



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

IL FERROVIERE

autonomo e di base

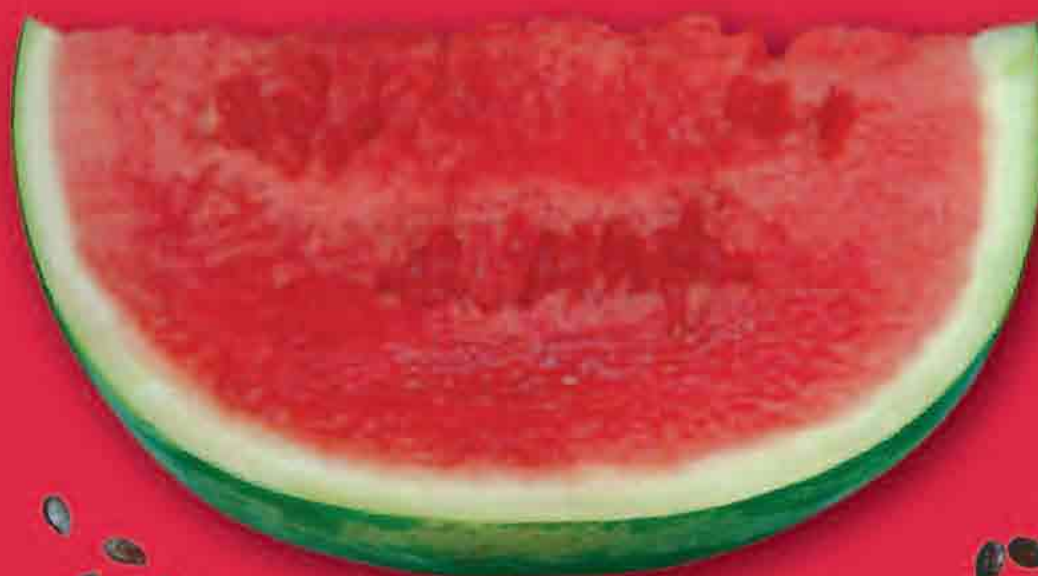
Il futuro incerto delle FS



ANNO II

N° 1

Gennaio - Agosto 2006



Ti togliamo ogni disturbo.



Nuova Polizza Ricoveri

- € 90,00 Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto non comportanti intervento chirurgico
- € 120,00 Indennità giornaliera per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico
- € 50,00 Indennità per convalescenza post ricovero
- € 50,00 Indennità per terapie ambulatoriali
- € 800,00 Massimale annuo di rimborso spese mediche per ricoveri da malattia, infortunio o parto comportanti intervento chirurgico
- € 25,00 Premio mensile

Per quanto riguarda le "condizioni particolari delle prestazioni" e le "norme di applicazione", si rinvia alle condizioni di assicurazione che regolano la polizza, che vengono contestualmente consegnate alla sottoscrizione delle schede di adesione.

ISTITUTO NAZIONALE ASSISTENZA TRASPORTI

Via Cristoforo Colombo, 112 - 00147 Roma
Tel. 06/5137845 - FS 970.65130 - tel. 06.51574220 - FS 970.65105
www.inat.it





Divulgazione
Editoriale
Informazione
Promozione
Sindacati
Autonomi

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

Spedizione in abbonamento postale 45%

Art. 2 comma 20/B - Legge 23.12.96 n. 662

Filiale di Roma

Abbonamento Annuo € 5,68

Direttore Editoriale

ARMANDO ROMEO

Direttore

GIULIO MORETTI

Direttore Responsabile

GIANFRANCO ANTONIALI

Direzione e Redazione

c/o Segreteria Generale OR.S.A.

Via Magenta, 13 - 00185 Roma

Tel. 06/4456789 - Fax 06/44104333

Comitato di Redazione

Ezio Ordigoni

Alessandro Trevisan

Carmelo Pugliese

Valentino Mandalari

Stampa

CENTRO POLIGRAFICO ROMANO

Via Dorando Petri, 20 - 00011 Bagni di Tivoli (RM)

Tel. 0774/376818 - Fax 0774/354267

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

LE NOSTRE POSTE SU INTERNET

E-MAIL: sg.orsaferrrovie@sindacatoorsa.it

www.sindacatoorsa.it

Servizi Utili per chi ci contatta:

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

Sommario

4

17 luglio.
Accordo con il ministero dei trasporti

5

Gruppo FS.
Profondo rosso? ...ancora?

9

Eccesso di privacy. Ovvero come
occultare i passaggi di area. E non
solo...

11

La storia infinita (VACMA)

13

Sperimentazione su tre locomotori E464
nella tratta Roma Termini-Fiumicino
dal dispositivo "vigilante"

18

È nato "Olimpus" l'osservatorio
sulla sicurezza del lavoro

22

Voci sulla rotaia

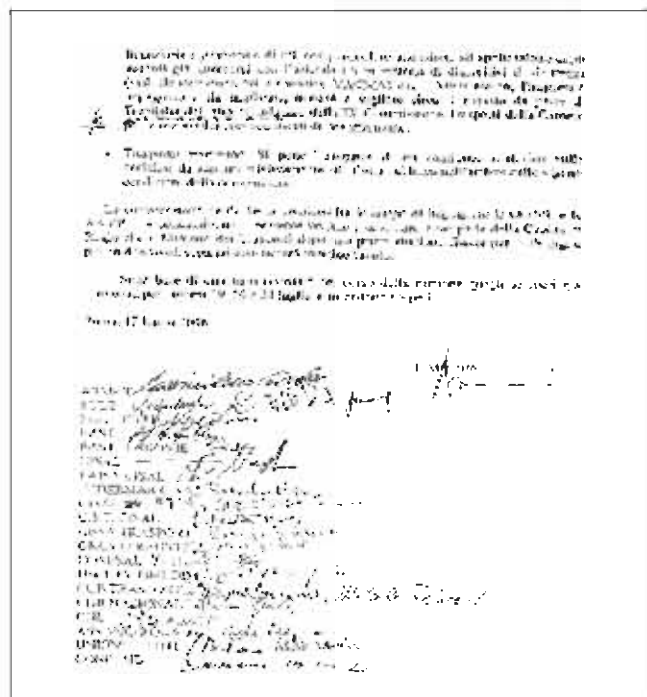
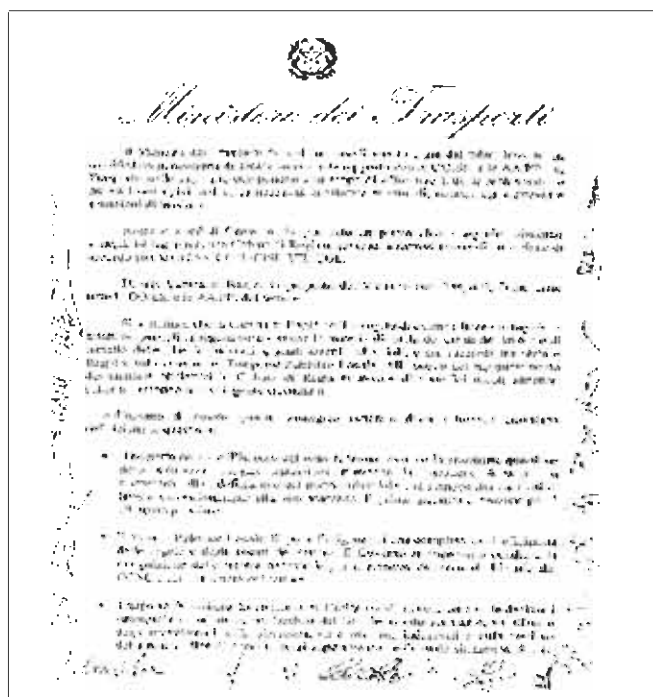


Chiuso in tipografia il 28 agosto 2006



17 Luglio

Accordo con il ministero dei trasporti



L'accordo del 17.7.2006 con il Ministro dei Trasporti, rimette a fuoco aspetti fondamentali delle vertenze in atto nel comparto trasporti lasciate in ombra dall'accordo tra Presidenza del Consiglio e Filt-Fit-Uilt del 14.7 sulla c.d. "cabina di regia" e riallinea la composizione di quel tavolo alla geografia reale della rappresentanza sindacale nel comparto trasporti.

Nella parte generale viene sottolineato un forte richiamo alla necessità di direttive generali di regolazione anche in materia di tutela dei diritti del lavoro (applicazione CCNL di settore per tutte le imprese) e di rispetto delle libertà sindacali per porre termine ad una situazione che, oltre a ledere i diritti dei lavoratori e delle loro organizzazioni sindacali, alimenta la conflittualità del settore.

In particolare nelle trasporto ferroviario vengono messi in primo piano i problemi da cui è necessario ripartire per poter dare credibilità ad una nuova fase di relazioni industriali.

Viene confermato che il confronto sulle decisioni strategiche da adottare avverrà nell'ambito dello attuale

assetto societario (unicità del Gruppo FS).

Viene posta particolare attenzione all'applicazione degli accordi intercorsi sulla dissociazione del dispositivo VACMA, ormai sparare sul vacma è come sparare sulla croce rossa e anche se continuano a piovere interventi e prescrizioni delle ASL (ultimo quello di Torino), è assolutamente fondamentale, per ridare fiducia al sistema di relazioni industriali, ripartire dall'applicazione degli accordi (il cui perno centrale è la disgiunzione della vecchia apparecchiatura). La revoca dei provvedimenti di licenziamento dei colleghi, maturati nell'ambito di vicende legate alla sicurezza, completa un quadro da cui è possibile far ripartire il confronto sui gravi problemi che attanagliano l'azienda FS e il trasporto ferroviario.

Ovviamente si tratta solo di un accordo, non della soluzione dei problemi, ma è un passo importante per chi come noi ha scelto la strada faticosa e a volte contraddittoria delle risposte concrete ai problemi dei lavoratori, sapendo che il conflitto sindacale è solo uno strumento e non il fine ultimo di un'organizzazione sindacale.

Gruppo FS

Profondo rosso? ...ancora?

Su tutti i principali mezzi di informazione è apparsa, alla fine di maggio, la notizia del pesante deficit di bilancio del Gruppo FS, confermando i dati anticipati dall'Orsa-Ferrovie nel comunicato del 21 aprile. I dati del "progetto di bilancio consolidato 2005" approvato a fine maggio ci dicono che il 2005 si è chiuso, per il Gruppo FS, con una perdita di 465 milioni di euro, a fronte di una perdita di 125 milioni di euro nel 2004 e di un attivo di 31 milioni nel 2003. Più difficile la situazione di Trenitalia che si attesta a circa 632 milioni di euro di passivo contro le perdite di 327 milioni nel 2004 e di 18 milioni, sempre di euro, nel 2003.

Le previsioni per il 2006 sono, se possibile, ancora peggiori. Il Gruppo FS dovrebbe attestarsi a oltre 1.800 milioni di euro di perdite e Trenitalia a circa 1.300 milioni di euro di passivo.

Ma cos'è successo in questi tre anni? Cosa ha comportato effetti così disastrosi da minare il

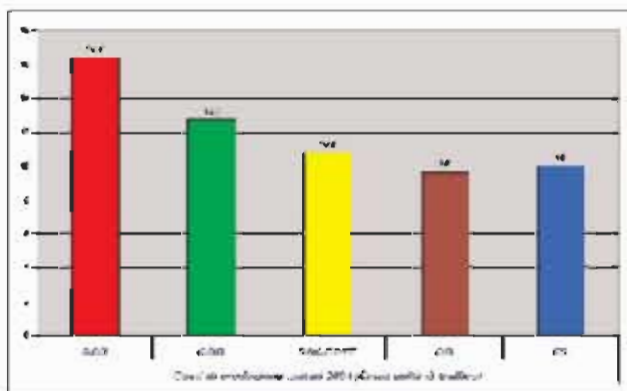
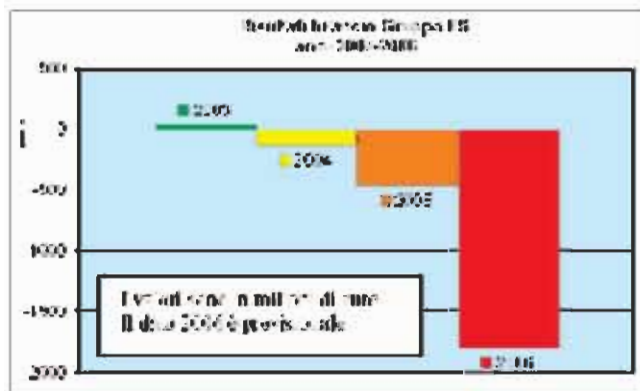
bilancio aziendale? I ferrovieri che ovviamente si porranno queste domande, dopo un breve esame di coscienza constateranno che in questo periodo è peggiorato l'orario di lavoro, è aumentata la produttività e i ritmi di lavoro, è diminuito il numero dei ferrovieri e che anche il rinnovo dell'ultimo biennio contrattuale è giusto in linea con l'inflazione ufficiale (quella reale è un'altra cosa).

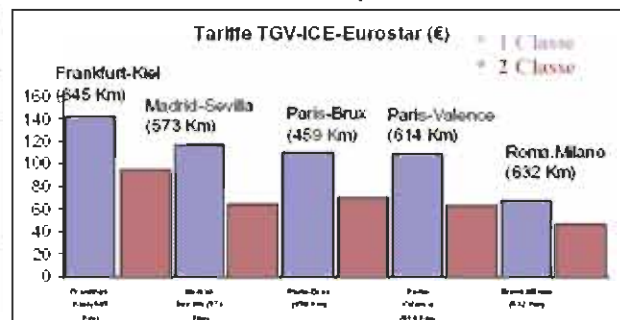
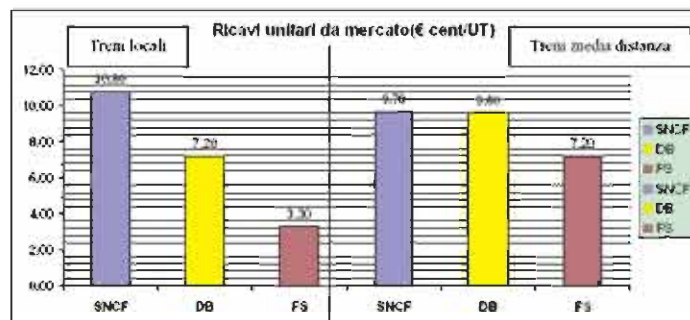
Sui problemi del Gruppo Fs e sul suo conto economico riteniamo utile svolgere un approfondimento in quanto sono i temi che caratterizzano una vertenza che è già in atto (vedi assemblea nazionale RSU del 30 maggio 2006) ma che entrerà nella sua fase cruciale a partire dal prossimo autunno con l'avvio del rinnovo contrattuale del CCNL che scade a fine 2006 e magari anche con la riedizione di una direttiva governativa sulle ferrovie (che auspichiamo più illuminata delle precedenti).

La produzione e i ricavi da mercato

I dati di produzione di Trenitalia registrano un calo continuo delle unità di traffico trasportate, con l'eccezione del trasporto locale sempre in continua crescita, sia nel settore passeggeri che merci dal 2000 sino al 2003, anno che curiosamente coincide con l'attivo di bilancio dell'era Cimoli.

Dal 2004 il trasporto passeggeri riprende a crescere e pur registrando la pesante flessione del 2005 anche le tonnellate trasportate riprendono a crescere. In tutto questo periodo (2000-2006) continuano però a crescere sia la produttività dei ferrovieri (riduzione del numero dei dipendenti e aumento di produzione trasporto regionale) che gli introiti da traffico (variazione del cosiddetto mix tariffario). In effetti come risulta anche dai grafici la produttività dei ferrovieri italiani è tra le più alte d'Europa e il costo di produzione per unità di traffico





(pass./Km – Tonn./Km) il più basso d'Europa, con l'eccezione delle DB (ferrovie tedesche) ottenuta attraverso il trucco contabile del trasferimento di una quota del costo del lavoro (cd. Extracosto sin dal 1992) ad una società dello stato.

Ma se i ferrovieri italiani sono tra i più produttivi d'Europa, se i costi di produzione sono i più bassi, se gli introiti da traffico sono comunque cresciuti, se la produzione complessiva dal 2003 (anno dell'attivo di bilancio - +31 M?) è aumentata, cosa ha prodotto la difficilissima situazione di bilancio che ci troviamo ad affrontare?

Le tariffe e i contributi da stato

Il trasporto ferroviario in Italia vive la contraddizione di essere, di volta in volta a secondo della convenienza, considerato sia attività industriale sia servizio sociale. Come attività industriale acquista sempre maggior importanza il dato di bilancio (rapporto fra costi e ricavi), ma come servizio sociale lo stato pretende però di mantenere il controllo delle tariffe, anche contravvenendo al criterio del price-cap (metodo di adeguamento delle tariffe) contrattualizzato nei contratti di servizio. Noi come vecchi ferrovieri che propendono sempre per il con-

cetto del servizio sociale, siamo favorevoli a tariffe basse (prezzo politico) che consentono una mobilità per lavoro, studio, ma anche di svago alla portata di tutte le tasche e quindi non ci scandalizziamo, anzi, quando constatiamo che di fatto le tariffe ferroviarie sono ferme ai valori 2001 e sono largamente le più basse d'Europa.

Ci scandalizziamo invece quando constatiamo che i contributi da stato per unità di traffico trasportata sono i più bassi d'Europa (con esclusione della Germania per il trucco su citato), che i contratti di servizio con le regioni (quelli che finanziano il trasporto locale) sono fermi ai valori assoluti del 1997 (non abbiamo recuperato neppure l'inflazione), che lo stato continua a tagliare i contributi a RFI per la gestione della rete, avallando poi scelte scandalose come quella del VACMA per tagliare i contributi per l'extra-

costo del secondo agente di macchina (il famoso K2), che RFI in questa situazione disponga invece di un meccanismo automatico di indicizzazione annuale dei pedaggi (la cifra che ogni treno paga per percorrere la rete) accrescendo le difficoltà di bilancio di Trenitalia.

Quindi uno stato che, colpevole di aver avviato una liberalizzazione selvaggia senza regole minime obbligatorie per le imprese a tutela del lavoro (il CCNL), cerca di realizzare l'impossibile binomio della "botte piena e moglie ubriaca" sulle spalle dei ferrovieri pretendendo da una parte le tariffe politiche (che noi condividiamo), dall'altra (e qui dissentiamo con forza) tagliando continuamente il finanziamento dovuto al servizio ferroviario.

AV opportunità e rischio

L'apertura delle tratte AV, ora solo sperimentale e d'immagi-

Corrispettivi Pubblici unitari (€ cent/UT)

(cent €/UT)	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Cagr
FS	4,5	4,5	4,4	4,3	4,4	3,6	-0,5%
DB	3,3	3,2	2,9	3,0	2,8		-4,2%
SNCF+RFF	3,5	3,3	3,5	4,1	4,4		6,3%
SBB	5,0	5,7	5,6	5,9	6,5		6,8%
ÖBB(*)	6,9	7,0	6,6	6,5	6,5		-1,5%
UK(*)	2,2	3,6	5,2	7,1	7,1		34,4%
UE	3,7	3,8	4,0	4,4	4,4		5,80%

ne, diventerà reale entro il 2008, raddoppiando la capacità di trasporto della linea ferroviaria più trafficata: la Torino-Milano-Roma-Napoli. A parte che a nostro parere le linee ferroviarie AV/AC non sono incluse nel processo di liberalizzazione europeo e che anche disponendo della volontà politica di includerle sarà assolutamente necessario evitare il furore liberista e pretendere quantomeno una rigorosa condizione di reciprocità con gli altri paesi europei (dubitiamo che la Francia apra concretamente le sue linee TGV alla concorrenza, in osservanza del principio "i nostri grandi investimenti sull'AV ferroviaria li sfruttiamo noi"), parimenti sarà utile in caso di apertura alla concorrenza ad imprese a capitale italiano verificarne con assoluta rigore (mancata fino ad oggi) l'idoneità sul piano professionale, organizzativo e finanziario. A parte ciò, la questione di fondo rimane l'atteggiamento con cui Trenitalia affronterà questa concreta opportunità di un relevantissimo aumento di produzione (sia sulle linee AV/AC che sulle capacità infrastrutturali liberate sulle linee tradizionali) che può consentirgli di aumentare gli introiti e di abbattere i costi attraverso le economie di scala. Se però, come ci sembra, Trenitalia arriverà a questo storico appuntamento, nell'attuale stato di depressione, in carenza di organico (che a quella data sarà esaltato dalle uscite relative alla decadenza del Super Bonus) e in carenza di mezzi di trazione e di materiale rotabile, allora questa grande opportunità si trasformerà in un boomerang che esalterà gli spazi e il ruolo della con-



correnza, mettendo in difficoltà anche RFI che non riuscirà a ricavare pedaggi sufficienti a coprire i costi di manutenzione e gli ammortamenti di capitale della nuova infrastruttura, avviando così una nuova spirale negativa per il trasporto ferroviario che occorre assolutamente evitare.

Una nuova dirigenza

Mentre scriviamo queste righe è all'ordine del giorno il cambiamento dei vertici aziendali, l'Ing. Catania per vari motivi (non tutti attinenti al suo operato) ha indubbiamente fallito e sembrano tornare in voga i manager di provenienza ferroviaria che se sono da verificare sul piano della capacità di innovazione, quantomeno garantiscono quella competenza sulla produzione ferroviaria che ci dovrebbe permettere di evitare fiaschi colossali come il cambio orario di Dicembre 2005 (a proposito ma chi è il responsabile di quella topica colossale?).

Ma al di là di una maggior competenza ferroviaria che sarà sicuramente utile, è necessario un cambio di marcia nelle relazioni industriali e nei rapporti con il personale. Serve un rigore etico diverso da quello tenuto negli ultimi anni (gli accordi si

rispettano se no non si debbono firmare), la perdita di credibilità delle parti sociali generata da questi atteggiamenti affossa le relazioni industriali e rende ancora più difficili i cambiamenti necessari. Serve un cambio di marcia nella tutela dell'impresa che deve essere difesa dalla concorrenza, è ora di finirla con quella sorta di acquiescenza che ha visto Trenitalia cedere tracce, mezzi di trazione e personale pensionato, magari con incentivi, alle imprese concorrenti (Dal Fungo, FCU, ecc.) poi magari acquistate dalle imprese nazionali degli altri paesi europei (Rail Italy acquistata da SBB e SFM acquistata da DB, Monferail acquistata da SNCF). Occorre rivalutare le possibili economie di scala perse con una assurda divisionalizzazione in cui (per citare il caso più assurdo) i treni della stessa impresa (Trenitalia) in una certa stazione non possono essere manovrati perché in quella stazione il personale è assegnato a una divisione diversa da quella che effettua il treno, oppure diventano necessarie modifiche spregiudicate dell'orario di lavoro di PdM e PV per recuperare produttività persa con la frammentazione della



produzione nei turni delle diverse divisioni, per non parlare poi della triplicazione di tutti i centri di gestione del personale. Occorre un recupero e una maggiore tutela della professionalità da molti anni abbandonata alla buona volontà dei ferrovieri.

Occorre insomma recuperare un rapporto decente con il personale che deve tornare a sentirsi parte integrante dell'azienda e non come il nemico di un'impresa che lo aggredisce in tutte le possibili occasioni.

Un nuovo rapporto con la Politica

Anche il rapporto con la Politica (con questo termine intendiamo il rapporto con le Istituzioni: Parlamento, Governo, Ministero, ecc.) deve cambiare, da un rapporto ammiccante fatto di compromessi e di promesse molto spesso non mantenute ad un rapporto chiaro. Il Sindacato deve chiedere con forza e determinazione che le regole contrattuali (CCNL attività ferroviarie) siano comuni a tutte le imprese ferroviarie, impegno molto spesso assunto dalla "Politica", in particolare negli accordi stipulati con la nostra O.S., ma fino ad oggi disatteso. A tutti va ricordato che le norme contrattuali sull'utilizzo della forza lavoro, sui turni e sugli orari di servizio fanno parte integrante del problema sicurezza, e nessuno può oggi chiedere ai ferrovieri di misurarsi con un panorama contrattuale "pirata" come quello in atto.

Occorre dare certezza alle risorse e impedire strutturalmente che le risorse destinate al trasporto ferroviario siano preda delle incursioni della politica



come è accaduto nell'ultimo decennio, ma in particolare nell'ultima legge finanziaria, di cui occorre recuperare gli effetti devastanti per il sistema ferroviario e per il Gruppo FS.

Il Governo deve essere impegnato in una politica di riequilibrio modale, non solo attraverso le misure di sostegno alla modalità ferroviaria da tutti riconosciuta come la più conveniente per la collettività, ma anche attraverso un processo di regolazione e controllo della modalità stradale che sulla deregulation e sul mancato rispetto delle poche regole esistenti (limiti di velocità, di carico, di ore di guida) ha basato il suo successo industriale ma nel contempo ha causato un disastro sociale (difficoltà di circolazione stradale e vittime incidenti) e ambientale (inquinamento).

È inoltre necessario risistemare la situazione previdenziale dei ferrovieri, strampalate interpretazioni dell'INPS avallate dal Ministero del lavoro stanno portando i ferrovieri fuori dal loro fondo pensioni, passando così in un decennio dai privilegi delle pensioni baby alla mancata tute-

la delle attività usuranti pur prevista dalla normativa generale.

Un cambiamento impegnativo

Siamo di fronte ad una fase sindacale cruciale e impegnativa che non deve vederci chiusi in una difesa senza respiro, i ferrovieri e l'Orsa devono essere pronti ad affrontare le sfide del cambiamento tecnologico e della liberalizzazione, devono pretendere dalla "politica" regole chiare (clausola sociale), risorse certe e la dovuta attenzione al riequilibrio modale.

Mettendo in chiaro che in questi anni lo sfruttamento del lavoro è andato anche troppo oltre, dobbiamo affrontare con la controparte aziendale il necessario cambiamento organizzativo e le possibili razionalizzazioni, ricercando accordi chiari ed esigibili in cui sia possibile risolvere anche i vecchi e i nuovi problemi dei ferrovieri.

In una fase così difficile è necessario moltiplicare l'impegno sindacale, molti ferrovieri devono abbandonare le facili contrattazioni individuali e stringersi attorno al sindacato per tutelare nell'azione collettiva il futuro loro e della loro azienda. Dobbiamo evitare che possa continuare quello strano parallelismo tra le passate vicende di Alitalia e quelle odierne del Gruppo FS. Come Orsa siamo convinti e determinati a muovere nella direzione descritta, su cui ovviamente auspichiamo possa convergere e proseguire l'azione sindacale unitaria, dando così alla fondamentale partita sindacale dei prossimi mesi le maggiori garanzie di successo possibili.

Quando una Legge non è applicata per tutelare, ma viene presa a pretesto....

- ECCESSO DI PRIVACY - OVVERO COME "OCCULTARE" I PASSAGGI DI AREA. E NON SOLO...

Il problema della trasparenza, regolarità e sistematicità nelle procedure legate allo sviluppo professionale dei dipendenti non dovrebbe rappresentare solo un interesse sindacale, ma dovrebbe caratterizzarsi come un comune obiettivo delle parti che sottoscrivono un Contratto di lavoro.

Dicevamo "dovrebbe", perché negli anni questa problematica - molto sentita dai lavoratori ed ancor oggi uno degli elementi di maggior criticità nei rapporti tra dipendenti, Sindacato ed Impresa - si è andata via, via sempre più offuscando sino ad assumere gli attuali e per certi versi inaccettabili connotati di una mera scelta aziendale, dove sono spesso confuse ed indeterminate le logiche di scelta e le effettive capacità o professionalità dei prescelti.

È questo il risultato di accordi e di modifiche contrattuali che negli anni e con la pretesa di "guardare al futuro" o di privilegiare "la meritocrazia agli avanzamenti per automatismo" hanno smontato l'originario e per molti versi criticabile eccesso di burocrazia che

sosteneva le promozioni. Ma tutta questa smania di rinnovamento dove ha portato? Ad un incontrollabile uso della discrezionalità da parte dei dirigenti che si concretizza - addirittura - sin dalla formulazione di ciò che l'attuale Contratto chiama, eufemisticamente, "*Manifestazione di interesse*".

Negli anni '80 - '90, infatti, i passaggi da un profilo professionale ad un altro erano il frutto di graduatorie soprattutto incentrate sul principio dell'anzianità, sulle abilitazioni possedute e sulle giornate in funzioni superiori svolte (e fatte, quasi sempre, dai colleghi più anziani). I test scritti ed orali erano vagliati da Commissioni miste Società / OO.SS. - in prima fase - e poi da sole Commissioni aziendali che, comunque, divulgavano graduatorie d'accesso ed esiti degli esami.

Si poteva, allora, discutere sul metodo e sul merito: cioè sul fatto che l'incidenza dell'anzianità sulla meritocrazia era eccessivo, sui punteggi aggiuntivi che ogni Dirigente poteva assegnare

secondo sue valutazioni, sugli esami o sulle Commissioni, ma certo il principio delle regole e della trasparenza era fatto salvo.

Dal 1996 abbiamo assistito ad un progressivo "*occultamento*" delle graduatorie per i passaggi di area (in qualche caso anche per i trasferimenti) e tutto ciò sembrava discendere da una corretta applicazione della Legge 675/96 sulla Privacy.

Sino a quel momento il Sindacato - per il suo ruolo di garante degli accordi sottoscritti e di supporto ai lavoratori che chiedevano lumi sui criteri applicativi delle norme contrattuali - veniva correttamente informato dalla Società sulle graduatorie in essere, ne verificava la congruità con le intese ed era la "*memoria storica*" per tanti lavoratori che a distanza di tempo potevano prendere visione delle stesse, anche nelle sedi sindacali. Poi, l'onda lunga della riservatezza ad ogni costo ha di fatto reso "*segreto*" ciò che per noi rappresentava invece - almeno nell'ambito lavorativo - un mero strumento che recepiva accordi con-

trattuali. Per questo abbiamo ripetutamente sostenuto la tesi del diritto alla consultazione degli elenchi graduati onde evitare abusi e scavalchi, spesso causati da errori di calcolo delle anzianità, delle funzioni superiori e/o delle abilitazioni possedute.

L'Impresa ha insistito nella tesi restrittiva ed ha solo concesso al partecipante di visionare la sua posizione per verificare l'esattezza dei suoi dati, impedendo - però - il confronto con altri. Così nessuno ha più potuto impugnare le graduatorie che - in passato - hanno visto casi di soggetti penalizzati nei confronti di partecipanti accreditati di punteggi aggiuntivi a cui non avevano titolo.

Ciò ha causato, nel tempo, molti problemi nell'assegnazione delle funzioni superiori o nei trasferimenti e - più in generale - nella corretta comunicazione tra Impresa - Sindacato e lavoratori. Abbiamo, così, assistito a ricorsi "al buio" di colleghi che si ritenevano penalizzati nella scelta della Società e - impossibilitati a verificare gli elementi costitutivi delle varie graduatorie - si rivolgevano al Sindacato rivendicando ipotetici diritti negati.

Ancora nel 2002 il Garante per la protezione dei dati personali, nella nota che pubblichiamo a margine, avvalorava la tesi da sempre sostenuta dal Sindacato e cioè che la secretazione dei dati personali per gli avanzamenti di carriera non è da considerare un "generico rispetto della Legge 675/96", ma piuttosto una forma eccessiva di tutela che può - al contrario - generare una violazione al diritto soggettivo di verifica sulla legittimità della graduatoria e sulla correttezza delle operazioni eseguite.

Dal 2003 - a nostro parere - la situazione è ulteriormente peggiorata. L'Accordo di Confluenza al CCNL della Attività Ferroviarie - infatti - disciplina la materia: lasciando all'Impresa la stesura



delle Manifestazioni di interesse e la scelta degli strumenti di selezione;

non definendo con la necessaria precisione i requisiti di preselezione, cioè quelli che consentono di andare "agli esami" (non contando nulla le abilitazioni, l'anzianità, il titolo di studio e la professionalità acquisita?);

utilizzando l'indeterminatezza dei contenuti contrattuali per eludere agli obblighi di trasparenza e pubblicità, pur previsti dal comma 18.1 dell'art.13 (soprattutto nei casi di passaggio ai livelli di Professional A e B);

mantenendo inalterati tutti i comportamenti sin qui tenuti con il "pretesto" di dare applicazione alla Legge sulla privacy

Non v'è dubbio che la problematica testè sollevata sia stata sottovalutata in sede di stesura del CCNL ed è obbligo del Sindacato tutto porre urgente rimedio a queste gravi lacune, a nostro parere volutamente inserite dall'Impresa per avere totale mano libera e nessun controllo.

Nell'attesa del rinnovo contrattuale, però, sarebbe opportuno fare ciò che non si fece nel 2002: prendere, cioè, spunto da quanto affermato dal Garante e costringere l'Azienda a dare ampia pubblicità su criteri e punteggi prelettivi, sull'esito degli esami e sulla graduatoria di merito.

Dare la possibilità a tutti di verificare non solo la propria ammissione agli esami o la propria posizione finale, ma anche le scelte fatte dai Dirigenti sarebbe un bel modo di mettere questi ultimi davanti alle loro responsabilità ed alle loro capacità di scelta. O no? Ma non finisce qui: o meglio i passaggi di area rappresentano solo la punta dell'iceberg.

Basta, infatti, guardare "sotto il pelo dell'acqua" e ci accorgiamo che la totale assenza di trasparenza ormai è il comune denominatore per le assunzioni e per i trasferimenti. Certo i vecchi concorsi pubblici, le graduatorie chilometriche e di durata poliennale erano già stati oggetto di critica ed anche di scandalo per alcune irregolarità tempestivamente denunciate, ma avevano il pregio di essere per l'appunto pubblici, verificabili e dunque impugnabili (se necessario).

Oggi le domande via internet, i contatti per via informatica ed i test a cura di ditte esterne hanno di fatto reso segreti criteri di chiamata, di scelta e di selezione. Se poi aggiungiamo la scandalosa esclusione per i figli dei ferrovieri, negata ma comunque attuata nei confronti di chi non conosce i percorsi utili, il quadro è completo. Non molto diversi sono i nodi da sciogliere in tema di trasferimenti e di graduatorie nazionali e territoriali.

Il rischio reale è che in questo grande bluff chiamato privacy proliferino clientele ed interessi "particolari".

Per questo uno dei nostri obiettivi per il nuovo Contratto sarà ricondurre nell'alveo dell'oggettività e della trasparenza questi importanti passaggi della vita di una Azienda e dei suoi dipendenti.

Alessandro Trevisan

LA STORIA INFINITA (VACMA)

La storia infinita del sistema di vigilanza denominato VACMA avrebbe potuto avere, in assenza delle iniziative messe in campo dall'Or.s.a. e sostenute dagli R.L.S./R.S.U. eletti nelle proprie liste e dai macchinisti, conseguenze molto negative per le condizioni di lavoro del personale di macchina e per la sicurezza dei treni. Il sistema, infatti, avrebbe permesso, secondo le direttive emesse da RFI, di far viaggiare tutti i treni con un modello di equipaggio ad agente solo, anche in assenza di tecnologie atte al controllo della marcia del treno.

Come tutti ricorderanno, su circa seimila chilometri della linea ferroviaria italiana non era previsto alcun sistema di sicurezza, la semplice installazione del VACMA avrebbe permesso l'utilizzo del modulo di condotta ad agente solo. Solo la caparbiazza della nostra organizzazione e la decisa contra-

rietà espressa nei confronti di questo progetto, anche attraverso le numerose denunce agli organi competenti, sono riuscite a far convergere l'intero mondo sindacale sul rifiuto di questa apparecchiatura. Il primo segnale delle nostre ragioni si è concretizzato attraverso le prescrizioni emesse dalle ASL di molte regioni, che, condividendo le valutazioni espresse nello studio commissionato dall'Orsa ad esperti universitari, hanno giudicato il sistema non idoneo ai fini della salute e della sicurezza dei lavoratori cominciando a costringere l'impresa ad una scomposta ma inarrestabile marcia indietro.

Non devono passare inosservati gli importanti risultati ottenuti attraverso la sottoscrizione degli accordi del 19 Aprile, del 23 Giugno e del 25 Gennaio, che, oltre ad impegnare l'impresa all'attrezzaggio dell'intera rete ferroviaria con veri

sistemi di sicurezza (SCMT-SSC-ERMTS) costringono le parti a negoziare eventuali modifiche agli attuali equipaggi treno eliminando il rischio di atti unilaterali. L'eliminazione del controllo della presenza, che avrebbe costretto il P.d.m. a posture innaturali durante lo svolgimento del proprio servizio, le modifiche alla disposizione 35 e la separazione del sistema di vigilanza dal SCMT, sono anch'essi frutto del lavoro svolto con dedizione dalla nostra organizzazione.

Gli accordi hanno di fatto segnato l'inequivocabile superamento del VACMA aprendo la strada alla sperimentazione di un nuovo sistema che fosse in grado di superare le criticità evidenziate dalle prescrizioni delle ASL riguardo alla ripetitività, alla monotonia ed alla costrittività posturale derivanti dall'utilizzo dell'apparecchiatura. Una commissione congiunta Azienda e O.S., all'uopo istituita, avvalendosi del contributo di studiosi scelti congiuntamente (Assessors), ha sperimentato una nuova versione di "Vigilante". Il nuovo sistema è stato sperimentato sulla tratta Roma Termini-Fiumicino Aeroporto per quattordici giorni da alcuni macchinisti del Trasporto Regionale del Lazio.

Alla fine del mese di Maggio, gli "Assessors" hanno prodotto un documento di valutazione del nuovo dispositivo che dovrà sostituire il vecchio Vacma.

L'Inail, lo Studio Carcerano, l'IspeSl, il Prof. Costa (medicina del lavoro università di Milano) e il Prof. Bergamaschi (medicina del lavoro università cattolica di Roma) sono stati impegnati a valutare se la nuova versione del vigi-



lante installato su tre locomotive E464 può essere considerato idoneo a superare le criticità evidenziate prima dallo studio commissionato dall'Orsa all'università di Tor Vergata (Roma) e poi fatte proprie dalle numerose prescrizioni delle ASL. La possibilità di avvalersi di tecnici di fama internazionale, che già in passato erano stati incaricati sia dall'impresa sia dalla nostra organizzazione di produrre studi per giudicare la validità del VACMA, ci ha permesso di rappresentare in modo chiaro e sintetico le ragioni della nostra netta contrarietà all'utilizzo del VACMA.

Il documento stabilisce alcuni fondamentali principi come l'impossibilità del dispositivo di controllare l'effettiva vigilanza cognitiva del personale, limitandosi a garantirne la "presenza operativa".

Evidenzia i dubbi sull'utilità del dispositivo in caso di linee e mezzi attrezzati con sistemi atti al controllo della marcia del treno.

Suggerisce l'eventualità di azzeramento dei tempi di reiterazione in caso di guida assistita da altre apparecchiature di sicurezza.

Sottolinea la transitorietà dell'utilizzo del dispositivo, indirizzando la ricerca verso tecnologie non invasive ed in grado di controllare l'effettivo stato di vigilanza.

Auspica approfondimenti sul tema dello stress psico-fisico al quale sono sottoposti i macchinisti derivanti dalle condizioni ergonomiche delle cabine di guida e dai carichi di lavoro.

Infine, pur apprezzando i miglioramenti apportati al sistema, limita la valutazione del risultato alla tipologia di linea (esclusivamente dedicata al trasporto locale) ed alla tipologia del mezzo (elettronico con cabina a norma UIC fiche 651) della sperimentazione suggerendo ulteriori verifiche per l'estendibilità alle diverse tipologie di traffico. (Pax-Merci).

Inoltre dalle interviste al personale appare inequivocabile l'utilità del-

l'eliminazione dell'interfaccia "Pedale" e dell'adozione di interfacce maggiormente ergonomiche per quanto riguarda le touches, come peraltro abbiamo richiesto ripetutamente come componenti di commissione.

Il sistema dovrà ora passare al vaglio degli organi competenti come previsto dagli accordi sottoscritti e dai dettami del D.Lgs.626/94.

Alla luce di quanto emerso dal documento redatto in modo congiunto dagli assessori, appare non più rimandabile la piena applicazione degli accordi a partire dall'immediato disgiungimento del dispositivo dal sistema SCMT. Solo da questa premessa e dal ritiro dei licenziamenti collegati alla vertenza sicurezza si potrà riaprire un confronto sereno e costruttivo teso alla ricerca di possibili soluzioni dei gravissimi problemi che affliggono il trasporto ferroviario del nostro paese.

La nostra azione ha ottenuto una forte implementazione dei sistemi tecnologici di supporto alla guida dei treni, che ci portano a dover affrontare attraverso un dibattito con i macchinisti, la costruzione di un progetto organico sul tema delle modifiche agli equipaggi, che affronti il problema nella sua complessità, a partire dalla normativa, dall'orario di lavoro, dal mansionario, dalla logistica collegata allo svolgimento del servizio, dalle richieste economiche, alle tutele in caso di inidoneità, per permettere ai macchinisti di esprimersi e di contribuire all'elaborazione di una piattaforma rivendicativa, evitando il rischio di arrivare impreparati ad un appuntamento di fondamentale importanza.

Riteniamo utile per un'approfondimento di informazione al personale tutto, la pubblicazione del documento integrale sulle valutazioni degli assessori.

Carlo Basili



COMMISSIONE Mista ex accordo sindacale 25 gennaio 2006

per

Sperimentazione su tre locomotori E 464, nella tratta Roma Termini – Fiumicino, del dispositivo “vigilante”

Relazione conclusiva degli Assessori

Studio Carcerano - Torino

Ing. Laura Ciuffi,

Dott. Vittorio Pascuzzi

Ispel

Dott. Francesco Draicchio

Dott. Elisabetta Badelino

**Università Cattolica del
S. Cuore di Roma**

Istituto di Medicina del Lavoro

Prof. Antonio Bergamaschi

Dott. Lucilla Livigni

Dott. Barbara Sed

Inail

Dott. Donato Lancellotti

Ing. Francesco Marra

Università di Milano

Dipartimento di Medicina

del Lavoro

Prof. Giovanni Costa

Premessa

Le osservazioni seguenti sono maturate in seno all'assemblea degli Assessori in merito a quanto richiesto a seguito dell'accordo del

25 gennaio 2006 fra il Gruppo FS e le OO.SS., ovvero la disgiunzione della “presenza” dalla “vigilanza”¹ sul dispositivo “VIGILANTE”² e la conseguente sperimentazione su tre locomotori E 464 appositamente attrezzati sulla tratta Roma – Fiumicino³. Nel corso delle riunioni della Commissione SCMT, congiuntamente fra le parti, si sono focalizzate tre questioni fondamentali sulle quali gli Assessori sono stati interpellati:

- appurare se, negli allestimenti proposti, vi sia stato un effettivo miglioramento ergonomico
- posturale per garantire al macchinista un giusto comfort;
- quale sia, fra gli allestimenti proposti, quello tecnicamente raccomandabile;
- se i nuovi allestimenti della pedana, quale interfaccia con il dispositivo SCMT, per la funzione VIGILANTE, possano superare le criticità avanzate dalle ASL⁴.

Le considerazioni che seguono tengono conto delle limitazioni imposte dalla sperimentazione

definita direttamente nell'accordo tra le parti (senza che gli Assessori tecnici avessero partecipato alla sua progettazione).

Pertanto, dopo aver analizzato i dati della sperimentazione, si ritiene riferire quanto segue a questo campo di osservazione.

Fondamentalmente la scelta del percorso, del tipo di servizio e del modello di locomotore non permettono, o almeno limitano fortemente, una automatica estensione e/o generalizzazione dei risultati ad altre tratte e tipologie di servizio se non del tutto equivalenti a quello oggetto di sperimentazione. La valutazione complessiva del carico di lavoro mentale e cognitivo non è prevista tra i risultati di questa sperimentazione.

Le riflessioni contenute nel presente documento rappresentano una valutazione dei membri tecnici della Commissione (Assessori) in merito alla sperimentazione condotta e delle considerazioni aggiuntive che gli stessi membri hanno ritenuto indispensabile fare

¹ Senza entrare nel merito della competenza semantica dei vocaboli usati, gli Assessori hanno deciso di definire il pedale vigilante “rilevatore della presenza attiva”, in relazione alla funzionalità del pedale stesso. Nella parte finale del presente documento sono contenute alcune considerazioni aggiuntive in proposito.

² Inizialmente dispositivo VACMA (esclusivamente dedicato a tale funzione), ora dispositivo SCMT (che assicura anche altre funzioni quali il Controllo della Marcia e la Ripetizione dei Segnali)

³ Per i dettagli dell'allestimento vedasi il succitato accordo sindacale.

⁴ Si ci riferisce alle prescrizioni ASL già segnalate su altre macchine e riferite al pedale, ove, in particolare, venivano contestati per l'attivazione del detto strumento, problemi di fissità posturale, costrittività, monotonia e ripetitività. In definitiva si trattava di violazioni riguardo all'obbligo del datore di lavoro di dotare il personale di attrezzature idonee ai fini della sicurezza e salute del lavoratore (D. Lgs. 626/94 art. 35, c. 1), configurando il vecchio sistema come un dispositivo che:

a. non osserva il rispetto dei principi ergonomici costringendo ad assumere posture obbligate introducendo, inoltre, elementi di monotonia e ripetitività del lavoro (D. Lgs. 626/94 art. 3, c. 1, lett. f);
b. introduce un elemento di distrazione interno alla cabina, che diminuirebbe il livello di attenzione verso l'esterno richiesto dalla conduzione del treno, la mansione principale del macchinista.

alla luce della complessità della attività di condotta dei treni. Tali riflessioni non vanno a sostituirsi ai documenti e ai dati prodotti dallo Studio Carcerano nel corso della sperimentazione che rimangono a disposizione della Commissione tutta.

Osservazioni sulla sperimentazione

In relazione al **primo obiettivo**, alla luce dell'osservazione diretta in cabina e dell'analisi del materiale prodotto nel corso della sperimentazione (analisi dei questionari e delle videoriprese), si può affermare che le novità introdotte nelle cabine di guida le rendono sicuramente più confortevoli da un punto di vista ergonomico, in particolare per quanto attiene la postura, la visibilità e l'accessibilità dei vari strumenti di condotta. Infatti dalle osservazioni libere riportate nei questionari somministrati ai macchinisti e dalla valutazione degli Assessors si sottolinea il miglioramento dell'ambiente di guida in termini di maggior libertà di movimento e del sedile, in generale più comodo. Nonostante siano emerse, grazie alle indicazioni fornite dagli stessi macchinisti e alle osservazioni dirette degli Assessors, alcune indicazioni su possibili ulteriori modifiche da apportare alle cabine in modo da ottimizzarle (in particolare relativamente ad alcune regolazioni del sedile e all'alloggiamento del cellulare; inoltre, qualche criticità può essere presente per i macchinisti di statura più bassa se operano con il sedile in posizione avanzata con riferimento al rubinetto del freno), il miglioramento rispetto alla configurazione pre-sperimentazione è evidente, in particolare se si pensa al superamento dell'impegno muscolare

continuo degli arti inferiori, alla moltiplicazione quantitativa dei punti di reiterazione, alla loro distribuzione spaziale, ecc.

Appare opportuno sottolineare come i miglioramenti introdotti dalla sperimentazione in cabina incidano positivamente sull'ergonomia fisica e sugli aspetti posturali dell'attività di condotta.

Relativamente al **secondo obiettivo** si può dire che con la nuova versione della pedana si allenta il vincolo di cui maggiormente si lamentavano i conducenti dei locomotori, ovvero la costrittività del movimento di pressione e rilascio della pedana stessa (*"guida meno impegnativa dal punto di vista dello stress psico-fisico rispetto all'uso continuo del pedale, con conseguente maggiore livello di attenzione da parte del personale di macchina"*).

Dall'analisi dei risultati ottenuti dai questionari si evince che la configurazione più gradita ai macchinisti risulta essere la E464 265 (con pedana escludibile) seguita, a breve distanza, da quella E464 299 (con pedana sempre esclusa). Le motivazioni di tale scelta sono dettate dal fatto che la pedana escludibile rappresenta un punto di reiterazione in più fra gli altri introdotti nella sperimentazione (touche e comandi di guida), e aumenta, rispetto alla 464-267, la libertà di scelta del macchinista sull'azione da compiere per interagire con il sistema SCMT (*"la 464-267 [n.b. pedana sempre attiva] mi offre sempre la possibilità di utilizzare un punto in più per reiterare"*; *"malgrado venga spinta pochissimo, la pedana è un altro punto di reiterazione che può far comodo in determinate situazioni comunque la forma della pedana la cambierei"*; *"nelle tratte effettuate e con le*

nuove reiterazioni la pressione del pedale avviene molto di rado, può far comodo in momenti particolari - per esempio uso del telefono"; *"la E464- 265 [n.b. pedana escludibile], secondo me, è più completa"*; *"possibilità di esecuzione pedana che consenta un ulteriore punto di reiterazione, lasciando la scelta dell'operatore"*; *"Pedana sempre attiva o escludibile per avere un punto in più di reiterazione"*; *"464-265 [n.b. pedana escludibile] va bene. Per far decidere liberamente il personale di macchina in relazione al fastidio o meno di tale apparecchiatura..."*).

Da un'analisi dei questionari e dei filmati risulta però che la pedana escludibile, nonostante il "principio di libertà" che introduce, è scarsamente o affatto utilizzata da vari macchinisti (8% delle reiterazioni) per cui viene giustificata la scelta per la E 464-299 [n.b. pedana sempre esclusa]: *"... l'uso del pedale risulta essere alquanto superfluo, oltre a rappresentare un elemento psicologicamente invasivo; Si [preferisco] quella senza pedana perché mentalmente non mi condiziona nel poggiare i piedi al centro della pedana e sentire che cede; (preferisco) la 464-299, perché non utilizzo il pedale come punto di reiterazione"*; *"preferisco usare la touche solo in caso eccezionale mi può capitare di usare il pedale"*; (preferisco) *la 464-299 (n.b. pedana sempre esclusa) perché non tutte le loc. sono spaziose e comode come la 464, ad es. il 646. Quindi il pedale diventa un ingombro"*; *Non ho preferenze perché il problema se c'è o non c'è la pedana non sussiste perché ho sempre evitato di pedalare..."*; *"poiché non uso il pedale, avendo una posizione di guida con le gambe leggermente*

* Si rimanda al documento allegato *Relazione - raccolta e analisi dei dati*.

divaricate preferisco la 464 299").

Tale valutazione si basa sulla considerazione che l'escludibilità della pedana consente di superare solo parzialmente un elemento di forte resistenza psicologica all'uso della pedana stessa da parte del personale.

In sintesi, dunque, dai questionari emerge che la configurazione più gradita ai macchinisti è quella con pedana escludibile e dall'analisi dei filmati risulta lo scarso utilizzo della pedana quale punto di reiterazione.

Si ritiene, comunque, che sia preferibile mantenere la pedana quale punto di reiterazione ulteriore, visto che la sua presenza non sembra porre vincoli di appoggio dei piedi o costringere a posizioni incongrue degli arti inferiori e soprattutto non obbliga al suo uso anche se attiva.

In merito al **terzo obiettivo**, detto che le presenti opinioni sono espresse sulle locomotive della sperimentazione rispetto a criticità segnalate dalle ASL su altri modelli di locomotori, si focalizza l'attenzione su tre aspetti fondamentali:

- comprendere se i requisiti delle cabine della sperimentazione rispondano meglio a corretti criteri di ergonomia;
- se il dispositivo "Vigilante" sia migliorato in modo da ridurre eventuali problemi di monotonia, ripetitività e costrittività nel lavoro dei macchinisti;
- comprendere se una serie ripetuta di operazioni possa distogliere l'attenzione del macchinista dalle sue normali mansioni.

La valutazione qui espressa risulta ovviamente riferibile all'ambito della sperimentazione in oggetto. Relativamente al primo punto, valgono le considerazioni già espresse in relazione al primo obiettivo considerato nel presente documento, aggiungendo che il

"vigilante" entra in funzione solo in caso di presenza passiva del macchinista, ovvero solo quando non vengono attivati i comandi della condotta.

Dalla sperimentazione effettuata si può stimare una riduzione del 70 - 80% della necessità di compiere movimenti "ad hoc" per l'azionamento del dispositivo rispetto alla configurazione originaria dello stesso. Inoltre, la molteplicità di punti di reiterazione e la loro distribuzione spaziale consente di superare il problema della costrittività posturale, permettendo al macchinista di scegliere quale arto coinvolgere nella risposta alla reiterazione del segnale.

Si rileva che con la cosiddetta inibizione del controllo della presenza, introdotta dal nuovo sistema, e conseguente eliminazione del vincolo di mantenere la pressione continua sulla pedana, è stata eliminata la costrittività posturale.

La riprogettazione della stessa pedana, gli ulteriori elementi di regolazione del sedile di guida, il riposizionamento del cruscotto MIM SCMT e la luminosità dello stesso rispondono alla richiesta di un crescente rispetto dell'ergonomia del posto di lavoro.

Dall'analisi dei conteggi relativi ai filmati si è avuta l'impressione che alcuni macchinisti utilizzino i dispositivi di condotta o le touches con frequenze tali da impedire o ridurre l'allarme, indipendentemente dalle necessità della condotta stessa. Dai dati a disposizione, che peraltro mostrano una dispersione molto elevata a fronte di una variabilità di condizioni di percorso non altrettanto significative, non si distinguono in modo certo queste situazioni; esse potrebbero in parte derivare dal condizionamento dovuto alla presenza di osservatori esterni, dal fatto di essere oggetto di sperimentazione e di ripresa da parte di videocamere a bordo, etc.

Sul secondo punto la valutazione comune degli Assessori è che l'allestimento del dispositivo Vigilante adottato nella sperimentazione introduce significativi miglioramenti anche sul versante della riduzione della ripetitività e monotonia del lavoro dei macchinisti. Infatti oltre a quanto detto sopra, va sottolineato che l'eventuale monotonia dipenderebbe in modo significativo anche dal contesto di svolgimento del lavoro del macchinista, ma l'attività di condotta è comunque varia anche quando, come nel caso della sperimentazione (della durata di due settimane), venga svolta la stessa tratta per un periodo continuativo. Per ciò che concerne l'eventuale ripetitività vale quanto già sottolineato in ordine alla possibilità, da parte del macchinista, di scegliere tra più possibilità di reiterazione (i vari organi di condotta oppure quelli specifici quali pedale e touche) con una frequenza liberamente individuata entro il limite massimo dei 55 secondi.

In conclusione, l'introduzione di una pluralità di punti di reiterazione tra dispositivi di condotta ed elementi appositamente dedicati (sensori a sfioramento e pedana) per l'azzeramento del tempo lungo introduce elementi di variabilità di azioni e tempi tali da attenuare, se non eliminare, i problemi di monotonia e ripetitività.

Quanto, infine, al terzo punto si può affermare che l'allestimento sperimentale del Vigilante sembra in grado di incidere positivamente sui possibili effetti negativi sui livelli di attenzione dell'agente di condotta, superando quindi le riserve che alcune ASL avevano ritenuto di poter riscontrare con riferimento alla "versione base" del dispositivo (senza punti di reiterazione corrispondenti ai normali comandi di guida).

Nella tratta oggetto di sperimentazione, lo strumento si sovrappone

in maniera limitata alle normali operazioni di condotta e, come espresso precedentemente, richiama alla presenza attiva l'operatore. L'azzeramento del tempo lungo mediante l'utilizzo dei dispositivi di condotta normale fa sì che l'allarme del vigilante entri in funzione con una frequenza sicuramente inferiore a quella teorica dettata dal vincolo dei 55 secondi, permettendo così al macchinista di reindirizzare la propria concentrazione sul suo compito principale.

A tale proposito si richiama l'eventualità di una previsione di azzeramento continuo del tempo di vigilanza in alcune particolari situazioni di marcia del treno assistite da altre apparecchiature (Disp. RFI 36/2002).

Appare utile suggerire sia di valorizzare al massimo i contributi raccolti nei questionari sulla possibilità di migliorare i punti di reiterazione, sia di non considerare automaticamente estendibile ad altre linee/ locomotive le conclusioni raggiunte. Per tale estensione potrebbe essere utile replicare una analoga sperimentazione in contesti differenti (Cargo, Lunga percorrenza).

Conclusioni

Pur nell'ambito del campo d'indagine piuttosto ristretto individuato dal citato Accordo sindacale del 25 gennaio 2006, si possono trarre alcune conclusioni.

Innanzitutto si può affermare che le soluzioni proposte dalla sperimentazione producono un miglioramento all'ergonomia posturale anche verso i problemi di fissità posturale, monotonia e ripetitività e permettono di individuare l'attezzaggio dei locomotori preferito dai macchinisti nella E464-265 (con pedana escludibile).

In proposito, da un punto di vista tecnico si ritiene comunque preferibile mantenere la pedana come

ulteriore punto di reiterazione del segnale, poiché, in presenza degli altri punti di reiterazione, consente di distribuire meglio nello spazio le azioni di reiterazione e, di conseguenza, consente di affrontare in modo più corretto tutte le circostanze che si possono venire a creare durante la condotta.

Considerazioni ulteriori

Gli Assessori ritengono, con le considerazioni sopra formulate, di aver esaurito il compito loro assegnato alla luce delle previsioni del citato Accordo 25 gennaio 2006.

Si ritiene comunque utile fornire qualche ulteriore considerazione sul tema della "vigilanza" e suggerire l'avvio di una nuova sperimentazione, che si proponga nuovi obiettivi di ricerca su altri aspetti propri della cabina di guida dei locomotori. In particolare, tale ultimo suggerimento viene fornito anche in considerazione del positivo atteggiamento di collaborazione riscontrato nel personale di macchina coinvolto nella sperimentazione già effettuata, nonché delle utili indicazioni emerse nel corso degli incontri della Commissione.

1. Dispositivo Vigilante

In questa sede si ritiene utile evidenziare che, il dispositivo VIGILANTE, per come è concepito e realizzato, sulla base delle normative europee (FICHE UIC 641 - O) e nazionali (Disp. RFI 36/2002, IPC art. 3/1.b e All. XIV bis), appare più come un sistema atto a rilevare la presenza operativa piuttosto che la vigilanza in senso stretto.

Senza entrare nel merito dei diversi concetti e significati che si attribuiscono al termine "vigilanza" sia dal punto di vista funzionale che biologico e assumendo che ai sensi della normativa attuale col termine *vigilanza* si denota la coscienza e capacità di reazione

del macchinista attraverso una richiesta puntuale di operatività sugli organi di interfaccia (rilascio e successivo azionamento nei tempi previsti), appare chiaro che il sistema cosiddetto "vigilante" richiede, indipendentemente dal punto di reiterazione utilizzato (pedale e/o touche), di compiere un movimento che può essere facilmente interiorizzato dal conducente e divenire un movimento automatico compiuto anche in condizioni di ridotta vigilanza (nel senso di attivazione cerebrale).

Per cui, seppur basato su di un modello concettuale noto come "second task", volto proprio a sostenere la vigilanza in condizioni di possibile attenuazione della stessa (soprattutto in condizioni di stanchezza e monotonia elevata), esso tuttavia non garantisce che le risposte comportamentali siano sempre coscienti e attente, ma possano anche essere emesse in condizioni di ridotta attivazione cerebrale (sia in termini di coscienza che di vigilanza).

Pertanto la "richiesta puntuale di operatività" si può ritenere appropriata, allorché viene soddisfatta dall'azionamento di leve e comandi di guida, ovvero come scelta volontaria di resettare lo strumento, ma può avvenire anche in maniera non appropriata attraverso la ripetizione automatica di un movimento stereotipato (sia con il piede che con la mano).

E' chiaro quindi che in questo caso il tacitamento del segnale maschera una situazione di possibile pericolo per ridotta vigilanza. Appare pertanto opportuno, al fine di evitare fraintendimenti o false assicurazioni, che il dispositivo venga denominato in altro modo, come ad esempio "dispositivo di sicurezza per il macchinista".

Per quanto attiene la garanzia che la persona sia effettivamente vigile e conscia delle proprie azioni,

ciò va perseguito primariamente con una ottimale organizzazione del lavoro, associata ad un contestuale comportamento delle persone che devono adottare stili di vita confacenti con la prestazione lavorativa che devono garantire.

Ovviamente la possibilità dell'errore "umano" può essere sempre presente, in relazione a molteplici cause (anche indipendenti dallo stato di "vigilanza"); ma, quanto più saranno rispettate tali condizioni, tanto meno sarà probabile che la persona possa perdere il controllo del suo stato di "vigilanza"; in tal modo viene ridotto sensibilmente il possibile contributo di tale fattore.

Pertanto, in esecuzione delle disposizioni contenute nella D 36 RFI del 27.11.02, in ottemperanza alla Fiche UIC 641/0 del Febbraio 2001, l'impiego del sistema "vigilante" trova la sua indubbia utilità nell'evitare conseguenze disastrose in caso di defaillance (di qualunque tipo) del macchinista, mentre ha scarsa o dubbia efficacia nel garantire l'effettivo stato di vigilanza.

Si ritiene quindi che il suo impiego possa trovare una giustificazione temporanea finché non sarà compiutamente implementato il sistema di sicurezza di controllo della marcia del treno e che, per quanto riguarda il controllo effettivo della vigilanza del macchinista, vadano esplorati altri possibili sistemi, che in questi ultimi anni si stanno testando nei trasporti,

atti a discriminare tempestivamente condizioni di ipovigilanza con metodi non invasivi e non disturbanti l'operatività della persona.

2. Possibili ulteriori percorsi di approfondimento

Gli Assessori ritengono che sarebbe auspicabile una valutazione della cabina di guida connessa alle condizioni di stress lavorativo, fatica e carico psicofisico e cognitivo a cui sono sottoposti i macchinisti, nonché su eventuali possibili criticità di tipo fisico presenti sulla cabina di guida stessa.

In particolare adottando lo stesso metodo d'indagine, tra questi ultimi andrebbero monitorati:

- microclima, temperatura, umidità, ventilazione
- illuminazione
- rumore
- vibrazioni
- campi elettromagnetici

Considerato che una parte rilevante del compito dei macchinisti è basata sul riconoscimento visivo di segnali, sia all'interno che all'esterno della cabina di guida, un ulteriore elemento da tenere in considerazione è l'eventuale affaticamento visivo del personale di condotta.

Alla luce di quanto sopra sarebbe utile aprire una seconda fase di sperimentazione che coinvolga altri tipi di locomotori e altre tratte per raccogliere, in corso d'ope-

ra, un sempre maggior numero di indicazioni da parte del personale di macchina inerenti le possibili modifiche da apportare sui vari tipi di locomotore per migliorare l'ambiente di lavoro e in particolare l'habitat della cabina di guida.

La complessa tematica della sicurezza e salute del personale di macchina necessita sicuramente di ulteriori approfondimenti ed una visione più ampia delle condizioni di lavoro non possibili con i limiti imposti da questa sperimentazione (tratta, macchine, tipo di servizio etc.) che volutamente ha tralasciato molti fattori di rischio che pure sono presenti in ambito di condotta del treno.

Per un inquadramento più ampio e completo delle attività lavorative si propone l'adozione di un modello che permetta di valutare e intervenire, se necessario, nelle varie dimensioni presenti che si compenetrano e condizionano a vicenda.

A tale proposito un modello di riferimento utile potrebbe essere lo S.H.E.L.L. (Software, Hardware, Environment, Liveware, Liveware, di Hawkins, 1997) che sottolinea le interazioni sulle diverse dimensioni (tecnologica, umana, organizzativa, ambientale) nella realizzazione dei processi ad alta complessità, come quelli rappresentati dall'attività del macchinista.

È NATO "OLIMPUS"

l'osservatorio sulla sicurezza del lavoro



Siamo lieti di ospitare sulla nostra rivista la nascita dell'osservatorio della legislazione e giurisprudenza sulla sicurezza del lavoro, che muove i primi passi, grazie all'impegno delle Istituzioni Marchigiane (Inail e Regione) con l'autorevole regia dell'Università di Urbino "Carlo Bo". La nostra organizzazione ha già messo a disposizione il proprio contributo al fine di accrescere la tutela dei lavoratori, confermando il nostro impegno sul fronte della sicurezza.

L'11 maggio u.s., alle ore 15, presso l'Aula Magna di Palazzo Battiferri in Urbino, si è tenuta la presentazione di *Olympus*, l'Osservatorio per il monitorag-

gio permanente della legislazione e giurisprudenza sulla sicurezza del lavoro nato da un'iniziativa comune dell'Università degli Studi di Urbino "Carlo Bo", della Regione Marche e dell'Inail-Direzione regionale per le Marche. Con la firma, il 16 gennaio 2006, di un'apposita Convenzione, dette Istituzioni hanno ritenuto di unire le loro risorse organizzative, le competenze, le esperienze e le tante professionalità di cui singolarmente dispongono, per sviluppare una mirata strategia di coordinamento e di sinergia in materia di sicurezza sul lavoro, con l'obiettivo, da un lato, di supportare l'attività di ricerca scientifica e didattica universitaria e post-universitaria, e, dall'altro, di realizzare uno stru-

mento particolarmente efficace e qualificato in grado di coadiuvare tutti coloro che a vario titolo operano nel settore della prevenzione e sicurezza nei luoghi di lavoro (istituzioni, enti pubblici e privati, parti sociali, Ordini professionali, operatori). L'importanza di questa azione comune è stata ampiamente sottolineata dal Rettore, Prof. Giovanni Bogliolo, e dal Preside della Facoltà di Giurisprudenza, Prof. Luigi Mari, che hanno portato alla numerosa platea intervenuta il saluto dell'Università. Quella lanciata da *Olympus* è, del resto, una sfida che qualifica anche la Regione Marche, come evidenziato dall'Assessore regionale alla salute Almerino Mezzolani; un esempio concreto di quella volontà politica di

intervenire in maniera forte e decisa per limitare il più possibile gli infortuni sul lavoro richiamata nel suo intervento dal Presidente della Provincia Palmiro Uccchielli. D'altra parte, le Marche sono una delle regioni italiane con l'incidenza più alta di infortuni sul lavoro, anche se, come sottolineato dal Direttore regionale Inail Marche Dott. Sandro Passamonti, la situazione pare in via di progressivo miglioramento. Ciò, peraltro, non deve far abbassare la guardia, perché tanto resta ancora da fare, nelle Marche come altrove: invero, il dramma umano degli infortuni sul lavoro rimane incalcolabile! Lo ha ampiamente rimarcato il Procuratore generale presso la Corte d'Appello di Trieste Dott. Beniamino Deidda, che ha ricordato come *Olympus* sia destinato ad operare in una materia strettamente connessa all'“attuazione di una parte fondamentale dei principi della nostra Costituzione, quella che attiene alla salvaguardia dei diritti più sacri della persona: il diritto alla vita, il diritto all'incolumità, il diritto al benessere, alla dignità del lavoro”.

L'impegnativo, e meritorio, obiettivo di creare, alimentare e far crescere una cultura della sicurezza sarà perseguito da *Olympus* anche attraverso la predisposizione, nell'ambito del sistema informatico dell'Università degli Studi di Urbino “Carlo Bo”, di un apposito sito internet dedicato, il cui funzionamento è stato puntualmente illustrato dal Direttore della Biblioteca interfacoltà di Giurisprudenza e Scienze Politiche Dott. Sebastiano Miccoli. Nella sua ampia relazione, il dott.

Miccoli ha spiegato che a guidare la realizzazione del sito web dell'Osservatorio Olympus (raggiungibile all'indirizzo <http://www.uniurb.it/olympus>) è stato il criterio della sua conformità alle caratteristiche essenziali dell'informazione giuridica in senso lato. Tra queste, in primo luogo, si ricorda la *stratificazione*: per essere completo, un dato giuridico deve dare conto non solo della norma che regola quella particolare fattispecie in generale, ma anche dell'applicazione della norma medesima al singolo caso concreto e dell'interpretazione di entrambe da parte degli esperti della materia. Così, nel sito Olympus, l'utente può trovare una sezione dedicata alle *Fonti normative*, sia interne che europee, con la significativa appendice relativa alla prassi amministrativa ed alle fonti contrattuali; una sezione dedicata alla *Giurisprudenza* (di legittimità e di merito, costituzionale ed amministrativa); ed una sezione concernente le *Note e commenti*: segnalazioni di saggi e volumi sull'argomento, accompagnati da approfondimenti tematici redatti dall'Osservatorio e da materiali didattici di più facile lettura rivolti principalmente agli studenti. La dimensione dell'*ipertestualità* è stata tenuta presente, non solo come facilitazione per una migliore navigabilità del sito, ma soprattutto per rendere evidenti i rimandi interni tra queste componenti essenziali dell'informazione giuridica. L'obiettivo è quello di fare in modo che l'utente Olympus abbia sempre a portata di mano con un semplice click del mouse quanto gli necessita per chiarire la problematica di suo interesse.

Con il prossimo autunno, il sito assumerà una significativa apprezzabilità, raggiungendo un'equilibrata consistenza di documentazione in tutte le descritte sezioni. E' tuttavia già stata inviata a quanti si sono iscritti semplicemente segnalando il proprio indirizzo mail, la prima *Newsletter, Olympus-Focus* di Luglio-Agosto 2006, ricchissima di norme legislative e contrattuali e di sentenze, nonché di un approfondimento speciale sul tema sempre relevantissimo della tutela e sicurezza dei lavoratori minorenni. Contando su banche dati ed archivi facilmente consultabili anche attraverso selettivi motori di ricerca, nonché sul Bollettino *news*, periodicamente divulgato, di cui si è detto, *Olympus* riuscirà ad assicurare un costante aggiornamento sulla produzione normativa e giurisprudenziale in materia di sicurezza del lavoro, senza dimenticare di impegnarsi in un'opera di “sistemazione ragionata” di tutto il materiale bibliografico e documentale disponibile sul tema.

Tuttavia – come ha ancora una volta evidenziato il Dott. Deidda nella sua relazione – mettere a disposizione degli utenti *Newsletter* e banche dati è sì necessario, ma non sufficiente; non basta cioè curare un elenco aggiornato delle norme vigenti comunitarie e nazionali o catalogare le pronunzie dei giudici a mano a mano che vengono pubblicate. Monitorare, infatti, significa qualcosa di più: vuol dire “scoprire, specie nella caotica situazione normativa italiana, le linee di fondo del disegno legislativo, cioè riuscire a cogliere quali innovazioni legislative sono in linea con i princi-

pi generali dell'ordinamento e di prevenzione e quali, invece, se ne discostano...scoprire, nella fitta trama delle sentenze di legittimità e di merito...gli sviluppi interpretativi intorno ai quali, in materia di sicurezza, si costruiscono le prassi virtuose". Proprio per questo *Olympus* non sarà "solo" una banca dati – per quanto sofisticata, in virtù della sua capacità di intrecciare tra loro i dati mediante riferimenti ipertestuali – ma anche, e, soprattutto, un Osservatorio, ossia uno strumento tramite il quale si operano valutazioni sugli elementi raccolti. Il vero valore aggiunto di *Olympus* è, dunque, rappresentato proprio dall'osservazione, intesa come attività di studio, commento e ricerca, e come capacità di operare una prudente, attenta, ponderata selezione critico/valutativa dell'enorme massa documentale che nella sua interezza non può essere opportunamente indagata da tutti coloro i quali, per le più diverse ragioni (di studio, ricerca, lavoro), la approcciano.

In altri termini, fatta eccezione per il dato legislativo che non può non essere completo, *Olympus* non mira a diventare un sito che offre ai suoi visitatori, in termini di archiviazione documentaristica, tutto ciò che di giurisprudenza, contrattualistica, prassi applicativa, normative tecniche è oggi potenzialmente reperibile attraverso le infinite risorse della rete web. Piuttosto, l'aspirazione di *Olympus* è quella di diventare una sorta di filtro attraverso cui riuscire a selezionare, rispetto all'enorme bacino informativo e documentale che si è andato negli anni accumulando in materia di salute e sicu-

rezza sul lavoro, quei materiali giuridici da padroneggiare e da condividere all'interno di una oramai composita comunità di professionalità (studenti, docenti, magistrati, avvocati, dirigenti e funzionari delle amministrazioni, professionisti della sicurezza, datori di lavoro, associazioni sindacali e datoriali, tecnici, lavoratori).

Per ridurre significativamente il rischio di effettuare selezioni arbitrarie, in quanto condizionate dal bagaglio culturale, dalla professionalità, dagli interessi, dalle esperienze, dalle finalità di chi opera pur in perfetta buona fede, *Olympus* – come ha sottolineato il Prof. Paolo Pascucci, Straordinario di diritto del lavoro nella Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Urbino "Carlo Bo" e presidente della Commissione Tecnico-Scientifica di *Olympus* – mira ad essere un punto di incontro tra Università, istituzioni e, in generale, tutti coloro che si occupano di sicurezza sul lavoro, così da coinvolgere direttamente nell'attività di valutazione la stessa comunità dei fruitori/possessori dei dati e delle informazioni da raccogliere.

D'altra parte, questa natura "collaborativa", o "partecipativa" o "cooperativa" che dir si voglia, appare inscritta nello stesso Dna dell'Osservatorio, nato, come ricordato, da un'iniziativa comune di soggetti istituzionali diversi ed aventi competenze differenti. Esso, quindi, si pone geneticamente come luogo ideale ed aperto di incontro e di confronto fra professionalità, esperienze ed anche sensibilità culturali di varia provenienza. Per questo è logico e

naturale che tale vocazione per così dire "interprofessionale" venga mantenuta – ed anzi incoraggiata – nel quotidiano funzionamento dell'Osservatorio, proprio per non tradire l'ispirazione originaria e perché – come ha evidenziato il Dott. Deidda – "la cultura, massima quella della sicurezza, non si produce nello splendido isolamento delle aule universitarie, ma soltanto attraverso questo coinvolgimento...paziente, costante, delle istituzioni interessate, dei singoli, anche esterni all'Università". Peraltro, l'invito a farsi "Amici di *Olympus*" (così è infatti intitolata la sezione del sito in cui saranno indicati i nominativi di coloro che a vario titolo collaboreranno fattivamente con l'Osservatorio, tramite l'invio di materiali giuridici, la segnalazione di informazioni importanti, la disponibilità a redigere commenti, "socializzando" le proprie conoscenze e confrontando le diverse sensibilità professionali) è stato subito raccolto dai numerosi operatori ed esponenti di associazioni ed istituzioni intervenuti nel dibattito svoltosi in chiusura, che non hanno mancato di manifestare il proprio interesse per l'iniziativa e l'intenzione di contribuire concretamente alla sua buona riuscita.

Ma *Olympus* è anche altro, vale a dire non è "solo" un sito internet, aperto alla consultazione di ricercatori, studenti, operatori del diritto, pubbliche amministrazioni, imprese e professionisti, soggetti istituzionalmente e territorialmente preposti all'applicazione della normativa in tema di sicurezza del lavoro ed al controllo sulla sua osservanza. A ciò, infatti, si aggiungono



la promozione e lo sviluppo – da parte dell'Osservatorio – di progetti di ricerca, e, ancora, l'organizzazione di corsi di formazione, l'attivazione di borse di studio in favore di studenti e ricercatori che intendano condurre analisi ed approfondimenti utili in materia, lo svolgimento di attività di consulenza, monitoraggio e ricerca specifici su richiesta di enti pubblici e soggetti privati nei settori di competenza.

Per poter garantire questa ampia e qualificata offerta di servizi, *Olympus* si avvale di un gruppo di ricerca formato da giuristi afferenti alla Facoltà di Giurisprudenza dell'Università degli Studi di Urbino "Carlo Bo", coordinati da chi scrive, nonché di un nucleo di supporto costituito da personale non docente tecnico o amministrativo. Inol-

tre, quale garante della corretta applicazione della Convenzione firmata il 16 gennaio 2006 tra Università, Regione Marche ed Inail Marche, è istituita una Commissione Tecnico-Scientifica composta da sei membri indicati dai soggetti sottoscrittori in modo paritetico (in rappresentanza dell'Inail, il Dott. Giuseppe Mariotti e l'Ing. Emidio Cavucci, membro supplente l'Ing. Giuseppe Semeraro; per la Regione, il Dott. Patrizio Bacchetta ed il Dott. Alberto Andreani; per l'Università, il Prof. Lucio Monaco ed il Prof. Paolo Pascucci, cui è stata affidata la presidenza dell'organismo).

Di fronte ad obiettivi così ambiziosi è forse legittima una certa dose di scetticismo, ma, a tal proposito, vale riferire quanto ricordato dal Dott. Deidda nella

sua relazione, che cioè "nell'Università di Urbino, soprattutto nella Facoltà di Giurisprudenza, l'interesse per la salute dei lavoratori non nasce, non si improvvisa ora: è un impegno che dura da anni... Dunque, ad Urbino ormai c'è una sorta di tradizione verso i temi della sicurezza dei lavoratori che sarebbe inutile tacere.

Da qui la certezza abbastanza rassicurante che questa iniziativa non cade nel vuoto, perché il vuoto... non c'è, non c'è da anni". Il che, unitamente al successo riscosso dalla giornata di presentazione di *Olympus*, pare di buon auspicio per gli sviluppi futuri di questo impegnativo – e davvero meritorio – progetto.

I Coordinatori di Olympus
Luciano Angelini
Chiara Lazzari

Voci sulla rotaia

Aumento di capitale per Trenitalia

Entro il prossimo 31 agosto sarà concluso un aumento di capitale di 758.963.757 euro per Trenitalia, si tratta di una posta di bilancio che risale allo scorporo dalle FS quando venne conferito a Trenitalia il ramo d'azienda che gestiva il servizio di trasporto. L'aumento di capitale avverrà quindi con la rinuncia di FS Holding a tale credito vantato nei confronti di Trenitalia. Considerando le previsioni del piano dell'Ing. Catania che stima per quest'anno una perdita di 1.552 milioni, tolti i 344 del primo trimestre, ne restano ancora oltre 1.200; c'è da chiedersi cosa avverrà l'anno prossimo visto che della suddetta posta di bilancio rimangono 257 euro e 91 centesimi.

Dal Corriere della Sera del 25 luglio

Ripensamento dei Conservatori sulla liberalizzazione in Inghilterra

Lunedì 17 luglio 2006, Chris Grayling, Ministro dei Trasporti del partito guidato da David Cameron, ha detto che "guardando indietro, la decisione presa nel 1996 dal Governo (conservatore) di John Major di separare le infrastrutture dalle società di gestione non è stata giusta" Grayling ha detto che la scelta "ha rallentato le decisioni e impedito di migliorare il sistema e oggi troppe persone sono impegnate a ottenere improbabili risultati". Durante il suo Governo John Major divise il sistema ferroviario in 25 società di gestione, che vennero vendute a privati e una società d'infrastruttura (Railtrack) che andò in Borsa. I privati hanno investito poco sul materiale rotabile

mentre Railtrack è andata disintegrandosi in una crescente disorganizzazione fino alle catastrofi ferroviarie di fine anni '90. I Laburisti eletti dietro la promessa di non toccare le privatizzazioni, davanti alla situazione hanno dovuto rinazionalizzare Railtrack, lasciando però lo schema di separazione intatto. Ora i conservatori mettono in dubbio anche la separazione.

Dal Sole 24 Ore del 19 luglio

Ancora tagli di risorse per i treni merci di Trenitalia

Preoccupazione di Assofer per la situazione del trasporto ferroviario delle merci che si fa sempre più preoccupante e fuori controllo: solo nei mesi di luglio e agosto gli Operatori stimano una mancanza di locomotive e relativo personale di condotta di Trenitalia che farà venir meno circa 200.000 Treni/Km già contrattualizzati e venduti al mercato. Il Trasporto merci delle Ferrovie dello Stato, secondo le statistiche dell'UIC, è passato da 87 milioni di tonnellate del 2001 a 69 milioni di tonnellate del 2005 quindi con un decremento complessivo del 21% che solo nell'ultimo anno è stato del 9% rispetto al 2004. Anche in termini di Tonn/Km la perdita, nello stesso periodo, è stata netta e di 4,5 miliardi di Tonn/Km. Inoltre la qualità del servizio è progressivamente peggiorata a fronte di aumenti tariffari che in alcuni casi è stata anche del 50%. Alla luce di questa grave situazione ASSTRA a cui aderiscono le 47 maggiori Società di Operatori Ferroviari, torna a chiedere, con forza, una azione del Governo, che accanto

agli importanti temi delle infrastrutture e dei servizi ai passeggeri, consideri anche le priorità ed esigenze, non più rinviabili, del mondo del trasporto merci con gli inequivocabili legami che questo ha con la competitività ed efficienza del nostro sistema produttivo e distributivo.

Finiti i lavori del ponte AV/AC sul Po

Oggi, alle ore 14, il Ministro delle Infrastrutture Antonio Di Pietro, il Presidente e Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Elio



Catania, insieme agli Amministratori Delegati di RFI, Mauro Moretti, di TAV, Antonio Savini Nicci, di Italferr, Riccardo Bonasso, al Presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni, all'Assessore ai Trasporti della Regione Emilia Romagna Alfredo Peri, al Presidente della Provincia di Lodi Lino Osvaldo Felissari e al sindaco di San Rocco al Porto Giuseppe Ravera, intervengono alla cerimonia per la fine della costruzione del nuovo ponte della linea veloce Milano-Bologna. L'opera è costituita da un viadotto di 1400 m la cui parte centrale, il ponte strallato vero e proprio, è lungo 400 m con 72 stralli di acciaio che collegano il piano su cui poggeranno i binari AV alle due grandi antenne, e con la sua grande campata centrale di 193 metri di luce. Un servizio sul ponte è stato pubblicato nel numero 193 di TuttoTreno (Gennaio 2006).

19 giugno

La nostra tradizione, il tuo futuro

DAL
1881

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



Treno Eurostar ETR 500 decorato da HDI Assicurazioni

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

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

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

HDI

ASSICURAZIONI

www.hdia.it

Al tuo fianco, ogni giorno

