi che non produce alcun effetto benefico sul bilancio aziendale, ma che al contrario sta creando un clima di disagio complessivo i cui effetti si ripercuotono negativamente sulla regolarità e sui livelli qualitativi del servizio ferroviario. Quanto detto vale anche per le gravi problematiche connesse al materiale rotabile che costantemente, nonostante i numerosi rapporti informativi dei capi treni, viene attestato ai binari di partenza in condizioni spesso inaccettabili e per la sua vetustà e per la scarsissima manutenzione, con effetti devastanti sull'immagine di Trenitalia, verso la quale il giudizio da parte dei viaggiatori arriva sempre meno lusinghiero all'orecchio del personale del treno, che si sentirebbe oltretutto alquanto umiliato dalle frequenti affermazioni su una scarsissima attenzione che porrebbe alla indecenza del luogo di lavoro dove esso stesso sarebbe costretto a lavorare. Dunque il treno come luogo di lavoro, le mense come momento di ricreazione costituiscono dei cardini essenziali sui quali ruotano anche l'immagine, la dignità, e la professionalità del personale di bordo, la cui presenza a bordo rappresenta il biglietto da visita al cospetto dei viaggiatori della prima società nazionale produttrice di servizi di trasporto su ferro. Allora che ben avvengano spesso iniziative encomiabili, come quella di Napoli, di rinunciare ad un sicuro guadagno in difesa di una dignitosa vita lavorativa, anche per ulteriori nobili proteste, visto che lo sciopero, pur arrecando ai lavoratori un danno economico, da un pò di tempo a questa parte appare paradossalmente come un lusso che i ferrovieri non possono più permettersi. (Dino Ranaldi)

Quadri: "Non solo doveri"

Convegno nazionale dei Quadri organizzato dalla Segreteria Nazionale del Sapie alla sala convegni dell'Hotel Universo di Roma in data 28 novembre. Lo slogan ben sintetizza il tema del convegno che ovviamente costituisce un'occasione utile per di approfondimento sull'andamento del negoziato contrattuale e, in particolare, delle soluzioni che nell'articolato del CCNL sono reputate necessarie per la tutela dei Quadri.

STRUTTURA FEDERATIVA Or.S.A. FERROVIE

SEGRETERIA GENERALE

ESECUTIVO

Armando ROMEO
Giulio MORETTI
Antonio CACCIAGLIA
Marco MARIANI
Bruno SALUSTRI

Segretario Generale
Segretario Generale Aggiunto
Membro di Segreteria
Membro di Segreteria
Membro di Segreteria

SEGRETARI SETTORI

SETTORE MACCHINA

ex COMU
ex SASM
SAPS
SAPIE
SALPAS
SAT
SPV
SINFAT
SALSEFS
SADAF

Pasquale GIAMMARCO
Pierino BERNARDINI
Giuseppe MALTESE
Antonio BATTISTI
Claudio FIORENZA
Edo PANTINI
Rosario LOFFREDO
Italo GATTI
Antonio CARRERA
Rosario Michele Albe GERONIMO

SETTORE NAVIGAZIONE

Vincenzo SCIARRONE

SEGRETERIE REGIONALI/COMPLI e SEGRETARI

ABRUZZO
MARCHE
UMBRIA
PUGLIE
REGGIO EMILIA
SARDEGNA
TOSCANA
LIGURIA
LOMBARDIA
CAMPANIA
SICILIA
REGGIO CALABRIA
LAZIO
PIEMONTE
FRIULI VENEZIA GIULIA
VENEZIA
VERONA

Leonardo AMADIO
Flavio FIORINI
Maurizio MARSILI
Gianfranco CARRIGLIO
Lucio CIANCIULLO
Mauro RENIS
Santi TURCHERIA
Marco Antonio BELLICANO
Adriano Giuseppe COSCIA
Massimo COSENTINO
Gaspere NICOLOSI
Santo LABATE
Claudio PICCIRILLI
Giuseppe CAMPANELLA
Mario MESSINA
Alessandro TREVISAN
Paolo MINOIA



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



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