

ATTI ASSEMBLEA NAZIONALE FERROVIERI RSU-RLS

Roma, 27 gennaio 2005

SOMMARIO

- **Intervento unitario Emilia Romagna**
- **Intervento unitario segreterie regionali Lazio**
- **Intervento Verifica Milano C.le**
- **Documento finale Attivo unitario Calabria**
- **OdG RSU PdM Lombardia**
- **Documento RSU Collegi condotta Toscana**
- **OdG RSU su incidente di Crevalcore**
- **OdG su tempo di lavoro retribuito per RLS**
- **Comunicazione Collegio RFI Esercizio Roma Nodo**
- **Documento RSU/RLS 43-44-45 – collegio di condotta Div. Passeggeri ITP VE**
- **Documento RSU PdM Roma - Cargo, Trasporto regionale, Passeggeri**

Assemblea Nazionale del 27 gennaio 2005

Intervento unitario Emilia Romagna

Presentazione

saluto

Io parlo a nome delle Segreterie Regionali Filt Cgil - Fit Cisl - Uilt Uil - UGL Ferrovie - SMA - ed Orsa dell'Emilia Romagna che hanno voluto salutare con un contributo unitario ed unico i lavori di questa assemblea.

Le Organizzazioni Sindacali dell'Emilia Romagna reputano importantissima la ritrovata unità, che oggi vede qui riunito tutto il sindacalismo ferroviario insieme alle RSU ed ai RILS da poco eletti, per discutere del futuro del trasporto ferroviario, per cercare di guarirlo dalle piaghe che, come ognuno di noi vede nel proprio territorio, nel proprio settore, sono tante e a volte molto dolorose (nella nostra regione sono anche molto recenti).

Ancora più importante è il fatto che questa discussione si faccia sulla base di una piattaforma comune della quale noi condividiamo pienamente sia le analisi svolte, che le proposte concrete avanzate per fermare il degrado delle ferrovie.

Degrado che ormai è palpabile in ogni ambito in ogni settore della nostra Azienda; i lavoratori nei nostri territori assistono quotidianamente, con sgomento, all'incapacità del gruppo dirigente di dare una svolta allo sfascio alla disorganizzazione al pressapochismo imperante e si esprime rabbia di fronte all'arroganza degli atti unilaterali, al continuo spreco di risorse importanti, ai messaggi promozionali ammiccanti, alle iniziative commerciali eclatanti ma di scarso vantaggio economico.

Pesanti sono le responsabilità del Gruppo Dirigente di FS rispetto alla situazione in cui versano le ferrovie, spesso, nel recente passato, ha assistito con stucchevole subalternità al dispiegarsi, in modo anomalo, del processo di liberalizzazione nel settore, senza difendere le prerogative di grande impresa nazionale di trasporto pubblico, anche quando poteva e doveva rivendicarne un ruolo diverso.

Oggi ad oltre sei mesi dal suo insediamento, il nuovo gruppo dirigente di FS non sembra ancora in grado di presentare un piano d'impresa degno di questo nome ed in grado di frenare il crescente declino dell'azienda, di contrapporre una credibile politica di contrasto alla prevedibile colonizzazione delle imprese ferroviarie straniere, sempre più aggressive sul nostro territorio, anche per l'assenza dei necessari vincoli di reciprocità, consentita dalla scarsa lungimiranza di tutti coloro che fino ad oggi hanno, sul versante politico, gestito la materia e di cui il decreto 188 rappresenta la classica ciliegina sulla torta.

Ancora più gravi sono le responsabilità del Governo, individuate puntualmente dalla relazione, in quanto hanno effetti oltre che sull'oggi anche sulle proiezioni del trasporto ferroviario; settore che invece ha necessità di investimenti e risorse certe sia nei tempi che nelle quantità.

Le ultime finanziarie, invece, hanno sottratto, impiegandole altrove, considerevoli risorse destinate all'accrescimento dell'infrastruttura, all'ammodernamento della rete esistente ed all'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Queste scelte rappresentano un pericolo molto serio non solo per il trasporto ferroviario, ma anche per l'intero Paese in quanto possono portare al collasso l'intero sistema dei trasporti già molto sbilanciato a favore della gomma una rete stradale al limite della sopportazione.

La relazione affronta in modo molto chiaro ed esaustivo molti altri temi per i quali propone interventi e soluzioni che le Organizzazioni dell'Emilia Romagna condividono, ad esempio:

- le questioni riguardanti l'assetto societario del Gruppo FS;
- la diffusione del C.C.N.L. delle Attività Ferroviarie a tutte le Imprese rientranti nel campo di applicazione, quale fondamentale strumento di tutela del lavoro e di regole comuni per le Aziende del settore, in modo che affrontino la concorrenza senza fare ricorso al "dumping contrattuale";
- I rapporti difficili con FS, la mancanza di un Piano d'Impresa, l'assenza a tutti i livelli di relazioni industriali;
- Il rinnovo del secondo biennio contrattuale in tempi certi e con l'esigenza di un'adeguata tutela del salario dei ferrovieri;

i La questione della sicurezza del trasporto ferroviario.

Sull'ultimo tema, ossia, le questioni che riguardano la sicurezza, le Organizzazioni Sindacali dell'Emilia Romagna, in considerazione del grave incidente avvenuto nella stazione di Bolognina, sentono il dovere e la necessità di fare una loro proposta.

Dopo l'incidente sulle linee a semplice binario della regione la paura di viaggiare è diventata una costante, non solo per i viaggiatori ma anche per i ferrovieri e per i loro familiari.

E' comprensibile, dopo l'accaduto, che i viaggiatori, su queste linee, scelgano di viaggiare dalla terza vettura in poi, o che i familiari dei ferrovieri chiamino continuamente al cellulare i propri congiunti per colmare la preoccupazione che li attanaglia.

E' comprensibile la fobia del viaggio, per chi ha visto le immagini del disastro, ed è altrettanto comprensibile la difficoltà di superarle.

E' intollerabile invece, e non più sopportabile, il tributo di sangue che la regione Emilia Romagna ha pagato al trasporto ferroviario: Piacenza - Solignano – Casalecchio - Bolognina.

Sono incidenti che non dovrebbero accadere in un paese civile, tecnologicamente Avanzato. Le tecnologie in grado di evitarli esistono, forse costano.

Quel tragico giorno, alcune delle vittime hanno scelto di viaggiare con quel treno piuttosto che in macchina, c'era la nebbia fitta, il treno è più sicuro", hanno pensato.

Noi siamo convinti che, ferma restando la necessità di realizzare prima possibile tutti i progetti di raddoppio e di ammodernamento tecnologico delle linee, occorra fare qualcosa di immediato per innalzare gli standard di sicurezza nella circolazione dei treni sulle linee non "attrezzate", e restituire la fiducia e la certezza di un viaggio sicuro a chi sceglie di utilizzare i nostri treni ed a chi sui freni lavora.

Proprio per questo proponiamo le modifiche normative o i provvedimenti di seguito elencati:
"INCROCI"

- Riteniamo che la sempre maggiore necessità di trasporto abbia indotto RFI a sfruttare ogni piega delle normative che sovrintendono alla circolazione dei treni per rendere più veloci gli incroci fra treni, e recuperare così margini di capacità.

- Gli interventi tecnologici hanno puntato non solo a recuperare sul costo del lavoro (telecomando e disabilitazione delle stazioni) ma anche a perseguire l'obbiettivo di recuperare capacità attraverso la modifica degli impianti, rendendoli idonei alla effettuazione di movimenti contemporanei di due treni (da qui l'arretramento dei segnali di partenza delle stazioni per realizzare l'esistenza dei 100 metri previsti dai segnali stessi fino al punto di confluenza).

- Con il progetto RETE SNELLA, molte stazioni che avevano tre o più binari, sono state modificate: meno binari, meno scambi, meno manutenzione da effettuare; oggi hanno quasi tutte due soli binari, non si è considerato che in caso di errore, su due soli binari non può essere creata la necessaria indipendenza dei due itinerari.

1. In considerazione di quanto sopra si propone, in relazione alla effettuazione degli incroci in stazioni con due soli binari di circolazione, l'emanazione, da parte del Gestore dell'Infrastruttura, di disposizioni che impediscano movimenti contemporanei dei treni, le stesse disposizioni debbono prevedere la impossibilità di itinerari convergenti anche in presenza di errore.

2. Avviso telefonico d'incrocio mediante comunicazioni terra—treno (condizione non imperativa ma solo di ausilio per velocizzare l'incrocio).

CIRCOLAZIONE TRENI CON SCARSA VISIBILITA'

- L'articolo 20 IPOL al comma 15 prevede chiaramente la possibilità per il macchinista di ridurre la velocità del treno in relazione alla visibilità.

- E' vero altresì che l'eventuale ritardo derivante da una riduzione di velocità debba essere doviziosamente giustificato anche in presenza di condizioni meteorologiche palesemente conosciute. La norma non indica poi comportamenti oggettivi ma lascia ampia discrezionalità al macchinista, di conseguenza è possibile che ad uno stesso evento meteorologico corrispondano azioni diverse. Risulta evidente che la norma, anche se chiara, non è facilmente fruibile.

3. Al riguardo si chiede l'integrazione dell'articolo 20 IPCL con norme oggettive, precise e vincolanti per il macchinista, anche in analogia alle norme previste dal codice della strada per la circolazione autostradale in presenza di nebbia, prendendo a riferimento le tavole di orientamento o altri elementi che consentono di stabilire la effettiva visibilità e determinare la congrua riduzione di velocità.

MODIFICA DISPOSIZIONE RFI n°35 E 36/2002

4. Sulle linee a semplice binario non attrezzate con RSC, SCMT o SSC alla guida dei treni trainati o spinti da una locomotiva 464 deve essere prevista la presenza contemporanea di due macchinisti.

5. Per quanto attiene alla figura del Capo Treno è necessario e fondamentale recuperare l'aspetto primario ed irrinunciabile della sua funzione di responsabilità in rapporto alla sicurezza dei viaggiatori trasportati.

DISPOSIZIONI R.F.I.

6. Disposizione N° 33/2000

Al paragrafo b) prevede la possibilità per il personale non dipendente da RFI di posizionare, coprire e scoprire segnali di rallentamento posti in prossimità dei cantieri di lavoro lungo la linea.

Preso atto delle criticità determinate dall'applicazione della norma, riteniamo che il comma b) rappresentando un potenziale elemento di pericolo per la circolazione vada abrogato.

7. Disposizione N° 4/2004

In caso di guasto, sulle linee gestite in telecomando, prevede la possibilità per il personale della manutenzione che interviene sul guasto, debitamente istruito, di intervenire anche sulla circolazione dei treni seppure sotto il controllo del DCO.

Questa disposizione fa venire meno il principio che sta alla base della sicurezza della circolazione treni, ossia la netta separazione fra il personale che gestisce la circolazione ed il personale che sovrintende ai meccanismi di sicurezza (non avrebbe più alcun senso tenere dei meccanismi o enti piombati). Riteniamo che la disposizione debba essere abrogata.

8. Le OO.SS. dell'Emilia Romagna nel ribadire la loro contrarietà all'installazione ed all'utilizzo del sistema VACMA in quanto dalla sua sperimentazione risulta essere un sistema invasivo, ed inutile se non dannoso, ne chiedono la disattivazione e la disgiunzione dove integrato al SCMT.

9. Chiedono per i lavoratori del settore macchina e bordo assunti con contratto Part- time la trasformazione immediata in full- time. Garantire le risorse necessarie è anche fare sicurezza.

10. Chiedono che nella discussione per il rinnovo del biennio economico vengano previsti strumenti che agevolino la rivalutazione salariale del lavoro ordinario e la disincentivazione del lavoro straordinario.

11. Infine le segreterie regionali dell'Emilia Romagna ritengono di dover ribadire la necessità, come già chiesto dalle segreterie nazionali con la lettera del 9 gennaio 2004 e per le ragioni allora espresse dalle stesse, che Trenitalia ritiri i provvedimenti di licenziamento nei confronti dei lavoratori della Liguria e del Piemonte a seguito della trasmissione televisiva "Report".

+Milioni di cittadini che utilizzano il freno mettono quotidianamente le loro vite nelle nostre mani; è finito il tempo delle parole dei proclami e delle promesse mancate.

La sicurezza deve tornare ad essere la priorità delle priorità, pertanto la vertenza che oggi apriamo va perseguita fino in fondo con le energie e con la forza che noi, tutti insieme, possiamo esprimere.

Roma 27 gennaio 2005.

INTERVENTO UNITARIO SEGRETERIE REGIONALI LAZIO

Le Segreterie Regionali del Lazio, salutano con soddisfazione la ritrovata unità sindacale, unità che ha già prodotto, in un momento così delicato per il futuro dei ferrovieri, la presentazione della piattaforma, strumento necessario di posizionamento sulle vertenze aperte nelle ferrovie.

Il degrado quotidiano delle ferrovie, in termini di qualità e di puntualità del servizio, è dovuto essenzialmente ai seguenti fattori:

- il Governo negli ultimi quattro anni ha prodotto azioni di razionalizzazione della spesa, che per le Ferrovie hanno significato un taglio di 4 milioni di euro, pari a più di 8000 miliardi delle vecchie lire;
- Il Ministro dei Trasporti insiste nell'attacco all'unicità del gruppo, sulla separazione degli investimenti dalla gestione di RFJ, e sulla societizzazione di Trenitalia;
- La Liberalizzazione del sistema ferro-viario, regolata a colpi di decreti e disposizioni, mai condivisi con le Organizzazioni Sindacali, sta' portando il nostro paese verso una apertura totale del trasporto ferroviario superando di molto quelle che sono le direttive comunitarie.

Tutto ciò in antitesi con quello che succede negli altri paesi europei che sono molto più attenti a proteggere e a salvaguardare le proprie aziende di trasporto pubblico da eventuali competitori esterni.

In Italia invece si consente, purtroppo con estrema facilità, a diverse compagnie straniere, che generalmente assorbono piccole imprese nazionali, di assicurarsi quote di un mercato già abbastanza povero.

E' arrivato a nostro avviso il momento per determinare una importante correzione dei processi in corso, sia sul piano legislativo che aziendale.

Per tali ragioni chiediamo al Governo e al Parlamento di ridefinire le regole per la liberalizzazione del trasporto ferroviario, regole che tengano conto della necessità di salvaguardare il dimensionamento produttivo dell'azienda PS.

La piattaforma in questo senso, chiarisce la situazione del trasporto ferroviario in Italia e conseguentemente definisce le azioni e le iniziative per la soluzione complessiva della vertenza ferrovie.

La riduzione delle risorse ha determinato una situazione di estrema difficoltà per l'azienda PS, non in grado di investire in innovazione tecnologica.

A questo si aggiunge una gestione negativa, (500 milioni di euro di deficit), e una continua esternalizzazione di lavorazioni anche pregiate, quali quelle della Manutenzione sia dei veicoli che delle infrastrutture.

La subalternità del gruppo dirigente FS al Governo va rotta al più presto, altrimenti la politica, e quale politica, continuerà a governare le Ferrovie anche nel futuro.

L'Amministratore Delegato non è il Manager tanto decantato, ma un mero esecutore di ordini, altrimenti avrebbe fatto sentire la voce del gruppo FS, avrebbe lamentato il taglio agli investimenti, taglio che ha prodotto e produrrà, sensibili ritardi sia nella realizzazione delle opere infrastrutturali che nell'acquisto di mezzi di trazione.

Restare in silenzio di fronte a tali scelte non è accettabile da parte di un'impresa come PS, fondamentale per il paese, sia per dimensioni che per importanza.

L'Ingegnere Catania ha già fallito, e il suo motto "discontinuità e qualità del servizio" restano belle ma vuote parole.

Oppure pensa che la qualità annunciata possano essere gli Assistenti di Linea?

Per dare qualità al trasporto ferroviario e per mettere al riparo dalla concorrenza la nostra quota di mercato nel trasporto delle merci, non può bastare solo cambiare nome alla Cargo.

Le Segreterie Regionali condividono il percorso definito delle azioni di lotta, a partire dall'opportunità di collocare le questioni della sicurezza all'interno della piattaforma, poiché la discussione in corso ed il grande risalto mediatico rischiano di affrontare un problema importante nel modo sbagliato.

E' necessario richiedere interventi urgenti atti a ripristinare quelle condizioni di sicurezza che le modifiche normative hanno alterato, soprattutto in quelle linee dove non sono state introdotte modifiche tecnologiche.

Sarebbe quindi opportuno che RFI non agisse in maniera unilaterale soprattutto per quanto riguarda l'emanazione di disposizioni e/o normative legate alle condizioni di sicurezza della circolazione.

Non è più pensabile che l'esigenza di contenere i costi operativi di gestione possa determinare un allentamento della normativa.

Ritengono opportuno costituire un organismo di vigilanza ministeriale indipendente ed estraneo alle dinamiche gestionali aziendali.

E' inoltre auspicabile la progressiva introduzione di sistemi di controllo marcia freno su tutte le linee o il ripristino della ripetizione discontinua fondamentale d' anche l'attivazione di un efficiente sistema di comunicazione telefonica terra-treno.

Bisogna infine definire una data certa per la rimozione del cosiddetto pedale (VACMA), sui mezzi di trazione in quanto elemento di distrazione.

Nel Lazio, ad esempio, diventa prioritaria l'installazione della ripetizione segnali nei cosiddetti buchi neri, nell' anello ferroviario di Roma, oltre che sulle linee attualmente non attrezzate.

Si rende necessaria nel rispetto del CCNL la vigilanza sul contenimento del lavoro straordinario per affermare una politica occupazionale che eviti i contratti atipici, quelli precari, nonché i contratti somministrati previsti dalla legge 30.

E' altrettanto evidente che la trattativa per il rinnovo del biennio economico deve essere avviata al più presto, in quanto la necessità di tutelare i redditi, soprattutto quelli più bassi, deve trovare immediato riscontro.

Perciò sarà necessario far capire alle controparti che non permetteremo alcun allungamento dei tempi del negoziato.

All'Amministratore delegato delle FS chiediamo quindi l'apertura urgente del confronto, che si dovrà sviluppare su nuove e più efficaci relazioni industriali, su un Piano d'Impresa che contenga quelle motivazioni forti che sono necessarie per lo sviluppo.

Un Piano d'Impresa che dovrà rappresentare il volano dello sviluppo e della tutela dell'occupazione, ed essere lo strumento in grado di superare gli attuali punti di criticità

Dovrà inoltre rafforzare le scelte strategiche che abbiamo condiviso come ad esempio la conferma del valore strategico della manutenzione, risorsa fondamentale e da sviluppare.

Il nuovo gruppo dirigente in perfetta sintonia con quello che è il pensiero del Governo, considera il Sindacato come un fastidioso orpello da mettere ai margini, tanto che le relazioni industriali sono praticamente interrotte da mesi.

Pensavamo che ciò fosse una prerogativa esclusiva dei dirigenti aziendali del Lazio ma ci siamo presto resi conto che tutto si inserisce in un progetto generale fatto di continue violazioni contrattuali, ricorso continuo al lavoro straordinario, lavoro precario, intimidazioni, etc.

Nel Lazio i rapporti con Trenitalia sono praticamente inesistenti, la rottura delle relazioni industriali ha già prodotto nella Divisione Passeggeri uno sciopero di otto ore, e ci si appresta ad effettuare una ulteriore azione di protesta di 24 ore il 29/30 gennaio p.v.

In questo contesto sarebbe stato corretto chiamare i ferrovieri del Lazio a scioperare per lo stato di degrado delle relazioni industriali, per il mancato rispetto degli accordi sottoscritti, per le modalità di assunzione scelte unilateralmente, etc.

In realtà abbiamo scioperato molto più semplicemente perché:

- in alcuni impianti della manutenzione si sono verificati nell'ultimo anno diversi incidenti che solo casualmente non hanno avuto conseguenze drammatiche;
- abbiamo scioperato perché il lavoro dei ferrovieri viene affidato all'esterno a fantomatiche aziende, (vedi progetto Hostess);
- abbiamo scioperato perché la continua forzatura della normativa contrattuale produrrà un aumento dei rischi di incidenti, accompagnati da atteggiamenti pseudo-mafiosi ed intimidatori di capi e capetti per poter garantire l'effettuazione dei treni in carenza di personale;
- perché l'esperienza, la memoria storica, il bagaglio tecnico dei ferrovieri vengono continuamente offesi nel tentativo di mettere i "vecchi" contro i nuovi ferrovieri, ricatti contro indisponibilità, rispetto delle regole contrattuali contro minacce di licenziamento.

L'unico paradossale risvolto positivo potrebbe essere legato al fatto che i dirigenti territoriali di Trenitalia hanno trovato la soluzione per pareggiare il deficit di bilancio: tagliano i P70 e i ticket ai lavoratori.

Nel trasporto regionale abbiamo proclamato uno sciopero di otto ore per denunciare lo stato di degrado dei mezzi e delle strutture, della carenza di personale nelle biglietterie, nel Bordo e nella manutenzione.

Abbiamo denunciato la scarsa qualità del trasporto, e l'assoluto abbandono dei viaggiatori, che ormai giornalmente pagano i disservizi.

Tuffo ciò in una fase delicatissima di confronto anche aspro con la Regione Lazio, relativamente alla modalità delle gare per l'assegnazione dei servizi regionali su ferro che non permettono di garantire un servizio di qualità per i cittadini.

Tale sciopero confluirà in quello nazionale proclamato per il 10/11 febbraio p.v.

Pasquale Chiarappa
Fit-Cisl Lombardia
Verifica Milano C.le

Voglio presentarmi anche perché è giusto che un rappresentante dei lavoratori, che operano nelle officine e nelle sedi di verifica della Lombardia siano in questa Assemblea Nazionale, mi auguro ben rappresentati con questo mio intervento.

Sono Pasquale Chiarappa, lavoro presso la Verifica di Milano c.le. condivido tutti gli aspetti richiamati nella piattaforma rivendicativa che è alla base dello sciopero proclamato per il 10-11 febbraio.

Questa liberalizzazione del trasporto ferroviario così eccessiva nella modalità in cui viene attuata, vede la nostra regione Lombardia esposta ad enormi rischi con conseguenze negative nei ferrovieri che vi operano.

Ormai sotto i nostri occhi vediamo passare treni che trasportano persone e merci che con la nostra azienda FS nulla hanno a che fare.

Il rischio all'orizzonte è quello di perdere notevoli fette di traffico a vantaggio di questi nuovi operatori che non si presentano oggi come operatori scalcinati o fai da te... ma bensì operatori con alle spalle grandi aziende strutturate ed organizzate come le Ferrovie svizzere e tedesche.

Mi sembra quasi superfluo ribadire che questa liberalizzazione o si coniuga con regole di riferimento per tutti. Contrariamente il rischio è di perdere il lavoro anche nella florida Lombardia, è concreto.

L'azienda per difendersi dovrebbe premunirsi di programmi di sviluppo, di miglioramento del servizio offerto, di forme di collaborazione e di integrazione con altri operatori nonché di mantenimento delle attività.

Tutto ciò non lo si riscontra nelle azioni aziendali, anzi notiamo ribaltoni nell'organizzazione delle strutture che a nostro parere poco servono all'interesse dell'azienda FS.

Ormai è lontano settembre 2003 che il nostro stipendio non vede l'alba quotidiana, vuoi per la nuova moneta, vuoi per i soliti commercianti, resa il fatto che anche i ferrovieri lombardi faticano ad arrivare alla fine del mese, sono giustificate le ragioni nel chiedere il rinnovo della parte economica per avere tutelato il nostro stipendio.

Sulla sicurezza del trasporto ferroviario, ahimé oggi argomento che trattiamo a seguito di eventi tragici, dovrebbe essere una procedura che contempli l'utilizzo non di nuove tecnologie, ma di tecnologie efficaci che appunto possono garantire la sicurezza.

Abbiamo assistito negli ultimi anni all'introduzione di continue nuove tecnologie, nessuna simile all'altra, oggi ci troviamo in presenza di una ulteriore novità denominata SCMT e il nostro auspicio che questo sistema così come in passato convenga messo in disparte per far posto ad un nuovo.

Noi crediamo che la conoscenza, oggi presente nel mondo del lavoro, sia in grado di dare un contributo proficuo all'individuazione degli strumenti necessari.

Naturalmente questo nostro contributo lo possiamo dare se la controparte aziendale è disponibile ad ascoltare le nostre proposte.

Ritengo che le proposte avanzate dalla collega di Bologna siano tutte condivisibili.

ATTIVO UNITARIO REGIONALE OO.SS. CALABRIA E RSU/RLS

Documento finale

L'Attivo Unitario dei Quadri ed RSU/RLS riunitosi il giorno 25 Gennaio 2005 presso il Grand Hotel Lamezia in Lamezia Terme (CZ) approvo la relazione introduttiva delle Segreterie Regionali, apprezza gli interventi dei Segretari Regionali intervenuti ed assume i molteplici contributi emersi dal dibattito sia da parte dei quadri sindacali che delle RSU ed RLS.

Unanime preoccupazione è emersa in relazione agli aspetti riguardanti l'analisi del recente tragica incidente ferroviario di Crevalcore nonché sulla situazione esistente nel trasporto ferroviario a livello nazionale.

In tale contesto il sindacato non può non rilevare che, al di là dei buoni propositi espressi dal Governo e dal nuovo Management del Gruppo FS, sia in relazione agli investimenti per i moderni sistemi di sicurezza e sia da parte di Trenitalia SpA per l'ammodernamento ed ampliamento del parco rotabile, il completamento di tutto ciò si potrà di fatto realizzare nel medio e lungo termine.

In questa fase transitoria, come OO.55. , chiediamo che il Gruppo FS deve ripensare un Piano di Impresa in cui si esalta la giusta attenzione, pur con i necessari equilibri economici, sulle scelte di gestione che devono essere comparati ai tempi ed alle reali capacità realizzative dei programmi di ammodernamento e potenziamento sia della Rete Infrastrutturale e sia del Parco-Treni.

Non si può più consentire una continuazione della cinica politica d'impresa essenzialmente condizionata dall'assillante riduzione del costo del lavoro "riducendo la forza lavoro" senza aver attivato le tecnologie necessarie ed idonee a ridurre le risorse umane.

Tecnologia che non può risolversi con l'installazione dell'apparecchiatura VACMA (vigilante) oramai desueta per evidente arretratezza.

Appare oramai indispensabile, al fine di adottare una coerente politica della sicurezza, attivare un efficace sistema di comunicazione telefonica terra-treno ed introdurre, su tutte le linee, specialmente su quelle a binario unico come la linea Jonica e le trasversali, l'SCMT, un sistema di controllo della marcia del treno che con contenuti investimenti permette, ad oggi, di ottenere un elevato livello di sicurezza delle linee in quanto è in grado di correggere un eventuale errore del macchinista.

Unanime preoccupazione sulla situazione esistente nel trasporto ferroviario in Calabria dove alle carenze di natura infrastrutturale vanno ad aggiungersi le ormai note distrazioni Organizzative/Strutturali del Gruppo FS mal contrastate dal potere politico ed istituzionale locale distratto ed incapace di indicare e pretendere programmi ed interventi mirati a certezze di sviluppo infrastrutturale e di crescita qualitativa dei servizi offerti.

L'Attivo Unitario esprime forte preoccupazione per l'annunciata chiusura degli Uffici ITALFERR a Cosenza, del DCO di Sibari, per i ritardi di RFI nel realizzare la riorganizzazione del settore manutenzione nel rispetto degli accordi sottoscritti coerentemente agli impegni relative alle assunzioni ed alla copertura delle posizioni lavorative individuate. Forti preoccupazioni esprime anche per le grandi difficoltà derivanti da una scarsa attenzione da parte FS, della Società TRENITALIA e delle Istituzioni Locali per quanto riguarda il segmento merci (Porto di Gioia Tauro, Villa San Giovanni - Bolano, Lamezia Terme, Crotona),

il Trasporto Passeggeri con il continuo abbandono della linea Ionica nonché il Trasporto Regionale che con la continua politica di efficientamento nei settori della manutenzione e della manovra (chiusura OML CS, unificazione manovra rimessa e circolazione) evidenzia una seria incapacità ad elaborare una strategia di una positiva razionalizzazione in grado di generare la crescita dei servizi puntando sulla qualità, sull'efficienza e sulla puntualità dei treni nonché ad una necessaria integrazione tra il trasporto locale e quello di lunga percorrenza quale reale esigenza della domanda di mobilità esistente nelle diverse aree della regione.

A fronte di tale situazione l'Attivo Unitario ribadisce la necessità di forti e decise prese di posizione e da mandato alle Segreterie Regionali e Nazionali per attivare tutte le iniziative necessarie, per un'adeguata piattaforma rivendicativa finalizzata al rilancio del Trasporto Ferroviario in Calabria da avviare sia nei confronti del Gruppo FS che delle Istituzioni Locali e Nazionali.

L'Attivo Unitario ribadisce altresì la necessità di pretendere la corretta applicazione del CCNL delle attività ferroviarie in tutti i suoi contenuti, a partire dalle corrette relazioni industriali ed al coerente rispetto degli articolati riguardanti, l'utilizzazione del personale, gli orari di lavoro, la copertura delle

posizioni lavorative in tutti i comparti ed in particolare nel settore Manutenzione Infrastrutture, PdM Pax e PdB DTR, ambienti di lavoro e la sicurezza, il diritto di fruizione del pasto, la logistica per il P. di M. e P. di B., trasferta, indennità di linea nel settore manutenzione infrastrutture, e le competenze accessorie più in generale in tutti i settori di attività.

Evidenzia, altresì, la necessità di una rivisitazione dell'orario di lavoro del PdM/PdB, da realizzare in fase di revisione contrattuale, nonché una maggiore attenzione alle flessibilità.

L'Attivo Unitario rivendica più attenzione al Sud e alla Calabria dove le condizioni - ancora per un tempo mediamente lungo - consentono una situazione di "monopolio" del trasporto su ferro - quindi tempi abbastanza favorevoli per il recupero di competitività.

Queste condizioni debbono essere, per il GRUPPO FS, motivo per attivare da subito processi di investimento su "uomini e mezzi" su " Strutture (officine etc.) e Infrastrutture (messa in sicurezza della Galleria Santomarco) - utili quanto necessari, per il presente ed ancor di più per il futuro al fine di poter mantenere ed acquisire la domanda di mobilità delle persone e delle merci attraverso il potenziamento dell'offerta, aumentando i servizi, garantendo la sicurezza, la regolarità e la qualità, quali elementi di competitività, del prodotto treno - valorizzando le professionalità e non perpetuando nella logica "vecchia e stantia" della riduzione della forza lavoro.

L'Attivo Unitario chiede che il Gruppo FS sia soggetto di modernità - nel nuovo mercato liberalizzato dei trasporti e protagonista per una nuova stagione d'investimenti infrastrutturali nell'ambito di una concreta politica da parte del Governo Nazionale e dei Governi locali.

L'Attivo Unitario evidenziando i tagli delle risorse economiche, destinate agli investimenti per il rilancio del sistema ferroviario, determinati dal Governo e dal Parlamento con la recente Legge Finanziaria, nel contestarlo denuncia la grave responsabilità per i conseguenti ritardi che continueranno ad accumularsi nella realizzazione delle opere di ammodernamento ed adeguamento tecnologico i cui limiti sono prepotentemente emersi con il recente tragico incidente di Crevalcore e non solo.

L'Attivo Unitario chiede alle Segreterie Nazionali di rivendicare una diversa attenzione del Governo Nazionale al "Mezzogiorno" che va guardato e pensato come una opportunità di evoluzione del "Sistema Paese" ed in questa ottica CHIEDERE al GRUPPO FS - di proporsi come soggetto principale — per la sfida innovativa del paese Italia partendo appunto dal Mezzogiorno per accorciare le grandi distanze esistenti ed accrescere la competitività dell'Italia nell'Europa.

In questa ottica l'Attivo Unitario invita le Segreterie Nazionali a far sì che il Gruppo FS attraverso il nuovo Piano di Impresa sia in grado di proporsi come soggetto protagonista per la realizzazione di un moderno "Sistema Integrato delle Infrastrutture" propedeutico per una concreta politica finalizzata alla costruzione di un adeguato "Sistema Integrato dei Trasporti".

Questo deve essere l'obiettivo - ad esso dobbiamo tragaruardare - valorizzando al massimo il "Modello di Relazioni Industriali" che ci siamo dati con il nuovo CCNL delle Attività Ferroviarie. Per questo rifiutiamo l'atteggiamento assunto dalle Imprese del Gruppo FS, in questi ventidue mesi di applicazione (non applicazione) del nuovo CCNL, un atteggiamento teso a sminuire le RI. tentando di mettere in ginocchio il Sindacato che con le recenti elezioni delle nuove RSU/RLS ha rafforzato la presenza e lo rappresentatività.

L'Attivo Unitario, infine, esprime solidarietà ai colleghi licenziati a seguito delle dichiarazioni rilasciate nel corso della nota trasmissione televisiva "Reporter" indi approva e si impegna a sostenere lo sciopero nazionale di 24hh - dalle ore 21 del 10 alle ore 21,00 dell'11Febbraio 2005 già proclamato dalle Segreterie Nazionali e manifesta una valutazione positiva circa l'Assemblea Nazionale Unitaria odierna alla quale si è partecipato con adeguata delegazione unitaria in rappresentanza di tutti gli impianti ferroviari dell'ex Compartimento di Reggio Calabria.

Lamezia Terme, 25 Gennaio 2005

Approvato

Documento presentato come o.d.g. dalla RSU PdM Lombardia

Le RSU PdM della Lombardia, riunitesi a Milano il 25.1.2005, nello stigmatizzare la necessità che sulle linee non attrezzate con nessun tipo di sicurezza sia ripristinato il modulo di condotta a doppio macchinista, chiede che il documento unitario approvato dalle segreterie nazionali delle OO. SS. il 12.1.2005 ed in discussione nell'Assemblea Nazionale di tutte le RSU sia integrato, per ciò che attiene l'argomento sicurezza, con i seguenti punti:

- Estensione a tutta la rete e a tutte le locomotive di sistemi di ripetizione segnali;
- In caso di presenza di sistemi atti a garantire la RS, il controllo della marcia del treno e della vigilanza, che essi siano disgiungibili;
- Che su tutti i mezzi di trazione sia immediatamente attivato il segnale di prudenza generalizzata;
- Che tutti i mezzi siano muniti di sistemi di comunicazioni "terra — treno";
- Che il VACMA sia immediatamente eliminato;
- Che tutte le sanzioni inerenti il VACMA siano ritirate;
- Che i colleghi licenziati per aver denunciato i problemi della sicurezza in PS siano immediatamente reintegrati in servizio;
- Che i temi riguardanti l'orario di lavoro degli addetti all'Esercizio, del PdM in particolare, siano rivisti immediatamente;
- In merito ai percorsi formativi si chiede una maggiore sensibilità verso una più accurata professionalizzazione del PdM, con particolare attenzione ai moduli di condotta utilizzati nei servizi specializzati (ETR, Navetta);
- Che siano ritirate le delibere di RFI che provocano un allentamento della sicurezza;
- Che sulla rete nazionale siano sostituiti i segnali semaforici con i segnali luminosi;
- Che il sistema di Blocco Telefonico non sia adoperato come sistema ordinario di distanziamento dei treni;
- Che siano ripristinati gli itinerari di sicurezza, specialmente nelle sedi di incrocio;
- Che i tempi ed i modi di aggiornamento dei testi regolamentari e delle pubblicazioni di servizio siano certi e compresi nell'orario di lavoro di chi li esegue;
- Che l'applicazione del Contratto delle Attività Ferroviarie sia condizione vincolante per il rilascio delle licenze di trasporto ferroviario;

In conclusione della riunione odierna le RSU convenute chiedono, per un riequilibrio dei carichi di lavoro, specialmente per ciò che attiene al lavoro notturno, l'utilizzazione promiscua del PdM tra le divisioni.

Le RSU PdM della Lombardia

Angelo Basile, Placido Greco, Franco Conti, Claudio Riggi, Giovanni Ferrara, Gaetano Castaldo, Maurizio Malara, Angelo Cotroneo, Enzo Mennella, Santo Mommo, Giuseppe Lorusso, Donato Mastronardo, Gennaro Diguglielmo, Antonio Iannuziello, Antonino Malara, Carmine Mustaro, Pasquale Rusconi, Silvio Agnello.

DOCUMENTO RSU COLLEGI CONDOTTA TOSCANA

I componenti dei collegi condotta TMR, PAX e CARGO (Logistica Integrata), riuniti a Firenze il giorno 25 gennaio 2005, condividono l'esigenza di aprire una vertenza sulla sicurezza in FS.

In particolare, anche alla luce dell'ultimo incidente di Crevalcore, ritengono necessario

- il ritiro della delibera di RFI 35 e 36 2002 di RFI;
- lo smontaggio/disattivazione delle apparecchiature Vacma/uomo morto ovvero l'esclusione della relativa funzionalità in quelle integrate con SCMT e RS.
- la revisione dei contenuti dell'art. 3 JPCL in merito all'utilizzazione dell'agente unico che è il tipo di equipaggio coinvolto nella maggior parte degli ultimi incidenti (Bologna Garibaldi, Madonna Dell'Olmo, Bolognina di Crevalcore e Peri);
- sulle linee senza RSC o SCMT, l'effettuazione degli incroci con la procedura che prevede gli itinerari dei treni non convergenti;
- la previsione di una struttura paritetica Ministero infrastruttura/RFI e rappresentanza dei lavoratori che esamini le disposizioni regolamentari collegati alla sicurezza, con particolare riferimento a quelli interessanti l'organizzazione del lavoro;
- la modifica delle norme sull'orario di lavoro che determinano criticità sulle condizioni psico-fisico del personale che svolge mansioni di sicurezza;
- la revoca dei licenziamenti e delle sanzioni comminate ai ferrovieri che hanno denunciato problemi inerenti la sicurezza ed a quelli che hanno posto in essere rifiuti collegati all'utilizzo dell'Uomo morto o alla scorta di navetta/464 con solo macchinista e capotreno;
- l'eliminazione della precarietà dei lavoratori part-time in particolare, nelle categorie legate alla sicurezza,
- l'attivazione di un sistema radio per consentire i collegamenti immediati e certi in caso di pericolo (allarme di prudenza generalizzata),
- la risoluzione della problematica relativa al soccorso in linea del macchinista in caso di malore, così come evidenziato nel documento redatto dal Coordinamento Tecnico Interregionale della prevenzione nei luoghi di lavoro di cui si chiede una sollecita e definitiva approvazione da parte della Conferenza dei Presidenti delle Regioni. Il documento sopra citato è giacente dal 28 luglio 2004 presso la Regione Abruzzo;
- la disincentivazione del lavoro straordinario, che può avvenire solo attraverso strumenti salariali che riconoscano la professionalità e che ne rivalutino quella ordinaria (ora lavoro, ora condotta, ecc.);
- il riconoscimento, nell'ambito della saturazione dell'orario di lavoro settimanale, dei tempi necessari per la firma ed il ritiro dell'enorme mole di circolari e disposizioni di servizio oggi consegnate al PdM e per l'aggiornamento dei testi regolamentari;

Le RSU esprimono preoccupazione per la recentissima Comunicazione, organizzativa che lascia isolata la divisione Cargo (adesso Logistica Integrata) e che assume il significato di un atto propedeutico ad azioni di dimissioni e cessioni.

Le RSU ritengono che le Segreterie Regionali della Toscana debbano recepire prioritariamente i summenzionati argomenti legati alla sicurezza dei treni, affinché l'assemblea Nazionale del 27 Gennaio 2005 impegni le OOSS per la loro risoluzione.

Firenze 25/1/2005

O.D.G. presentato dalle R.S.U. su incidente di Crevalcore

I rappresentanti RSU e RIS presenti all'Assemblea Nazionale del 27/01/2005, a fronte del disastroso incidente di Crevalcore del 07/01/2005 condividono le iniziative assunte dalle Segreterie Nazionali sulla sicurezza ed evidenziate nel documento del 12/01/2005.

- Invitano tutti i lavoratori e le RSU/RLS ad operare per la riuscita dello sciopero generale di 24 ore dei ferrovieri, dichiarato per il 10 febbraio 2005.
- Ritengono che debba essere data forte continuità alle iniziative contro lo spacchettamento delle ferrovie ed alla continua riduzione delle risorse da parte del Governo, che va a discapito della sicurezza del personale e dei viaggiatori.
- Ritengono inammissibili i provvedimenti emessi nei confronti dei lavoratori coinvolti nelle denunce sulla sicurezza ed in particolare i provvedimenti di licenziamento dei quattro ferrovieri coinvolti nella trasmissione Report del 7.10.2003.

07/10/2003

- Chiedono alle Segreterie Nazionali di avviare il percorso affinché Trenitalia ritiri i provvedimenti, dando mandato alle OO.SS. per tutte le iniziative del caso.

O.d.g. su tempo di lavoro retribuito per il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza

VISTO

La Direttiva 89/391/CEE del 12 giugno 1989, concernente l'attuazione di misure volte a promuovere il miglioramento della sicurezza e della salute dei lavoratori durante il lavoro, al cui art. 11/5 recita che: "Il datore di lavoro è tenuto a concedere ai rappresentanti dei lavoratori i quali hanno una funzione specifica in materia di protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori un sufficiente esonero dal lavoro - senza perdita di retribuzione - e a mettere a loro disposizione i mezzi necessari per esercitare i diritti e le funzioni derivanti dalla presente direttiva".

L'art. 19/2 del DLgs 626/94 che recita "Il rappresentante per la sicurezza deve disporre del tempo necessario allo svolgimento dell'incarico senza perdita di retribuzione nonché dei mezzi necessari per l'esercizio delle funzioni e delle facoltà riconosciutegli."

L'accordo Interconfederale del 22/06/95, al quale si richiamano le parti stipulanti sia nel CCNIL delle A.F., che nell'accordo RSU del luglio 2004, esplicita che "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".

SI INVITANO

Le Segreterie Nazionali delle OO.SS. in indirizzo, stipulanti il CCNL e l'accordo per il rinnovo delle RSU, ad esigere dal Gruppo FS spa la corretta applicazione della Direttiva 89/391/CEE, dell'art. 19/2 del DLgs 626/94 e dell'accordo Interconfederale del 22/06/95 riguardo al tempo di lavoro retribuito per il Rappresentante dei Lavoratori per la Sicurezza.

Collegio R.F.I. Esercizio Roma Nodo RTM Termini — Ostiense — Tiburtina — Smistamento

Per iniziare dal 27 gennaio

Ci sembra doveroso iniziare questa comunicazione esternando il cordoglio per le vittime dell'incidente di Crevalcore

Pensiamo che l'iniziativa dell'Assemblea Nazionale delle RSU/RLS del 27 gennaio 2005, quale momento unitario di tutti i ferrovieri e delle loro organizzazioni sindacali, sia soltanto l'inizio di un percorso sindacale che, a partire dai contenuti del documento del 12 gennaio 2005 delle Segreterie Nazionali, possa rafforzarsi e integrarsi di ulteriori argomenti con la partecipazione di tutti i ferrovieri.

In quest'ottica la RSU 17 Esercizio Roma Nodo contribuisce alla costruzione della piattaforma rivendicativa segnalando le seguenti criticità:

- Nel quadro del mantenimento dei livelli di sicurezza dell'esercizio ferroviario pensiamo che la professionalità dei lavoratori vada rafforzata con strumenti di formazione adeguati, ripristinando per ogni lavoratore la quota di 5 giornate minime annue. Sviluppando incontri specifici e cadenzati nei casi di modifiche ai testi regolamentari e per prove didattiche pratiche di apprendimento;
- La tendenza ormai generalizzata di non rispettare, anche in stazioni strategiche della rete ferroviaria, le consistenze di personale previste, con conseguenti ricadute negative sull'organizzazione del lavoro e sulla sicurezza;
- Nell'ambito del processo di liberalizzazione del trasporto ferroviario, il Decreto Legislativo 188/2003, prevedendo che il Gestore dell'Infrastruttura (RFI) possa affidare a soggetti terzi i servizi necessari all'attività di trasporto, espone i ferrovieri, in mancanza di una clausola sociale, a rischi per l'occupazione, per il reddito e a forme di lavoro precario;
- Il mancato godimento a tutt'oggi, nella maggior parte delle località di servizio rette da un solo agente, della pausa di 15 minuti per recupero psico-fisico, così come previste dalle direttive comunitarie e recepite all'articolo 22, p.l.12 del CCNL;
- La disciplina del riposo per maggiori prestazioni rese (denominato anche Q o Rm) che, dall'introduzione del nuovo sistema di contabilità RUN- Time Management, ha subito una modifica che penalizza oltremodo i lavoratori impegnati nei turni rotativi. In questo quadro le assenze retribuite (per es. le ferie, quale strumento di ripristino delle capacità psico-fisiche) devono mantenere lo stesso valore orario delle giornate lavorative normalmente svolte secondo il turno (8 ore). Essendo il sistema precedente frutto di equilibri contrattuali consolidati e che il nuovo sistema cancella senza alcuna forma di contrattazione come invece prevede il CCNL.

Per quanto riguarda il prossimo rinnovo del biennio economico, pensino che sia ormai improrogabile una piena corrispondenza tra gli stipendi e l'andamento del costo della vita.

Inoltre pensiamo che nell'ambito delle relazioni industriali, le stesse devono caratterizzarsi per una più diffusa e reale fase della contrattazione.

DOCUMENTO CONGIUNTO TRA RSU/RLS 43-44-45 COLLEGIO CONDOTTA DIVISIONE PASSEGGERI ITP DI VENEZIA

Le RSU 43-44-45 della divisione passeggeri dell'ITP di Venezia riunite il 24 gen. 2005 ritengono necessario rafforzare il testo unitario sul rinnovo contrattuale, in particolare per quanto concerne la clausola sociale, dove va recuperato il concetto di obbligatorietà del CCNL delle Attività Ferroviarie, quale condizione indispensabile per le imprese che intendano operare sulla rete ferroviaria italiana. Integrano tale documento con considerazioni e proposte che andiamo qui ad elencare

- il rigetto del cosiddetto uomo morto (VACMA) considerato un'apparecchiatura non di sicurezza e distraente alta guida del treno, e la conseguente disattivazione delle apparecchiature già installate.
Il ritiro di tutte le sanzioni riconducibili al non utilizzo dell'apparecchiatura.
- la priorità di investimenti per l'estensione della RS su tutte le linee attualmente non attrezzate, in particolare per quelle brevi tratte cosiddette "buchi neri"; maggiori risorse per l'introduzione di sistemi per il controllo della marcia dei treni su tutte le linee a binario unico; con particolare urgenza per quelle linee sprovviste di qualsiasi sistema di sicurezza.
- l'immediata attivazione di un sistema di comunicazione telefonica terra treno efficiente per consentire i collegamenti immediati in caso di pericolo (allarme di prudenza generalizzata); Sistemi che in passato abbiamo avuto e che sono stati tolti, senza prevedere apparecchiature alternative.
- Verificato la recrudescenza degli incidenti ferroviari che hanno messo in evidenza le criticità del modulo di condotta ad agente unico (ultimamente aumentato in modo esponenziale) nonostante le carenze della rete infrastrutturale e delle tecnologie applicate per la sicurezza.
Questo modulo ha fatto aumentare i casi di mancato rispetto dei segnali come la stessa azienda ha evidenziato con comunicazioni interne al personale.
Queste RSU 43-44-45 ne chiedono il ritiro!
- la revisione dei percorsi formativi che devono prevedere esclusivamente materie attinenti gli aggiornamenti regolamentari e la loro obbligatorietà, come da CCNL.
- Dare indicazioni alle Segreterie Nazionali di riconsiderare le assunzioni part-time in tutti quei profili che implicano la sicurezza dell'esercizio.

Venezia 24 gennaio 2005

RSU 43

RSU44

RSU 45

RLS

RAPPRESENTANZE SINDACALI UNITARIE

PdM ROMA

CARGO-TRASPORTO REGIONALE- PASSEGGERI

DOCUMENTO Per l'assemblea delle RSU del gruppo FS

Teatro Ambra Iovinelli, Roma, 27 gennaio 2005

Le RSU macchinisti del Lazio divisione passeggeri, cargo e TMR nella convinzione dell'importanza della massima unità dei lavoratori e delle sue rappresentanze, fin dall'elezione si sono adoperate e, dobbiamo dire con soddisfazione, sono riuscite ad intraprendere quel percorso unitario che i lavoratori da sempre auspicano e che sappiamo essere l'elemento centrale per rendere efficace ogni progettualità ed ogni azione sul piano sindacale.

È con questa consapevolezza che abbiamo inteso da sempre attivarsi insieme agli RLS sia in materia di sicurezza che nelle tante problematiche del lavoro, e nell'apprendere il tragico avvenimento di Crevalcore che si aggiunge purtroppo ai tanti altri che ci hanno colpito, non abbiamo indugiato ad unirci, ai sentimenti e alle ragioni che hanno portato i ferrovieri a mobilitarsi, cominciando dallo sciopero del 16/17 gennaio di 24 ore che ha visto una adesione altissima dei ferrovieri di tutta Italia, e l'appoggio della opinione pubblica.

Ragioni che ci trovano d'accordo nel richiedere, interventi immediati per ripristinare condizioni di sicurezza accettabili e interventi più a lungo termine che qui elenchiamo:

1) Rimozione, in data certa 1° maggio data storica per i lavoratori, cosiddetto "pedale" (VACMA uomo-morto) sui mezzi di trazione e di tutti i dispositivi vigilanti, elementi di distrazione che possono determinare incidenti, nel transitorio deve essere resa possibile l'esclusione del VACMA consentendo comunque l'utilizzo della RS e del SCMT.

Di conseguenza, in assenza di un piano concordato che indichi gli obiettivi, le finalità, l'uso dei dati personali, la logistica, nonché le modalità di utilizzazione (Agente solo - Vacma) va respinto l'impiego dell'apparecchiatura di simulazione cosiddetta SIDAC.

2) revoca delle disposizioni di RFI che hanno ridotto l'equipaggio senza nessun miglioramento delle condizioni di sicurezza. A tal proposito non è ammissibile che RFI emani unilateralmente disposizioni, che in materia di sicurezza possono interferire negativamente sulla circolazione, considerato che tali scelte possono essere condizionate dalle esigenze dello stesso gruppo FS di contenere i costi operativi di gestione. Ben venga quindi la creazione di un organo ministeriale di vigilanza paritetico sulla sicurezza del trasporto ferroviario nel quale siano presenti le rappresentanze dei lavoratori, in particolare gli RLS.

3) revoca dei licenziamenti e più in generale dei provvedimenti disciplinari a quei colleghi che hanno denunciato questioni inerenti la sicurezza o hanno adottato comportamenti a tutela di se e dei viaggiatori..

4) realizzazione degli itinerari indipendenti di salvamento nella località di incrocio con ordine di stazione per l'arresto del secondo freno incrociante al segnale di protezione in attesa del corretto ricovero del primo treno.

5) installazione della ripetizione dei segnali nei cosiddetti buchi neri e nelle linee attualmente non attrezzate e la progressiva introduzione di sistemi di controllo marcia treno su tutte le linee a binario unico oppure il ripristino della ripetizione discontinua inspiegabilmente rimossa dalla linea di Crevalcore.

6) immediata attivazione del sistema di comunicazione telefonica terra treno efficiente in caso di pericolo la cui attivazione è stata per ben tre volte inspiegabilmente rinviata da RFI.

7) Realizzazione estesa del doppio binario nel più breve tempo possibile.

In questa direzione la RSU accoglie con attenzione il documento unitario emanato dalle OS nazionali sulla situazione del trasporto ferroviario che rappresenta un significativo passo avanti e che riteniamo debba essere integrata e migliorata con le proposte che verranno da quest'assemblea.

Infatti, l'assenza di regole per la liberalizzazione ha già determinato una situazione di crisi per l'azienda pubblica FS esposta al mercato concorrenziale e condizionata dai tagli delle ultime finanziarie in termini di investimenti strutturali tecnologici e di sicurezza, resa più grave da una gestione negativa che tra l'altro pratica le esternalizzazioni anche di lavorazioni pregiate. L

Tutto questo, insieme alla mancanza della clausola sociale determina per i ferrovieri, ricadute molto serie in termini di occupazione, di reddito, di organizzazione del lavoro, nonostante il sacrificio richiesto nel contratto di lavoro.

Su questo terreno, in stretta relazione con la sicurezza si rendono necessari interventi come: il contenimento del lavoro straordinario e una politica rivolta all'occupazione evitando contratti atipici e precari nonché i contratti somministrati previsti nella legge 30 di cui tutti i lavoratori non possono che chiederne la cancellazione.

In particolare l'applicazione dei contratti atipici anche nei settori dove il personale svolge mansioni di sicurezza come ad esempio nel settore macchina è da respingere.

Non è possibile per il profilo da macchinista un percorso professionale part time.

Nello stesso tempo i macchinisti lamentano un forte appesantimento dell'orario di lavoro ed una continua diminuzione dei tempi di riposo che non consentono un adeguato recupero psico-fisico, aggravate da una logistica sempre più carente.

Anche per quanto riguarda la tutela del reddito in occasione del rinnovo del biennio economico è necessario ottenere in tempi brevi un adeguato aumento che tenga conto del salario accessorio.

È evidente che in questa fase così critica non è pensabile scomporre l'assetto societario di FS che aggraverebbero ancor di più i tanti problemi che abbiamo anche a seguito della divisionalizzazione interna.

Le ultime notizie sulla riorganizzazione interna a Trenitalia ci debbono allarmare tutti per il rischio concreto di emarginazione e abbandono del settore merci, ritenuto con incomprensibile miopia, non strategico. Al contrario lo sviluppo del trasporto merci su rotaia deve restare uno degli obiettivi prioritari e i ferrovieri debbono trovare le forze e le alleanze necessarie per dimostrare che tale sviluppo rappresenta un interesse nazionale, non soltanto in termini strettamente economici, ma come tutti declamano, per i risvolti ambientali, per la sicurezza stradale.

Occorre avere il coraggio di affermare che è necessario spostare il maggior quantitativo di merci trasportate dalla gomma alla rotaia in particolare quelle tipologie di merci il cui trasporto su ferro risulta economicamente più vantaggioso. In questo contesto dobbiamo scongiurare ulteriori operazioni che potrebbero presentarsi nel piano d'impresa finalizzate alla dismissione di interi settori ed alla ulteriore diminuzione del costo del lavoro.

Quindi bisogna agire con determinazione e coerenza continuando la lotta intrapresa dai ferrovieri con il grande sciopero scorso, e dare seguito a tutte le iniziative necessarie per impegnare, ognuno per la propria parte, responsabili del governo, del gruppo FS e di Confindustria, ad intervenire concretamente per dare soluzioni certe ai problemi che i lavoratori FS denunciano e che i cittadini si aspettano.

Un compito impegnativo anche per le RSU/RLS e le strutture sindacali che, con il sostegno dei ferrovieri ed della opinione pubblica, dovranno avere la capacità, in tutte le sedi di confronto, di ottenere gli obiettivi prefissati. A tal proposito è indispensabile e proficuo che si formino delle delegazioni comprensive di rappresentanti RLS/RSU.

In questo senso il percorso unitario che intendiamo costruire si deve fondare sui contenuti e sulle azioni, per cui le iniziative di lotta, in primo luogo lo sciopero devono essere decise congiuntamente, tanto più in una fase delicata come questa.

Noi delegati della RSU macchinisti PASSEGGERI CARGO E TMR aderiamo allo sciopero del 10 febbraio e ci impegneremo insieme a tutte le RSU per la sua riuscita, ma rivendichiamo, sostenuti dalla categoria, un pieno coinvolgimento nella elaborazione delle piattaforme sindacali, nel percorso di gestione e nelle decisioni che saremo chiamati a compiere a cominciare dalle lotte che si renderanno necessarie.

Auspichiamo che le proposte contenute in questo documento siano fatte proprie e portate avanti da questa assemblea.

Roma 27/O 1/05

RSU MACCHINISTI Pax CARGO TMR del Lazio

Sono un nuovo RSU eletto nel collegio Condotta del trasporto regionale della Puglia e delegato a leggere questo intervento unitario a nome delle RSU/RLS e delle Segreterie Regionali FILT-CGIL, FIT CISL, UILTRASPORTI, UGL FERROVIE, SMA-FAST, ORSA FERROVIE della Puglia.

Al Legislatore vogliamo dire, che aprendo in modo esasperato il Sistema Ferroviario alla concorrenza, senza adeguati strumenti di reciprocità, non si fa altro che fornire agli operatori concorrenti e stranieri, un incredibile e insperato vantaggio; infatti stando al Decreto Legislativo N.° 188, il Gestore di RFI è tenuto a fornire a tutte le imprese che ne facciano richiesta, i servizi necessari allo svolgimento dell'attività di trasporto.

Questo non accade negli altri paesi della Comunità Europea, dove invece per tutelare gli interessi delle Aziende Pubbliche Nazionali si sono prodotte normative di recepimento delle Direttive Comunitarie in tema di Liberalizzazione, più BLANDE e sicuramente protettive del bene Pubblico, per cui Trenitalia non è in grado, ammesso che lo voglia, di penetrare sul mercato estero con gli stessi strumenti che le Compagnie Straniere hanno per entrare sul mercato italiano.

Sono passati ormai diversi mesi dal cambio dell'Amministratore Delegato e ad oggi, al di là di alcune dichiarazioni apparse sugli organi di stampa, nulla si sa, su cosa il nuovo Gruppo Dirigente, vuol fare per puntare sullo sviluppo di questa Azienda

Non è ancora stato presentato un piano d'impresa, l'unico segnale di vitalità in un "ENCEFALOGRAMMA ALTRIMENTI PIATTO", è la sporadica comparsa di qualche Ordine di Servizio, con cui si cambia la denominazione di una Divisione, si nomina un nuovo Dirigente, si inaugurano e si lanciano nuove offerte commerciali, si promuove il TRENO LOW COAST".

Una cosa è certa, siamo di fronte ad un'Azienda che arranca, senza idee e senza progetti, e con un bilancio che veleggia verso il profondo rosso, cui hanno contribuito diversi fattori, legati alla inconsistente presenza sul mercato e in ultimo, la diminuzione dei trasferimenti, dovuti prima, alla manovra correttiva di metà anno e poi alla finanziaria di fine anno, oltre al coma profondo in cui versa la ex Divisione Cargo, oggi Global Logistics.

Occorrono investimenti e prospettive per lo sviluppo e la crescita, in particolare al Sud dove è necessario accelerare gli investimenti infrastrutturali dei raddoppi, delle elettrificazioni, dei completamento dei raccordi ferroviari con i porti, le zone industriali e commerciali in crescita.

In Puglia in particolare, dove abbiamo in atto un confronto Istituzionale, supportato dalle Confederazioni Unitarie, tra Sindacati di Categoria, FS e Regione Puglia, a seguito dello sciopero Regionale del 28 maggio 2004 e in cui sono state valutate e non ancora portate a sintesi le potenzialità che vanno da Lecce a Foggia, passando per Bari e Manfredonia, da Brindisi a Taranto. E' necessario rivalutare le linee secondarie, acquistare nuovo materiale rotabile, ammodernare tecnologicamente le linee e gli impianti per sviluppare il trasporto intermodale, avendo come obiettivo primario, la sicurezza del servizio e la tutela del lavoro in FS e non solo l'abbattimento del costo del lavoro.

Intervenire sui regolamenti di circolazione, dove l'infrastruttura presenta punti e situazioni a rischio.

Per rimanere sul nostro territorio, non deve essere più possibile, attivare contemporaneamente una situazione di circolazione, che in presenza di un passaggio dal doppio al semplice binario, permetta di far giungere un treno al segnale di protezione e contemporaneamente far sfilare dal semplice al doppio un altro treno, avendo come margine i 100 metri che separano il segnale di protezione dalla traversa limite della deviata di passaggio dal semplice al doppio binario.

Il risultato di questo regime di circolazione si chiama "Incidente di Palagianello", che fa il paio con quello di Crevalcore, anche se per fortuna (qualche secondo) non con gli stessi esiti mortali.

Approfitto di questo passaggio per esprimere la solidarietà mia personale e quella della delegazione Puglia, ai caduti nell'ultimo disastro ferroviario e ai feriti cui va l'augurio mio e di tutti per una pronta guarigione.

E' necessario, dove non ci sono le sicurezze attive e in attesa che vengano implementate (RS, SCMT, ecc), aumentare le sicurezze passive, creando le condizioni, per cui in presenza di errore umano, sempre possibile quando si tratta di uomini e non di macchine, si possano diminuire gli effetti dell'errore stesso vie di fuga su itinerari divergenti, regolamenti di circolazione che aumentano gli spazi tra i treni che circolano sullo stesso binario e in senso opposto.

Occorre sviluppare il confronto negoziale a tutti i livelli, per far sì che l'obiettivo condiviso di aumentare la sicurezza, veda condivisi anche gli strumenti per raggiungerla, che devono essere

tesi a migliorare le condizioni di lavoro, implementare i livelli di sicurezza e non tendere solo a recuperare i costi del lavoro.

Ci preme inoltre sottoporre a questa Assemblea Nazionale, l'esigenza di un vero e diffuso decentramento organizzativo e decisionale di FS, che colga anche le peculiarità commerciali, industriali e turistiche del territorio.

Assistiamo invece alla completa deresponsabilizzazione del quadro dirigente periferico di FS, che è ridotto a mero passa carte in attesa di decisioni romane, lira a campare, adatta e organizza il lavoro, quando ci riesce, alle risorse di cui dispone per cui: vanno in pensione o diventano inidonei tre manovratori? Si sopprime la macchina di uno Scalo o si fanno economie sugli M149, mancano i fermi di sicurezza per i bulloni di bloccaggio delle sale delle vetture? Si invitano gli operatori a riciclare le vecchie piastrine, raddrizzandole con il martello sull'incudine, va in pensione un Macchinista o un Capo Treno? Si aumenta la quota dello straordinario.

Si finanzia e si costruisce una nuova platea per la visita e lavaggio a treno completo, nell'area del ex Deposito Locomotive di Bari, per conto della Divisione Passeggeri e contemporaneamente si sposta l'impianto Formazione Treno a Lecce, lasciando, da un anno, maestranze altamente qualificate nel limbo dell'indeterminatezza del proprio futuro e non attivando le azioni necessarie per far decollare e rendere funzionale il nuovo IFT.

Si chiude il Magazzino Scorte di Cervaro, impianto nuovo e di riconosciute potenzialità situato sulla Direttrice Adriatica e in mancanza di un piano industriale, si contribuisce al progressivo ritiro di FS dalla Puglia (vedi chiusura di biglietterie e andamento traffico merci).

Con questi metodi non si va da nessuna parte, non si fa altro che assistere passivamente ad un lento e inesorabile declino.

Occorre una sferzata, uno scossone per spingere questo Quadro Dirigente a volare alto e a traguardare una Azienda che punti allo SVILUPPO.

Per ultimo e non perché l'argomento sia di minore importanza, è necessario che questa Assemblea Nazionale rimarchi la necessità di avviare e concludere in tempi strettissimi il negoziato sul rinnovo del biennio economico scaduto 11 31 dicembre 2004, al fine di tutelare il reddito di tutti i lavoratori del Gruppo, falcidiato e decurtato da una inflazione strisciante, reale e non documentata dagli indicatori ufficiali dell'ISTAT.

Infine crediamo che questa Assemblea debba assumere, come priorità assoluta, la consapevolezza dell'importanza delle questioni in gioco, che senza enfasi, determineranno il molo

"IMPORTANTE" o "ASSOLUTAMENTE RIDIMENSIONATO" che FS potrà svolgere nel nostro Paese.

Siamo ad un punto cruciale della storia di questa Impresa e in relazione a questo, sarà assolutamente determinante, la convinzione, la passione, la capacità d'incidere dell'iniziativa Sindacale; l'intelligenza e l'equilibrio delle nostre proposte.

Il documento unitario sulla situazione del Trasporto Ferroviario, è un lavoro prezioso, un'importante base di ragionamento e di confronto che non si può rischiare di lasciar cadere nel vuoto, ma va assolutamente valorizzato e sostenuto, come fondamentale "punto di partenza" dell'intera vertenza.

Di qui l'importanza della riuscita e della partecipazione allo sciopero del 10/11 febbraio 2005 e del grande lavoro che ci attende, nel costruire la necessaria consapevolezza in tutti i lavoratori del Gruppo per una vertenza complessa, che richiederà sacrifici, impegno e convinzione senza tentennamenti o la ricerca di inutili scorciatoie.

Il motto di questa assemblea è "Fermiamo chi vuole disfare il sistema Ferroviario Italiano". "ERA ORA", fermiamoli, diamogli uno scossone, svegliamoli dal loro torpore, facciamogli capire che non è con questa regole che si fa crescere questa azienda.

Con l'auspicio che il cammino avviato in maniera unitaria da questa ASSEMBLEA NAZIONALE DEI QUADRT E DEGLI ELETTI NELLE LISTE DELLE RSU/RLS, prosegua con determinazione, BUON LAVORO A TUTTI.

Copia di questo intervento sarà consegnato al tavolo della presidenza.

ROMA, 27 gennaio 2005

P.S. Consentitemi di aggiungere alla fine di questo intervento una esortazione di cui mi faccio portavoce, in qualità di neo eletto RSU nella categoria dei macchinisti

"NELL'AMBITO DEL RINNOVO DEL BIENNIO ECONOMICO CERCHIAMO DI RISOLVERE UNA VOLTA PER TUTTE IL PROBLEMA ANNOSO DEL SUPERAMENTO DELL'ISTITUTO DELLA DISPONIBILITA'. SIAMO ALL'INIZIO DEL TERZO MILLENNIO E MI VERGOGNO DI NON POTER PROGRAMMARE INSIEME A MIA MOGLIE E A MIA FIGLIA I TEMPI DL LIBERTA' CILE IL MIO CONTRATTO DI LAVORO MI PERMETTE DI AVERE, MA CHE DI FATTO NON SO QUANDO GODERE. DI NUOVO BUON LAVORO A TUTTI