

LA VOCE

**del personale di macchina
e del personale delle attività ferroviarie**

Perché?

Crevalcore (Bo) 7 gennaio 2005

ANNO LVIII - N. 1-2/2005 - PROPRIETÀ S.M.A. - VIA DEL CASTRO PRETORIO N. 42 - 00185 ROMA
POSTE ITALIANE SPA - SPEDIZIONE IN ABBONAMENTO POSTALE - D.L. 353/2003 (CONV. IN L. 27/02/2004 N. 46) ART. 1, COMMA 1 - DCB ROMA

**Gennaio
Febbraio**

mensile dello **SMA/FAST**
CONF.S.A.L.



N. 1/2

www.sindacatosma.it

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

SEDE	TEL. SIP	INDIRIZZO	SEDE	TEL. SIP	INDIRIZZO
ANCONA	071-43962/5923294	Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA	PALERMO	091-6176044	Via Roma, 28 - 90123 PALERMO
BOLOGNA	051-6303232	Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA	PESCARA	085-293354/4282364	Staz. Pescara C.le Via E. Ferrarì, 1 - 65100 PESCARA
CAGLIARI	070-6794718	Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI	PISA	050-917692	(presso Staz. FS Pisa C.le) Via F. Corridoni - 56100 PISA
CALTANISSETTA	0934-531435	(presso Dep. Loc.) Piazza Roma - 92100 CALTANISSETTA	REGGIO C.	0965-56658/863200	Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA
FIRENZE	055-2353870/486515	Piazza Balducci, 2/R - 50136 FIRENZE	ROMA	06-4871946/47307768	Via Marsala, 75 - 00185 ROMA
FOGGIA	0881-703725/722160	P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA	SIRACUSA	0931-406427	(presso Dep. Loc.) Via Brenta - 96100 SIRACUSA
FOLIGNO	0742-333236	Staz. FS Piazza Unità d'Italia - 06034 FOLIGNO	TORINO	011-5097310/5098483	Via Sacchi, 45 - 10125 TORINO
GENOVA	010-2742531	Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA	TRIESTE	040-3794267	Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE
LECCO	912-821-339	Via Ferreria, 1 - 22053 Lecco	UDINE	0432-581517/592356	Via Giulia, 5 (presso Dep. Locomotive) - 33100 UDINE
MILANO	02-66988408/63712006	Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO	VENEZIA	041-932558/784547	Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)
NAPOLI	081-5672317	Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI	VERONA	045-8014050	Stazione FS Piazzale XXV Aprile - 37100 VERONA

LA VOCE del Personale di Macchina e delle Attività Ferroviarie

*Mensile del Sindacato
Macchinisti e Attività Ferroviarie*

PROPRIETA' SMA

Redazione, Direzione e Amministrazione

Via del Castro Pretorio, 42 - 00185 Roma

Tel. (06) 4454697-4457613-47307556 - Tel. FS (970) 67666

Fax (06) 47307556 (sussidiario) 4454697 - Fax F.S. (970) 67556

EMAIL: sn@sindacatosma.it

Registrazione del Tribunale di Roma N. 299 del 20 maggio 1987

Sped. in abb. post. - Art. 1 - Comma 1 - Legge 27/02/2004 n. 46

Direttore Responsabile: **Moreno Polo**

Direttore: **Danilo Rizzi**

Comitato di redazione: **P. Serbassi, G. Leone,**

E. Cattai, P. Placanic

Hanno collaborato a questo numero:

C. Nevi, B. De Filippo, L. Lo Campo,

G. Lello e N. Italiano

Impaginazione e grafica:

P. Serbassi, A. Pingue

Archivio fotografico SMA curato da:

A. Di Iorio, S. Ciminiello, S. Patelli,

M. Beltramello

Copia € 2,00 - Abbonamento € 18,00

Abbonamento sostenitore € 250,00

Tutti i versamenti devono essere effettuati sul C/C Bancario, n. 13 intestato a: **S.M.A.** presso **Ist. S. Paolo agenzia 39 - Roma Termini**

Si prega indicare chiaramente il proprio nome e indirizzo, nonché la causale del versamento.

Stampa: **Empograph** - 00010 Villa Adriana (Roma)

chiuso in tipografia il 19/2/2005

S o m m a r i o

EDITORIALE

Editoriale
di *Moreno Polo* pag. 3

ATTUALITA'

Crevalcore... ..Si poteva evitare?	pag. 5
di <i>Moreno Polo</i>	pag. 5
Vacma	pag. 7
Assemblea Nazionale Unitaria dei Quadri ed RSU	pag. 8
Volevamo anche noi dire che	pag. 13
Intervento del Segretario Nazionale SMA all'Assemblea dei Delegati RSU/RLS	pag. 15
E' un attacco al diritto di sciopero	pag. 17
Grande sciopero dei ferrovieri	pag. 17
DM 388: pacchetto di pronto soccorso	pag. 18
Nuovo modello organizzativo Trenitalia di <i>Moreno Polo</i>	pag. 19
Il valore dei quadri intermedi di <i>Lucia Lo Campo</i>	pag. 23
Informativa Riposo Fuori Residenza Pdm e Pdb	pag. 24
La disabilità della donna a causa degli infortuni sul lavoro di <i>Lucia Lo Campo</i>	pag. 25
Comitato pari opportunità	pag. 26
Riproporzionamento ferie	pag. 27
Prestazioni eccedenti la media giornaliera: turni del personale - MI49	pag. 27
La riservatezza sul Web	pag. 28

RUBRICHE

Protezione da agenti cangerogeni mutageni (2) pag. 30

L'anno 2005 è iniziato proprio male: mentre lo SMA/FAST, unitamente agli altri Sindacati, stava preparando la piattaforma rivendicativa (discussa nell'assemblea del 27 gennaio us e pubblicata anche all'interno di questo giornale), che alla propria base aveva ed ha il filone della sicurezza nei trasporti ferroviari, il 7 gennaio si è consumato un ennesimo e gravissimo incidente. Forse il più grave dell'ultimo decennio: il disastro di Crevalcore. A tutte le vittime ed ai loro familiari va il nostro sentito cordoglio.

Questo tragico evento ha impresso un'accelerazione improvvisa a tutte le azioni che erano in preparazione da diverso tempo, con obiettivi diversi ma con al centro sempre il business ferroviario ed i ferrovieri.

Le O.S. stipulanti il CCNL, dopo aver superato, in mezzo a mille difficoltà e numerosi distinguo, le grandi divergenze degli ultimi anni, sono riuscite a ricomporre un fronte sindacale compatto per affrontare con più forza i grandi temi del futuro ferroviario: sicurezza, assetto societario del gruppo FS, piano d'impresa, gare, esternalizzazioni, rinnovo del biennio economico, ecc...

Questa ritrovata unità (che per le tutele del lavoro sarà sempre un valore che non dovrebbe essere disperso) ha rappresentato una grande preoccupazione per chi insegue da sempre l'obiettivo di indebolire il Sindacato per

poi procedere verso operazioni politico/partitiche di tutela di interessi economici, che vanno al di sopra di ogni proclama di risanamento o sviluppo o efficienza che ogni tanto viene fatto nelle sedi più disparate.

Molto istruttiva è stata la vicenda che ha preceduto lo sciopero nazionale dichiarato da tutte le O.S. sulla questione della sicurezza e a sostegno della piattaforma. Da un lato abbiamo visto l'avallo di uno sciopero dichiarato "spontaneo", nato dopo un'assemblea altrettanto "spontanea", dove si erano ritrovati lavoratori provenienti "casualmente" da diverse regioni e, sempre "casualmente", alla presenza di alcuni autorevoli esponenti di partito; dall'altra la contestazione di uno sciopero nazionale, proclamato nel pieno rispetto delle regole, ricercando interpretazioni, a nostro parere, capziose e cavillose, arrivando fino ad un'ordinanza di parziale riduzione, contro la quale abbiamo presentato ricorso al TAR.

Solo la compattezza del fronte sindacale e dei ferrovieri tutti ha impedito si realizzasse l'evidente disegno di indebolimento del Sindacato proprio in questo particolare momento. Ognuno degli attori perseguiva il proprio obiettivo: chi era interessato al caos per rimettere in discussione la legge sul diritto di sciopero (ovviamente in senso ancora più restrittivo); chi, cercando di pilotare il dissenso, lo vuole sfruttare per fini meramente



di MORENO POLO

propagandistici (è iniziata una campagna elettorale che durerà fino al 2006) non badando al fatto che chiunque sarà il vincitore, per i ferrovieri resteranno i problemi di sempre da affrontare. Nel frattempo il mondo va avanti!

Possiamo dire, però, che anche questa volta il tentativo è fallito: ci siamo riusciti anche perché, oltre alla risposta compatta dei ferrovieri, si è aggiunto anche il pieno sostegno di tutte le Confederazioni sindacali (CGIL - CISL - UIL - UGL E CONF-SAL), delle Associazioni dei Consumatori e di tutti i cittadini.

Le prime risposte su alcuni punti della nostra azione sindacale sembra stiano arrivando: il Ministro, dopo le dichiarazioni riportate sulla stampa circa lo scorporo di RFI, ha precisato (o ha fatto un passo indietro?!), nell'incontro del 18 us, alla presenza delle Confederazioni, che non è intenzione del Governo modificare gli attuali assetti societari ma, più sempli-

cemente, di realizzare (finalmente, diciamo noi), prima dell'estate, l'authority alle dipendenze del Ministro in cui far confluire esclusivamente la direzione tecnica o parte di essa; nell'immediato è prevista la costituzione dell'Osservatorio sulla sicurezza nei trasporti.

A fronte di queste dichiarazioni ufficiali che vanno nella direzione da sempre rivendicata dallo SMA (già nel 2000 abbiamo evidenziato le palesi incongruenze del "controllore" controllato), non abbiamo fatto altro che prenderne atto con un minimo di piacere, anche se saremo attenti e critici affinché alle dichiarazioni di principio seguano fatti concreti: questa operazione è accettabile esclusivamente in presenza del mantenimento dell'attuale assetto societario.

A questo punto abbiamo fatto due importanti precisazioni:

- L'osservatorio per la sicurezza non dovrà essere l'ennesima commissione che la storia del nostro Paese ci ha insegnato a conoscere: quando non si sa cosa fare si fanno le commissioni (!?);
- Dal trasferimento della direzione tecnica al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dovranno essere esclusi gli attuali "laboratori" sperimentali di Trenitalia, in quanto patrimonio della Società di Trasporto e che non ha nulla a che vedere con regolamenti o funzioni di certificazioni o funzioni di audit.

Per quanto riguarda le missioni del coordinamento della sicurezza nei trasporti (diviso in quattro grandi aree: stradale, ferrovie e metropolitane, aereo e marittimo), non possiamo che attendere la proposta completa circa le competenze, le risorse assegnate e la composizione, prima di poter dare un qualsiasi giudizio di merito.

Sul fronte delle FS sembra sia ripreso un minimo di relazioni industriali, almeno con la società Trenitalia, nel mezzo delle tensioni all'interno del Consiglio d'Amministrazione per le nomine dei nuovi top manager all'interno di società del gruppo con grande "pressing" della politica.

A queste tensioni si sono aggiunti i traumi della profonda ristrutturazione della Società, operata dal nuovo AD, ing. Testore, ed illustrata ai sindacati alla fine del mese di gennaio, che ha deciso di cancellare con un sol colpo le tre divisioni. La nuova struttura è illustrata all'interno di questo giornale.

La cosa importante per lo SMA è che secondo dichiarazioni dello stesso ing. Testore, con questa operazione, senza distruggere quanto di buono si è realizzato con la divisionalizzazione, si può raggiungere un'ottimizzazione pari a circa il 30% sui costi di gestione. Nel 1999, ad avvio del cosiddetto spacchettamento, noi dichiarammo che quell'operazione avrebbe fatto aumentare quei costi di oltre il

20%!! Oseremmo dire: meglio tardi che mai!

Ovviamente questa operazione non è stata ben accolta da tutti e, senza dover essere necessariamente degli indovini, possiamo affermare, con certezza, che nei giorni che seguiranno ci saranno azioni interne tese a dimostrare che questa riorganizzazione non porterà i vantaggi auspicati. Starà anche a noi fare in modo che il percorso non venga interrotto, anche perché oggi si inizia a parlare di Trenitalia presente sui territori e non più di divisioni impermeabili come eravamo abituati fino a qualche giorno fa. Noi crediamo sia il caso di dare qualche credito a questo nuovo gruppo dirigente anche se con molta cautela e valutando ogni giorno se le azioni sono coerenti o meno con le dichiarazioni di intenti.

Il nostro obiettivo è di provarci ad ogni costo, soprattutto ora che si inizia a parlare di nuovo di sinergie di gruppo (il caso Telecom - Tim degli ultimi giorni è significativo in tal senso). Solo all'interno di una Società forte si riescono a tutelare il lavoro ed i lavoratori nel miglior modo possibile ed il tempo sembra aver dimostrato, ancora una volta, che le idee della nostra organizzazione sono sempre avanti di qualche anno e la loro forza viene dimostrata dai fatti.

CREVALCORE...

di Moreno Polo

...SI POTEVA EVITARE?

Ogni volta che avviene un incidente ferroviario, le domande ricorrenti che ognuno di noi si fa sono: perché è avvenuto? Si poteva evitare?

Nell'ultimo gravissimo caso di Crevalcore queste domande sono martellanti al punto di entrare a far parte del nostro pensare quotidiano. Noi non sappiamo se effettivamente si poteva evitare ma la dinamica (scontro frontale fra treni), la linea a binario unico, le condizioni tecnologiche sia a bordo sia a terra e la relativa composizione degli equipaggi ci riporta indietro di qualche anno: più precisamente all'incidente di Solignano. Stesso scontro frontale dove perse la vita cinque nostri colleghi.

Denunciammo immediatamente le criticità derivanti dalla

norma che prevedeva (ed ancora oggi prevede), su linee a binario unico, l'ingresso contemporaneo, a determinate condizioni d'impianto, di due treni in una stazione sede d'incrocio. Questa norma regolamentare, cosiddetta degli "itinerari convergenti", varata circa dieci anni fa, prevede, ad esempio, che nelle stazioni munite di doppio segnalamento di protezione e partenza, con segnale di partenza distinto per binario ed ingombro all'uscita a distanza superiore a 50 metri, si possano far entrare contemporaneamente due treni in stazione sede d'incrocio. Questa norma aveva l'evidente scopo di diminuire i tempi di percorrenza nelle linee con ovvie criticità strutturali, che ne limitavano la velocizzazione ed il conseguente aumento di capacità. La prima considerazione

ovvia che potrebbe venire in mente, a chi non conosce la rete ferroviaria nazionale, potrebbe essere quella di evidenziare che dall'introduzione della norma al disastro ferroviario siano passati diversi anni.

La risposta è semplice ma non proprio evidente per i non addetti ai lavori. Le situazioni infrastrutturali in cui, tale ingresso contemporaneo di treni in stazione poteva avvenire, erano talmente limitate che le probabilità di errori non correggibili erano quasi inesistenti. Considerando che negli anni a venire i lavori di ammodernamento delle stazioni si sono susseguiti con un'accelerazione impressionante e che durante questi lavori, molto spesso, si è provveduto ad arretrare i segnali di partenza (precedentemente comuni a più binari) per dare spazio a segnalazioni distinte per binario e dare maggiore certezza ai treni in partenza sulla reale disposizione a via libera del proprio segnale, si è verificato l'effetto indotto di aver aumentato i casi in cui gli "itinerari convergenti" si rendevano praticabili. Tutto questo senza aver predisposto sistemi di sicurezza adeguati a correggere in automatico eventuali errori umani o, come scrivemmo nel caso di Solignano, a lasciare "vie di fuga" con scambi collegati all'aspetto del segnale al fine di evitare almeno lo scontro frontale.



Queste considerazioni fatte dallo SMA, unitamente a quelle successive sull'incremento indiscriminato dei servizi affidati ad un solo agente di condotta in assenza dell'adeguata tecnologia, sono rimaste inascoltate e a noi rimane la rabbia di non essere riusciti ad imporre una maggiore attenzione da parte delle istituzioni e dell'opinione pubblica a quelle importanti questioni legate alla sicurezza delle ferrovie e che sono tornate sotto i riflettori in modo travolgente con l'incidente di Crevalcore.

Oggi il problema della sicurezza nelle ferrovie "liberalizzande" è diventato per tutti la priorità da aggredire a tutto campo e, purtroppo, per arrivare a questo abbiamo dovuto pagare un tributo di vite umane elevatissimo. E' necessario che nel periodo transitorio, indispensabile a completare l'installazione delle moderne tecnologie di sicurezza, sia sui treni sia sull'infrastruttura, si facciano interventi coraggiosi di correzione dei regolamenti in modo più rigido dell'attuale, anche a discapito dei tempi di percorrenza e del numero di treni circolanti, al fine di ridurre le potenziali concause a probabili errori umani che non devono assolutamente culminare in incidenti mortali.

La SMA, ai diversi livelli di competenza (RSU, Regionale, Nazionale), raccogliendo le segnalazioni del PdM e di tutti i ferrovieri interessati all'esercizio ferroviario, denuncia continuamente le criticità che giornalmente si evidenziano nel sistema complessivo degli aspetti legati alla sicurezza, ricevendo, a volte, anche risposte concrete e risolutive.

Quelle su cui non abbiamo ancora ricevuto nessuna risposta, anche se parziale o programmatica, continuiamo a tenerle bene in evidenza, a tutti i livelli istituzionali previsti e costituiscono il nostro filo conduttore di emergenze da risolvere in tempi brevi al fine di evitare che se ne debba riparlarne solo a seguito di incidenti, come, purtroppo, sempre più spesso accade.

Siamo convinti che, ad esempio, la progressiva sostituzione dei segnali su palina con quelli su portale peggiorino pesantemente la visibilità dei segnali stessi a causa della maggiore interferenza delle palificazioni e dell'elettrificazione, costringendo il personale ad una continua ricerca visiva del posizionamento dei segnali che, a questo punto, non è più omogeneo e contribuisce a creare solo maggiore confusione. Stessa tipologia di problema si riscontra nei grandi scali o stazioni, dove il proliferare di tabelle, segnali di vario tipo, illuminazioni esterne, avvisi al pubblico luminosi, di colore giallo, molto spesso in asse con i segnali, crea confusione ed incertezza tra il personale di condotta.

Distogliere l'attenzione del macchinista dalla linea è un fatto che ormai sta diventando sempre più frequente per una serie di motivazioni più o meno oggettive che, se non riportate nell'ambito della normalità in tempi brevissimi, rischiano di diventare le prime concause di una serie di inconvenienti cui sarà sempre più difficile porre rimedio strutturale.

Solo per citarne alcune delle più frequenti basta pensare ai mezzi di trazione che viaggiando quasi

sempre in condizione degradate (spie inefficienti, impianti A.I. guasti, avarie ai telecomandi, motori esclusi, ecc) fanno sì che il PdM debba prestare molta più attenzione all'efficienza del mezzo, per garantire il regolare svolgimento del servizio, piuttosto che alla continua attenzione alle condizioni della linea. Se a tutto questo aggiungiamo l'ossessionante pressione esercitata sul personale per il rispetto dell'orario del treno, le numerose telefonate fatte al macchinista o al Capo Treno in funzioni di secondo agente, da chiunque sia in possesso di un cellulare di servizio (SOP, Agenti commerciali, CS, ecc) per avere notizie sull'andamento del treno o sulle cause dell'eventuale ritardo, possiamo facilmente intuire come s'innalzino le probabilità di errori.

A tutto questo non ci dimentichiamo certamente di aggiungere quella che forse potrebbe essere la più importante causa di distrazione dall'esterno del macchinista: il VACMA. Così come denunciato da diversi anni, siamo sempre più convinti che aver aggiunto quella che è una semplice suoneria ai già numerosi problemi che si presentano al macchinista durante la guida del treno sia un fatto grave i cui effetti negativi superano, secondo noi, quelli che si dicono essere positivi ma che ancora oggi noi facciamo fatica ad intravedere e che quindi va necessariamente sostituito con tecnologie vere e non invasive. Basti pensare che, a quanto pare, sull'interregionale scontratosi con il merci a Crevalcore, tale apparecchiatura fosse inserita ed efficiente!

Siamo convinti che non serva aggiungere nessun'altra considerazione.

VACMA

SECONDA PROVA DINAMICA PRESENTATA ALLE OO.SS.

Il 22 Dicembre u.s. al Deposito Locomotive di Roma Smistamento, Trenitalia e la Società Carcerano con la presenza di R.F.I., hanno presentato due prototipi di E464 che hanno implementati vari punti di reinterazione al Vacma.

Si trattava di una composizione viaggiatori con due locomotive (una in testa e l'altra in coda) come è per l'ETR 500, ma con la differenza che nelle manovre di regresso il dispositivo Parking ha sempre funzionato egregiamente.

Nel merito del Vacma abbinato all'SCMT/RSC, la prima cosa che abbiamo contestato come S.M.A. una volta saliti sulle locomotive, era la presenza delle "tuoche" di tipo francese che il 27 di ottobre u.s., in riunione, U.T.M.R. aveva invece dichiarato di aver già abbandonato perché costringono il macchinista ad una postura sbagliata ed a lavorare continuamente di polso.

A differenza della E464-164 già oggetto degli studi Carcerano, una delle nuove locomotive aveva come unica differenza l'SCMT più avanti di circa 10 cm verso il guidatore.

Nelle prove statiche precedenti la corsa prova abbiamo rilevato che le poltroncine si avvicinavano di molto al banco rendendo così agevole l'SCMT anche alle persone medio/basse, però ciò bloccava di fatto l'operatore rendendo molto difficoltosa un'uscita d'emergenza.

Una volta partiti sulla linea lenta verso Orte, osservando i macchinisti che si alternavano alla guida, si è potuto notare come tutti guidassero con le due mani sulle touche e dopo pochi minuti dessero i consensi automaticamente senza attendere la cicalina dei 55 secondi; dopo un quarto d'ora la maggior parte dei colleghi che si erano sottoposti alla prova, stanchi di toccare le touche passavano a premere ritmicamente il pedale.

Il tipo di guida non era da "Trasporto Regionale", nel senso che non si sono fatte fermate fino ad Orte, ciò ha reso con ancor più evidenza la ripetitività dei consensi da dare al Vacma, dimostrando come tale dispositivo, al contrario di SCMT ed RSC, non c'entri nulla con la condotta del treno, ma abbia l'aggravante che distrae e deconcentra il macchinista:

- 1. con un uso della tromba in ritardo rispetto la visione di persone adiacenti ai binari o sui marciapiedi;*
- 2. con la frenatura del treno in leggero ritardo, perché si tengono le mani sulle touche anziché sul rubinetto del freno.*

Se il parere sul Vacma non può essere altro che negativo, positivo è invece quello sull'SCMT, utilizzato nella tratta sia in unico canale che a due canali con la RSC, solo il monitor ci pare poco regolabile in luminosità, certamente eccessiva e di disturbo di notte; l'attenzione del macchinista deve essere posta soprattutto all'esterno, per questo va ridotta la luminosità ed anche l'orologio digitale sul monitor stesso deve essere reso più piccolo.

Come delegazione S.M.A., ciò che abbiamo evidenziato a Trenitalia ed ai rappresentanti delle altre OO.SS., è che comunque i percorsi fatti dall'azienda (come informazione alle stesse OO.SS. e gli studi correlati Carcerano e Costa), obbligatoriamente dovranno tener conto delle posizioni assunte sul Vacma dagli Organi di Vigilanza e dalla Magistratura.

Siamo certi che l'obiettivo comune è quello di accrescere in base ai progressi tecnici la sicurezza nella nostra azienda ed il nuovo dispositivo SCMT serve certamente a questo, mentre il Vacma sul campo ci dimostra che è tutt'altro che un Vigilante, anzi che purtroppo distrae il macchinista alla guida del treno, costringendolo (anche con le touche) a dare consensi istintivi e ad assumere posture sbagliate.

Il Gruppo di Lavoro: Enrico CATTAL, Roberto SANTI, Maurizio DE BLASIS, Luciano CAPUANI

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI SMA-FAST UGL Ferrovie ORSA Ferrovie
Segreterie Nazionali

Assemblea Nazionale Unitaria dei Quadri ed RSU - Giovedì 27 gennaio 2005
DOCUMENTO UNITARIO SULLA SITUAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

Fermiamo chi vuole disfare il sistema ferroviario italiano
Lottiamo per gli investimenti, per lo sviluppo, per la qualità
e la sicurezza del servizio, per la tutela del lavoro ferroviario.

Le segreterie nazionali Filt Cgil, Fit Cisl, Uiltrasporti, Sma/Fast, Ugl, Orsa considerano grave e preoccupante la situazione esistente nel trasporto ferroviario.

Le difficoltà dell'intero settore sono ulteriormente aggravate dalle decisioni assunte dal Governo e dal Parlamento che, con la legge Finanziaria, tagliano ancora una volta le risorse destinate agli investimenti per il rilancio del sistema ferroviario.

Molto pesanti sono le responsabilità del Gruppo FS, che non sembra in grado di presentare un Piano d'impresa tale da arrestare il crescente declino e di proporre una credibile linea di sviluppo.

Gli atti prodotti dai vertici del Gruppo FS, fino ad oggi, si caratterizzano con l'accettazione delle decisioni del Governo e con interventi concentrati sui messaggi promozionali verso la clientela che, dal trasporto ferroviario, invece, si aspetta risposte di carattere strutturale, in grado di rappresentare una vera svolta nella qualità del servizio offerto e di produrre un miglioramento continuo delle condizioni di sicurezza.

La crisi diffusa e progressiva che interessa tutte le aree produttive dell'azienda, gli effetti crescenti della liberalizzazione che sottrae importanti quote di trasporto a favore dei nuovi operatori, le modalità di



messa a gara dei servizi nel trasporto regionale, richiedono correzioni profonde, prima che le pesanti conseguenze siano fatte ricadere, come sempre, sui lavoratori. Le segreterie nazionali, avanzano, con la presente piattaforma rivendicativa, le loro proposte per una prospettiva di sviluppo di FS e del sistema ferroviario nazionale e per la tutela del lavoro.

Dal Governo, da Agens e Confindustria, dal Gruppo FS devono venire risposte concrete ed azioni tali da realizzare una vera discontinuità con la situazione in essere.

AL GOVERNO:

Le regole per la liberalizzazione e le clausole sociali

Al Governo si chiede di riesaminare e correggere, all'interno di una riconoscibile politica dei trasporti, le modalità di attuazione della liberalizzazione ferroviaria.

Le azioni messe in atto dal Governo e dal Parlamento, nei confronti del trasporto ferroviario, hanno già prodotto danni consistenti, per le modalità con le quali si sono attivati, in Italia, i processi

di liberalizzazione.

Con la normativa vigente in Italia, la liberalizzazione del trasporto ferroviario ha subito una forte accelerazione che, in molti punti, supera ampiamente gli obblighi imposti dall'Unione Europea.

Tutto questo in assenza di qualsiasi atto corrispondente in Europa, che realizzi le necessarie reciprocità.

Gli altri paesi hanno prodotto normative di recepimento volte a contemperare le esigenze del proprio mercato e previsto tempi lunghi di attuazione, con l'obiettivo di tutelare gli interessi delle compagnie pubbliche nazionali.

L'Italia, aprendo in modo esasperato il sistema alla concorrenza, con norme inadeguate relative all'interoperabilità e non essendo in grado di imporre agli altri paesi l'obbligo di reciprocità, ha prodotto un formidabile vantaggio per gli operatori stranieri nel nostro paese.

Così come è avvenuto per molti settori fondamentali della produzione industriale, anche il trasporto ferroviario può essere, in breve tempo, trasferito alle grandi imprese europee. Le premesse ci sono tutte: il Dlgs. 188 impone al Gestore dell'Infrastruttura ferroviaria l'obbligo di fornire, a tutte le imprese che ne fanno richiesta, i servizi necessari allo svolgimento dell'attività di trasporto, compresa la manovra, anche attraverso l'affidamento a soggetti terzi.

La società Trenitalia vive uno svantaggio competitivo molto grande, considerata la facilità per le compagnie straniere di stabilire filiali in Italia e l'impossibilità per l'impresa nazionale italiana di agire in Europa con le stesse condizioni, considerati gli elevati livelli di protezione che gli altri Paesi hanno messo in atto nei confronti delle loro imprese.

L'esempio delle nuove imprese fer-

roviarie, nate nel settore del trasporto merci, è di assoluta evidenza: quasi tutte le piccole aziende italiane che hanno ottenuto la licenza e la certificazione di sicurezza sono state acquisite dalle grandi imprese europee o stanno per esserlo.

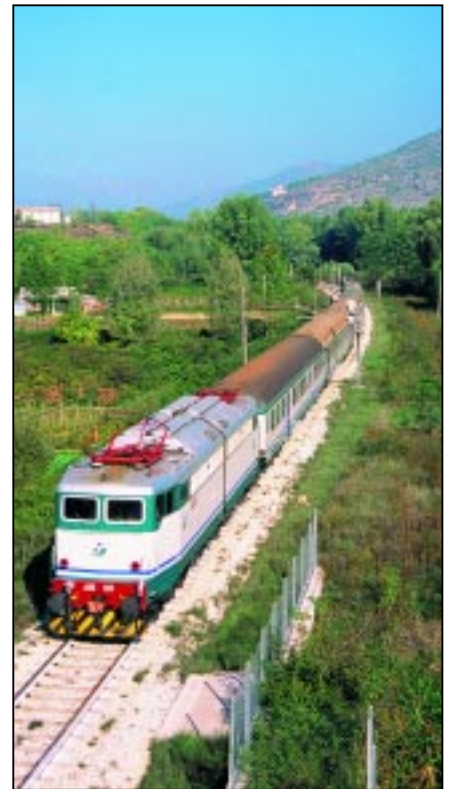
Le ferrovie tedesche DB e quelle svizzere SBB, hanno già il pieno controllo di alcune società italiane e si apprestano a occupare quote molto rilevanti del traffico merci, essendo in grado di impegnare le risorse necessarie, partendo da tratte mirate e redditizie.

Nel trasporto ferroviario regionale la messa a gara della totalità del servizio, in assenza di regole certe, aprirà grandi contraddizioni, ricadute negative nella qualità e quantità del servizio e, senza correttivi adeguati, produrrà gravi effetti sull'occupazione e sul reddito dei lavoratori interessati.

Per tale motivo nella discussione che si sta svolgendo nel tavolo istituzionale, che si deve occupare del sistema di regole per le gare, occorre predisporre la modifica delle disposizioni in atto, ripristinando il necessario equilibrio e la tutela dell'azienda pubblica, stabilendo le gradualità attuative e le reciprocità con gli altri paesi dell'UE.

Nella ridefinizione delle regole per la liberalizzazione deve trovare risposta certa la garanzia di omogeneità della contrattazione nazionale e di continuità di tutta la contrattazione integrativa, attraverso la definizione della clausola sociale a garanzia dei lavoratori, nelle diverse situazioni nelle quali si può configurare il cambio di azienda.

Le segreterie nazionali chiedono a Governo, Parlamento e Regioni di riprendere la discussione sulle modalità di attuazione della liberalizzazione in Italia, tenendo presente sia l'esigenza di stabilire l'applicazione del CCNL delle attività ferroviarie, ritenendo le condizioni di



lavoro elemento fondamentale per la sicurezza della circolazione ferroviaria e per la corretta concorrenza, sia le scelte fatte dagli altri paesi dell'Europa continentale, per quanto riguarda i servizi commerciali e le condizioni di reciprocità.

I tagli del Governo e i rischi per il trasporto ferroviario

Le incertezze sul futuro del trasporto ferroviario sono aggravate ulteriormente dai contenuti della manovra economica messa in atto dal Governo con la legge Finanziaria.

Queste decisioni sono molto gravi e rallentano gli investimenti in corso, procurando ritardi e interruzioni di opere indispensabili per il completamento del processo di ammodernamento delle linee e dei nodi ferroviari.

Il ritardo crescente nella consegna delle nuove linee e nei programmi di adeguamento tecnologico, frutto dei diversi interventi di taglio sugli investimenti, insieme alla

mancanza di una equilibrata politica tariffaria, rende sempre più difficile l'acquisto di nuovo materiale rotabile e questo aggrava le prospettive per FS.

Le scelte del Governo sul trasporto ferroviario rappresentano un pericolo serio, che può provocare una crisi tale da travolgere l'azienda FS e per questo c'è bisogno di una profonda revisione degli orientamenti sul sistema dei trasporti.

Per quanto riguarda la politica degli investimenti e delle risorse destinate al servizio, occorre che Governo e Parlamento garantiscano la continuità dei flussi economici necessari e che riconoscano la centralità del trasporto ferroviario per lo sviluppo del paese, soprattutto per le aree meridionali, lo promuovano fattivamente attraverso una coerente politica dei trasporti che metta in atto specifiche agevolazioni ed incentivi il riequilibrio modale nel nostro Paese.

L'assetto societario del Gruppo FS

Per quanto riguarda l'assetto so-

cietario del Gruppo FS le segreterie nazionali esprimono netta contrarietà a qualsiasi ipotesi di intervento sulla struttura societaria del Gruppo FS, che possa mettere in discussione l'assetto unitario. L'azienda integrata rimane la soluzione in grado di garantire lo sviluppo delle attività e le necessarie sinergie a tutela dell'azienda pubblica nazionale.

All'interno della conferma dell'unitarietà del Gruppo si possono individuare le soluzioni organizzative necessarie, rispettando tutte le normative dell'UE, con la conferma del ruolo di RFI come gestore dell'infrastruttura e lo sviluppo di Trenitalia come società unica di trasporto di merci e persone. Le normative europee non possono essere prese, ancora una volta, a pretesto per avviare operazioni che rispondono a logiche diverse dalla necessità di dotare il paese di una rete di trasporto sicura, che non inquina, efficiente ed efficace. Per quanto attiene alla necessità di distinzione della parte relativa alla certificazione e alla garanzia della concorrenza possono essere estratte da RFI e poste sotto il diretto

controllo del Ministero o dell'authority prevista dal Decreto Legislativo.

A CONFINDUSTRIA, AGENS E FS:

Diffusione del Contratto delle attività ferroviarie

L'accelerazione che il processo di liberalizzazione ha subito conferma la necessità di estendere il Contratto delle attività ferroviarie a tutte le aziende che operano nel settore, così come previsto dal campo di applicazione.

Il contratto rappresenta il fondamentale strumento di tutela del lavoro e di regola comune per tutte le aziende del mercato liberalizzato, che devono attuare la concorrenza non utilizzando "dumping" contrattuale ma agendo sul rapporto tariffe/qualità del servizio.

In questo senso è necessario l'impegno di tutti i soggetti che operano nel settore rispetto alla definizione delle regole e alla rappresentanza degli interessi: Governo, Regioni, Associazioni imprenditoriali e singole imprese.

Le organizzazioni sindacali, che hanno sottoscritto il CCNL, considerano quest'obiettivo elemento irrinunciabile nell'ambito della definizione delle regole necessarie a governare lo sviluppo della liberalizzazione ferroviaria.

Rinnovo del secondo biennio economico

La trattativa per il rinnovo del secondo biennio economico deve concludersi in tempi brevi.

È del tutto evidente che non si può consentire alle controparti di allungare i tempi del negoziato, considerata anche l'assoluta esigenza di tutela del reddito di tutti i lavoratori interessati.



AL GRUPPO FS:

Il ritardo nella presentazione del nuovo piano d'impresa

I problemi aperti in tutte le società del Gruppo, le difficoltà di bilancio più volte dichiarate dai vertici di FS, le azioni annunciate a mezzo stampa, in assenza di qualsiasi coinvolgimento del sindacato, rendono non più rinviabile il confronto sul piano d'impresa.

All'Amministratore Delegato, che annuncia obiettivi di sviluppo e di qualità, e ai vertici di FS, si chiede di conoscere, nei particolari, i piani industriali con i quali intendono affrontare la crisi produttiva e di bilancio e le azioni che intendono attivare per il risanamento e lo sviluppo.

È evidente che su questi temi il Gruppo FS non può sottrarsi da un confronto con il sindacato per evitare una stagione di aspro conflitto.

Il confronto sul piano d'impresa è il punto di partenza per costruire corretti rapporti di relazioni industriali e deve essere raccordato alla crescita della dimensione produttiva, dentro la quale devono trovare risposta le esigenze della tutela dell'occupazione e del reddito.

Da molti mesi il sindacato rivendica l'avvio della discussione senza ottenere alcuna risposta concreta e intanto le cose vanno sempre peggio.

Vanno peggio le capacità di contrasto ad una concorrenza che, in assenza di regole, si rivela sempre più capace di conquistare quote di mercato; vanno peggio i rapporti con la clientela, sempre alle prese con un servizio inadeguato e, di conseguenza, vanno peggio i rapporti con le Regioni che chiedono qualità senza ottenere risposte sufficienti.

Purtroppo ad oggi, oltre a non avviarsi alcun confronto con il nuovo

gruppo dirigente, si è riscontrato solo un grande attivismo sul piano "dell'immagine" che avrà, ovviamente, risultati effimeri, se non controproducenti, in mancanza di interventi di carattere strutturale.

Il gruppo FS deve chiarire il proprio punto di vista sul sistema ferroviario nazionale, sulle azioni che intende attuare a tutela dell'azienda e degli interessi della proprietà pubblica ed esplicitare il proprio posizionamento rispetto alle modalità di attuazione della liberalizzazione e all'equilibrio necessario tra tutte le imprese che entrano in concorrenza.

Ai cittadini, alle imprese che utilizzano il trasporto ferroviario, ai lavoratori delle FS, non è evidente il ruolo del gruppo, rispetto alle scelte che si vanno compiendo.

Anche nella predisposizione del piano d'impresa, è necessario che FS anziché attendere tranquillamente che gli vengano sottratte di volta in volta finanziamenti per gli investimenti o quote di traffico, reagisca e si organizzi per reggere e vincere la sfida della liberalizzazione, agendo sull'innovazione dei prodotti e dell'offerta e non perseguendo esclusivamente progetti finalizzati alla diminuzione del costo del lavoro.

Soccombere, rispetto a regole punitive, non rientra negli obblighi di un'impresa delle dimensioni e dell'importanza per il Paese, come il gruppo FS.

A parere del Sindacato il piano di impresa dovrà contenere un nuovo impulso alle politiche di sviluppo anche al fine di compensare gli effetti derivanti dall'introduzione delle nuove tecnologie.

Il Sindacato auspica che il nuovo piano, improntato allo sviluppo, consolidi le scelte importanti, frutto anche di accordi molto impegnativi per i lavoratori, come la conferma del valore strategico dell'intero settore manutentivo, che

rappresenta una risorsa fondamentale da sostenere, aggiornare, innovare e sviluppare.

Gli impegni che il lavoro può mettere a disposizione sono possibili esclusivamente in una logica di mantenimento e sviluppo dei livelli di attività.

Davanti alle prospettive di resa alla concorrenza e di progressiva rinuncia al proprio segmento di mercato, sarebbe difficile qualsiasi avvio di confronto corretto con il sindacato. Se, viceversa, si cambia passo e ci si misura con un piano non regressivo, l'interesse sindacale al confronto è ampiamente confermato.

La sicurezza del trasporto ferroviario

L'ammodernamento tecnologico e il potenziamento dell'infrastruttura, con il completamento delle nuove opere sulle linee e sui nodi, rappresentano la principale risposta in grado di garantire la qualità e la sicurezza del trasporto ferroviario.

I tagli messi in atto dal Governo, con le ultime manovre di finanza pubblica, producono un grave rallentamento al processo di ammodernamento infrastrutturale e devono essere al più presto ripristinate le risorse economiche.

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

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

Il ripetersi di incidenti e di gravissimi disastri ferroviari mette in evi-

denza la necessità di analizzare con grande attenzione le situazioni di circolazione, di sicurezza, di organizzazione del lavoro esistenti al momento dei singoli eventi.

Le scelte non possono essere fatte unilateralmente, come ad esempio nel caso del VACMA, dotando le macchine di uno strumento nocivo e primordiale dal punto di vista tecnologico, per poi riconoscere, anche se tardivamente, che esistono sistemi molto più avanzati e non invasivi in grado di rispondere meglio alle necessità di controllo della presenza e della vigilanza dei macchinisti.

Su tutti questi temi il Sindacato, da molto tempo, chiede ad FS una diversa attenzione e le risposte alle molte domande che emergono da tutti gli ultimi incidenti.

Non possono più essere tollerate le solite risposte che mettono insieme l'errore umano e le statistiche che riconoscono alle ferrovie italiane un livello di sicurezza elevato.

Non si può continuare così rischiando di trascurare i segnali inquietanti di possibile degrado che emergono dai recenti tragici eventi.

Il ripristino delle relazioni sindacali

Le questioni che riguardano il lavoro vanno molto male: le relazio-

ni sindacali sono interrotte da mesi a livello centrale e nel territorio. I pochi casi di confronto che si sono attivati sono frutto di iniziative sindacali di contrasto ad atti unilaterali e ad aperte violazioni contrattuali.

Un disastro nel sistema relazionale che non è sicuramente occasionale: la mancata attivazione delle sedi di confronto contrattualmente previste, le diffuse violazioni contrattuali, il ricorso crescente e ingiustificato al lavoro precario, l'eccessivo ricorso a forme di esternalizzazioni di attività ferroviaria, non avvengono per caso e producono grande conflittualità.

Ormai i nuovi vertici sono insediati da troppo tempo per pensare che le cose non facciano parte di una scelta mirata.

Che poi sia quella giusta è tutto da dimostrare, in una azienda che svolge un servizio complesso come quello ferroviario la via del conflitto permanente con il sindacato non sembra la scelta migliore.

Se tutto questo non avviene per caso e se, invece, come sembra evidente, la politica sindacale dei nuovi vertici è quella dello scontro, il sindacato sarà costretto a usare tutti gli strumenti necessari a difendere i diritti dei lavoratori.

Il confronto sul piano d'impresa si deve avviare in una condizione sin-

dacale che riconosca il ruolo del lavoro e i diritti che nascono dal contratto e dagli accordi.

Deve essere immediatamente ripristinata la normalità nelle relazioni sindacali, devono essere ritirati gli atti unilaterali e le iniziative derivanti da interpretazioni unilaterali degli istituti contrattuali (come ad esempio festività coincidenti col riposo, ferie, L. 104 ecc...) e fatte rientrare le esternalizzazioni delle attività realizzate e in via di realizzazione con gravi forzature contrattuali.

L'innovazione tecnologica, elemento fondamentale per lo sviluppo e la sicurezza, deve essere oggetto di confronto negoziale su tutti gli aspetti che hanno collegamento ed effetti sul lavoro.

Nell'ambito di una prospettiva di sviluppo del trasporto, correlata con l'aumento di capacità della rete, l'effetto della tecnologia e degli investimenti deve essere raccordato con la tutela ed il miglioramento delle condizioni di lavoro.

Tutto ciò deve essere sostenuto da un forte processo di relazioni sindacali a tutti i livelli e dall'obiettivo comune di utilizzare in modo corretto l'innovazione tecnologica, che deve essere finalizzata ad implementare gli attuali livelli di sicurezza e non ad una mera logica di recuperi di costi di personale.

A sostegno delle proposte e delle rivendicazioni avanzate, il sindacato avvia unitariamente la discussione in tutti i posti di lavoro che sarà sviluppata in collaborazione con le nuove RSU e con le strutture territoriali.

La gravità della situazione è tale che, in assenza di risposte concrete sui tanti problemi aperti, le Segreterie promuoveranno una prima azione di sciopero in tutto il Gruppo FS.

Roma, 12 gennaio 2005



Volevamo anche noi dire che....

A margine dell'assemblea del 27 gennaio u.s. alla quale hanno partecipato oltre un migliaio di attivisti, quadri, RSU e RLS di tutti i sindacati, riteniamo utile – anche in risposta alle perplessità che alcuni nostri attivisti hanno esternato al sindacato in ordine al mancato intervento del rappresentante dello Sma all'assemblea – pubblicare le corrispondenze intercorse tra il Segretario Nazionale dello Sma e il Segretario Nazionale della Uil Trasporti (in qualità di Presidente dell'assemblea del 27 gennaio u.s.).

Sarà facile trarre la conclusione che il mancato intervento del rappresentante dello Sma (che pubblichiamo nelle pagine seguenti) non è dipeso da un improponibile disimpegno della nostra O.S., ma è da attribuirsi esclusivamente ad un imprevisto dilatamento dei tempi degli interventi di altri rappresentanti sindacali e soprattutto alla partecipazione attiva di molti dei presenti all'assemblea stessa.

Sicuramente i contenuti dei temi trattati nell'assemblea avrebbero meritato un confronto di ben più ampio respiro. Confronto che però dovrà essere sviluppato e arricchito sui territori.

La condivisione degli obiettivi da parte di tutti i sindacati rimane – in ogni caso – la cartina di tornasole che ci conforta in merito alla bontà delle scelte che abbiamo unitariamente ricercato e che – con l'indispensabile sostegno delle RSU/RLS – ci proponiamo di perseguire.

Roma 27 gennaio 2005

Segretario Generale Uiltrasporti Dott. Sandro Degni

p.c. Segretario Generale Filt-CGIL
 Dott. Fabrizio Solari
 Segretario Generale Fit-CISL
 Dott. Claudio Claudiani
 Segretario Nazionale Uiltrasporti
 Dario Del Grosso
 Segretario Nazionale Filt - CGIL
 Franco Nasso
 Segretario Generale Fit-CISL
 Vito Tedesco
 Segretario Nazionale UGLferrovie
 Umberto Nespoli
 Segretario Generale ORSA
 Armando Romeo

**Lettera del Segretario Nazionale
 SMA/FAST-ConfSal Moreno Polo
 al dott. Sandro Degni
 Segretario Generale Uiltrasporti**

Oggetto: Assemblea Nazionale RSU/RLS e Quadri sindacali

A seguito del grave gesto che oggi Lei, in qualità di presidente dell'Assemblea, ha messo in atto in completa autonomia e con sorprendente disinvoltura, in spregio dell'Organizzazione che rappresento, non concedendomi la parola per fare il previsto intervento programmato e condiviso unitariamente nella fase organizzativa della manifestazione, mi corre l'obbligo di stigmatizzare il Suo comportamento.

Dopo un percorso che ormai da diversi anni ci vede condividere obiettivi comuni, anche a discapito delle diverse sensibilità, al fine di garantire tutele e diritti, mai ci saremmo aspettati (io ed i Lavoratori che mi onoro di rappresentare) una simile offesa verso lo SMA/FAST-ConfSal! Non era mai successo!

Nonostante tutto, ancora una volta abbiamo dimostrato la nostra serietà, sacrificando, per l'ennesima volta, la nostra visibilità, al fine di mantenere compatto il fronte sindacale per sostenere la più importante ed irrinunciabile vertenza in atto che va dalla Sicurezza dell'esercizio ferroviario fino alla tutela del lavoro dei Ferrovieri.

Vista la grave scorrettezza che ha leso l'immagine e la dignità dello SMA/FAST-ConfSal, che si misurano nella qualità dei comportamenti, sento il dovere di dare massima divulgazione ad uno stralcio dell'intervento che avevo preparato per l'Assemblea odierna.

Se, come noi, condivide che l'unitarietà sindacale costituisce un valore, tali atteggiamenti, appartenenti a culture che sinceramente non condivido, non dovranno più ripetersi in futuro.

Tanto era dovuto, distinti saluti.

Moreno Polo

Roma 28/02/2005

Segreteria Generale Uiltrasporti

Moreno Polo Segretario Nazionale SMA/Fast-ConfSal

p.c. Segretario Generale Filt Cgil
 Fabrizio Solari
 Segretario Generale Fit Cisl
 Claudio Claudiani
 Segretario Nazionale Uil
 Dario del Grosso
 Segretario Nazionale Filt Cgil
 Franco Nasso
 Segretario Nazionale Fit Cisl
 Vito Tedesco
 Segretario Nazionale UGL Ferrovie
 Umberto Nespoli
 Segretario Generale Orsa
 Armando Romeo

***Risposta del dott. Sandro Degni
 Segretario Generale Uiltrasporti
 al Segretario Nazionale
 SMA/FAST-ConfSal Moreno Polo***

Caro Polo,

la tua lettera mi ha profondamente toccato e per questo ti chiedo scusa, come chiedo scusa agli iscritti e ai dirigenti del tuo sindacato presenti al Convegno.

La legittimità della tua reazione che non è in discussione, non mi esime, tuttavia, dal tentare una giustificazione al mio comportamento.

Purtroppo l'intervento del Segretario Generale della Cisl, Savino Pezzotta, di fatto aveva concluso i lavori dell'Assemblea.

Inoltre, la stessa preparazione del Convegno avvenuta in termini altamente unitari in tutti i suoi contenuti, mi ha convinto, al momento, che la cosa più saggia fosse quella di mettere in votazione la proposta che poi è passata a stragrande maggioranza.

Se colpa c'è nel mio comportamento e, sicuramente c'è, è quella di non aver concordato con tutti la proposta suddetta e di aver violato il diritto alla visibilità di tutte le Organizzazioni sindacali.

E' inutile girarci intorno, l'errore c'è stato, ma non l'ho commesso in malafede.

A te, ai quadri e ai dirigenti della tua organizzazione i sensi della mia stima.

Cordiali saluti

Sandro Degni

INTERVENTO DEL SEGRETARIO NAZIONALE SMA ALL'ASSEMBLEA DEI DELEGATI RSU/RLS

Cari amici e colleghi

Lo SMA/FAST esprime il proprio cordoglio per le vittime del disastro di Crevalcore e un caloroso ringraziamento a tutti voi, intervenuti così numerosi da tutta Italia a questo importante appuntamento

Importante perché è il primo dopo una ritrovata unità sindacale che si era persa per tanto, troppo tempo.

Questa ritrovata unità rappresenta un valore che non va disperso, mettendo da parte anche la voglia di visibilità di questa o quella OS.

Il valore è rappresentato dallo sforzo che ci ha permesso di colmare le grandi differenze che in questi ultimi anni ci hanno contraddistinto e che, ancora in alcuni di noi, sono ben presenti. Sono state però accantonate per affrontare con un fronte compatto grandi temi sinteticamente descritti nella piattaforma unitaria e meglio esplicitati ed argomentati nella relazione introduttiva, sempre unitaria, esposta da Nasso.

Non possiamo e non dobbiamo permettere a nessuno di minare questa unitarietà che va, invece, arricchita di contenuti e sostenuta in tutti i luoghi di lavoro con un unico linguaggio.

Dai luoghi di lavoro dovremmo coinvolgere anche le associazioni dei consumatori perché l'intera piattaforma rappresenta un programma che ha un unico filo conduttore: la sicurezza!

I temi in essa contenuti, infatti, rappresentano, nel loro insieme, la struttura portante di un futuro trasporto ferroviario più sicuro per i lavoratori e, di conseguenza, per i clienti e per l'intera collettività.

La clausola sociale, le regole per la liberalizzazione, le modifiche al D.Lgvo 188, l'unicità del gruppo FS, la costituzione della Authority ed il rafforzamento delle relazioni



industriali non rappresentano altro che sottotitoli del tema più ampio relativo alla sicurezza.

Il CCNL delle attività ferroviarie deve rappresentare la nostra clausola sociale.

E' stato costruito a questo scopo. Ora possiamo pretendere l'estensione a quelle imprese che operano nell'ambito del suo campo di applicazione.

Anche i nostri comportamenti ai tavoli negoziali delle altre imprese (FNM, RTC, Autoferro, ecc.) dovranno avere tale coerenza.

Le regole per la liberalizzazione, avviata dal Ministro Bersani ed accelerata dall'attuale governo, dovranno essere riscritte iniziando dalla previsione delle condizioni di reciprocità con gli altri Stati membri che invece hanno varato norme di tutela delle loro imprese nazionali; passando poi per una rivisitazione del D.Lgvo 188 soprattutto laddove prevede la possibilità di costituire società di trasporto senza l'obbligo di possedere mezzi e uomini per garantire il servizio per cui si intende gareggiare, così come precedentemente previsto.

Tutto questo al solo scopo di libera-

lizzare con esclusiva sottrazione di servizi a Trenitalia e non in una logica di sviluppo a seguito dell'aumento della capacità della Rete Ferroviaria Nazionale conseguente alla consegna delle nuove linee in costruzione.

Il mantenimento dell'attuale assetto societario è fondamentale al fine di mantenere un'azienda integrata in grado di svolgere un servizio a rete, complesso come quello ferroviario, nelle migliori condizioni di sicurezza.

Da tutto questo va però estrapolata la Direzione Tecnica che deve essere messa alle dirette dipendenze del Ministero, rafforzando l'Authority esistente con funzione di audit e di regolamentazione dell'esercizio ferroviario nella massima sicurezza, senza discriminazioni tra imprese.

Troppo spesso, negli ultimi tempi, abbiamo visto delibere rigide, successivamente interpretate in modo più estensivo, per rispondere meglio ad esigenze economiche.

L'internalizzazione delle lavorazioni di manutenzione attinenti alla circolazione rappresenta l'ultimo tassello del nostro programma a lungo-medio termine per realizzare un sistema ferroviario sicuro, economico ed ecologico. A tutto questo si innestano le criticità dell'immediato, riesplorate con l'ennesimo grave incidente mortale di Crevalcore.

Lo scontro frontale fra treni rappresenta il "massimo incidente prevedibile" nel trasporto ferroviario e la nostra attenzione deve essere focalizzata su di esso, affinché le probabilità che si verifichi siano prossime allo zero, cosa che così non sembra, visto che solo negli ultimi quattro anni se ne sono verificati ben tre.

E' evidente che il completamento delle opere infrastrutturali, comprensive della tecnologia a terra, co-



stituirà un'importante soluzione per quelle linee a binario unico e ad alta densità di traffico dove le probabilità di errore sono più elevate.

E', altresì, evidente che noi non possiamo aspettare i tempi eccessivamente lunghi di queste realizzazioni che scontano anche anni di "abbandono" della modalità ferroviaria a favore di quella su gomma.

Il completamento delle opere avviate e la realizzazione di quelle in fase di progettazione sono sicuramente importanti per dare risposte concrete alla crescente domanda di mobilità su ferrovia, a cui oggi non siamo in grado di rispondere e che costituisce un importante volano per l'economia del Paese.

Oggi però, dobbiamo intervenire anche a discapito della capacità delle attuali linee in esercizio, con decisioni immediate affinché la sicurezza di chi lavora torni ad essere ai livelli di 10 anni fa.

E' necessario che le modifiche regolamentari per la velocizzazione del traffico vengano fatte solo dopo aver completato l'attrezzaggio tecnologico delle linee e non durante.

Nel 2003 siamo stati facili profeti (avremmo voluto esserci sbagliati!!) quando abbiamo contestato la delibera 35 di Rfi che, dopo due reinterpretazioni contrastanti, dava la possibilità alle imprese di aumentare

("ad libitum") gli equipaggi ad agente unico su mezzi leggeri e sulla E 464.

Avevamo denunciato, inascoltati, che il passaggio repentino dei servizi ad agente unico da un 10-15 % ad un 60% circa (e solo grazie alle opposizioni del sindacato) avrebbe costituito un colpevole incremento delle probabilità di incidenti, soprattutto nelle linee senza tecnologia.

Purtroppo dobbiamo prendere atto che avevamo ragione visto che negli ultimi incidenti sono sempre stati coinvolti treni con equipaggio ad AU. Che dire poi, degli itinerari convergenti? Dopo l'incidente di Solignano contestammo duramente questa modifica introdotta circa cinque anni prima. Ancora una volta siamo stati una voce nel deserto sommersa dai Bla-Bla delle statistiche. Su questo punto dobbiamo essere estremamente chiari così come lo siamo stati anche questa mattina all'audizione delle commissioni congiunte dei Trasporti e Lavori pubblici.

La norma che consentiva, in determinate condizioni d'impianto, di far entrare i treni in stazione contemporaneamente per effettuare gli incroci è stata introdotta a metà degli anni 90 ma le stazioni in cui ciò era possibile erano numericamente insignificanti.

La maggior parte di esse avevano, per impianto, un segnale di partenza comune a più binari e quindi ne impediva l'effettuazione.

Gli incroci avvenivano come se la norma non fosse mai stata introdotta. Poi per la cattiva consuetudine che esiste in questo nostro Paese, che si interviene a "tappare le falle" sempre a seguito di inconvenienti gravi e difficilmente con un piano programmato, si sono fatte modifiche ai segnalamenti delle stazioni.

Visto che un unico segnale era causa di indebita partenza per la non chiara ed immediata individuazione del binario a cui si riferiva, si è iniziato ad arretrare l'ubicazione del segnale, mettendone uno per binario (a volte anche a metà marciapiede!!)

senza calcolare la ripercussione sulla norma degli ingressi contemporanei in stazione!

Da quanto detto si capisce chiaramente che, procedendo a forza di "toppe" per dare risposta all'immediato, si creano altre criticità non valutate come sarebbe dovuto. Le probabilità di fare incroci con treni in movimento all'interno della stessa stazione sono aumentate esponenzialmente e con esse il rischio di errori non più correggibili, come in passato, con uno spazio di oltre 1200 metri che, di fatto, è stato ridotto ad appena 50 metri.

E' evidente che, a questo punto, l'eventuale errore fa diventare l'incidente inevitabile! E' altrettanto evidente che va rivista la generalizzazione dell'equipaggio ad AU, attuata con la delibera 35, soprattutto in quelle linee dove è assente qualsiasi tipo di tecnologia di terra, così come SMA denunciavamo due anni fa, ricevendo una prima risposta positiva da parte della direzione tecnica per poi "smentirsi" ad appena 72 ore dalla prima interpretazione (sic!).

Su tutti questi fronti, sia immediati che programmatici, è necessaria la compattezza del fronte sindacale. Non dovremo consentire a nessuno di dare segnali di incrinamento di questa ritrovata unità, invitando, ognuno per la propria parte, la politica (quella partitica) a svolgere il proprio ruolo e non cercare di sostituirsi al sindacato!

Se permetteremo che ciò avvenga, in questo momento in cui sono accesi i riflettori del disastro ed in prospettiva delle elezioni politiche, dovremo prepararci (una volta spente le luci) sia al completo abbandono istituzionale, sia allo strapotere delle controparti che avrebbero di fronte un sindacato minato proprio da chi ne pretende un rafforzamento (?).

Chi vuole la visibilità a tutti i costi non fa gli interessi dei lavoratori ma è funzionale a scopi che non appartengono alla nostra cultura.

Auguri di buon lavoro a tutti voi.

La Segreteria Nazionale **Moreno Polo**

COMUNICATO STAMPA SEGR. GENERALE CONFISAL DEL 9.02.05

"E' UN ATTACCO AL DIRITTO DI SCIOPERO"

La Segreteria Generale Confisal, giudica l'ordinanza del Ministro Lunardi, che impone di ridurre ad otto ore lo sciopero dei ferrovieri del 10 e 11 febbraio prossimi "un vero e proprio attacco al diritto di sciopero" ed esprime il proprio sostegno alla protesta ed alla decisione dei Sindacati dei Trasporti di confermare le 24 ore di sciopero.

Il Ministro, sembra non vedere o non rendersi conto del degrado in cui versa il Trasporto Ferroviario in Italia, delle proteste spontanee dei pendolari sulla bassa qualità del servizio reso e continua a non dare risposte concrete sulla "sicurezza" nonostante il gravissimo incidente di Crevalcore di un mese fa.

Inoltre, continuano a rimanere lettera "morta" le rivendicazioni delle Organizzazioni Sindacali al Ministro e al Gruppo FS su sicurezza, sviluppo, investimenti, qualità e tutela del lavoro.

A tutto ciò il Ministro risponde con pesanti tagli agli investimenti che producono effetti pesanti sulla possibilità di ammodernare l'intero sistema, gravando principalmente sulla sicurezza e sulla clientela, ormai esasperata come confermano i continui blocchi esercitati.

Ripropone, tramite comunicati stampa (continua infatti nel non confrontarsi con i Sindacati) il suo vecchio progetto di distruzione dell'assetto dell'impresa FS mediante la separazione societaria, che prevede in primis lo scorporo della Società RFI (quella che gestisce l'infrastruttura ferroviaria) dalla Holding, e successivamente le societizzazioni nell'ambito di Trenitalia. Ultimo atto di un film iniziato 4 anni fa (Lunardi è in carica ormai da 4 anni) l'attacco al diritto di sciopero con l'ordinanza emanata tra l'altro in violazione della legge, non avendo espletato il previsto tentativo di conciliazione.

Non meno grave è il comportamento messo in atto dalla Commissione di Garanzia, la quale non solo tende a limitare il diritto di sciopero nel nostro Paese ma ha l'aggravante di aver usato due pesi e due misure per valutare diverse iniziative di sciopero andando anche fuori del seminato, invadendo il campo della libertà e dell'autonomia sindacale.

La Confisal, insieme al sindacato di categoria SMA/FAST, si è sempre battuta per una ferrovia in grado di rispondere alle attese del Paese e per respingere l'idea di smantellamento dell'Azienda, per la sicurezza e per la qualità e la tutela del lavoro.

FILT-CGIL - FIT-CISL - UILT-UIL - SMA-FAST - UGL Ferrovie - ORSA Ferrovie

Segreterie Nazionali

GRANDE SCIOPERO DEI FERROVIERI**RESPINTO NEL MODO MIGLIORE IL TENTATIVO DI RIDURRE IL DIRITTO DI SCIOPERO**

Lo sciopero dei ferrovieri si avvia verso la conclusione confermando la grande partecipazione dei ferrovieri alle 24 ore di lotta.

I dati sono confermati.

La partecipazione è altissima, superiore al 90%.

Hanno circolato solo treni garantiti, le officine e gli uffici sono rimasti vuoti.

Il Governo e la Commissione di Garanzia hanno provato a intervenire su uno sciopero regolarmente dichiarato, nel rispetto delle regole e con fortissime motivazioni.

I lavoratori hanno detto NO alle intimidazioni e ai vari tentativi di limitazione di una lotta che nasce da rivendicazioni e proposte profondamente sentite dai lavoratori e condivise dai cittadini e dagli utenti.

I ferrovieri hanno difeso il diritto di sciopero e rivendicato risposte sulla sicurezza e sugli altri punti della piattaforma unitaria e si sono impegnati in una lotta importante per il futuro del trasporto ferroviario.

Fino ad oggi non ci sono state risposte, ce le aspettiamo dopo questa grandissima partecipazione allo sciopero e se non ci saranno saremo costretti a replicare.

Governo, Commissione di Garanzia e Gruppo FS devono prendere atto della risposta della categoria.

Governo e FS devono dare le risposte che i ferrovieri si aspettano sulla sicurezza, sugli investimenti, sullo sviluppo del trasporto ferroviario.

La Commissione di Garanzia deve dismettere l'atteggiamento discriminatorio che traspare in modo evidente nelle decisioni che assume e che stanno aprendo anche clamorose dissociazioni tra i commissari.

Il ruolo di garanzia deve essere esercitato rispettando il mandato della legge, favorendo il miglioramento nelle relazioni sindacali nel settore con l'equilibrio, con atteggiamenti non discriminatori e senza favorire azioni arbitrarie di limitazione del diritto costituzionale allo sciopero.

Le Segreterie Nazionali FILT FIT UILT SMA UGL ORSA sono state costrette ad esprimere il proprio dissenso da una decisione che hanno considerato illegittima e lesiva di un diritto fondamentale.

Abbiamo rispettato le regole e dichiarato lo sciopero regolarmente, i ferrovieri hanno condiviso le scelte del sindacato e hanno scioperato compatti.

E' stata una grande prova, una grande mobilitazione democratica, rispettosa delle regole per respingere un attacco ingiustificato alla libertà di manifestare e di lottare.

Le Segreterie Nazionali ringraziano tutti i lavoratori che, nonostante le pesanti minacce hanno risposto con compostezza, respingendo le provocazioni, scioperando regolarmente e facendo sentire la grande unità della categoria.

Difenderemo in tutte le sedi i nostri diritti nei confronti di chi continua ad invocare sanzioni e minaccia i lavoratori e, se necessario, proseguiremo la lotta, nel rispetto delle regole per affermare i contenuti della piattaforma unitaria.

Roma, 11 febbraio 2005

Le Segreterie Nazionali

DM 388: pacchetto di pronto soccorso

LA SEGRETERIA NAZIONALE

Roma li 04/02/05

INFORMATIVA DM 388/2003

In data odierna si è tenuta la prevista riunione, con la Società Trenitalia, sull'applicazione del DM 388. Dopo un'ampia ed articolata discussione in cui abbiamo ribadito le posizioni espresse con le informative precedenti, richiedendo la dotazione dei locomotori (che sono da considerare luoghi di lavoro) di cassette medicinali e la risoluzione di tutte le problematiche inerenti le ricadute sull'organizzazione del lavoro che scaturiscono dalla consegna del pacchetto di medicazione, abbiamo chiesto, in attesa del successivo incontro di approfondimento da tenere in tempi brevi, di estendere la disposizione della Divisione Passeggeri, allegata alla presente informativa, anche alle altre due divisioni.

La Società si è riservata di dare risposta nel più breve tempo possibile, affinché tutte le loc. siano dotate almeno del pacchetto di medicazione a disposizione del PdM.

Nel frattempo il PdM a cui verrà consegnato il pacchetto atto partenza o che lo abbia già ritirato precedentemente, emetterà il **fac-simile di M40**, come forma di autotutela.

Seguiranno informative dettagliate sugli sviluppi della vicenda.

FAC-SIMILE M40

Al Responsabile d'Impianto Sig. _____

Al Responsabile Unità Sanitaria Territoriale Dott. _____

p.c. R.L.S.

Oggetto: Ritiro pacchetto medicazione

Il Sottoscritto _____ Matr. _____, macchinista in servizio presso l'Impianto Trazione di _____, avendo ritirato il pacchetto di medicazione, in ottemperanza al D.M. 388/2003, comunica di non aver ancora ricevuto alcuna informazione né istruzione in merito all'utilizzo dello stesso, alla conservazione e al reintegro del materiale ivi contenuto né al suo trasporto, in relazione alle particolarità intrinseche del servizio stesso (necessità di avere le mani libere durante la salita e discesa dal locomotore; problematiche connesse allo spostamento anche su massicciata e/o terreno disconnesso, innevato e in molti casi anche ghiacciato; contemporaneo obbligo del PdM di portare con sé pubblicazioni di servizio così come previsto dall'art. 1 dell'I.P.C.L.; ecc.).

Dichiara, inoltre, di non aver ricevuto adeguata formazione, anche a seguito delle modifiche legislative intervenute, riguardante le procedure sul Pronto Soccorso.

In attesa della risoluzione, da parte Aziendale delle problematiche suesposte, il Sottoscritto non è ovviamente, e suo malgrado, in condizione di ottemperare compiutamente e correttamente agli obblighi stabiliti per il lavoratore.

Distinti saluti.

_____ li, _____

NUOVO MODELLO ORGANIZZATIVO TRENITALIA

di **Moreno Polo**

Il 24 gennaio u.s. si è tenuta la riunione con l'Amministratore Delegato di Trenitalia, Ing. Testore, che ha illustrato alle OO.SS. il nuovo modello organizzativo della Società.

Durante la spiegazione che è stata fatta dell'organigramma allegato alla presente informativa, il nuovo A.D. ha evidenziato le motivazioni che lo hanno portato, congiuntamente al suo staff, a rivedere l'attuale modello divisionale, che alla luce dei fatti non si può sostenere abbia funzionato.

Molte delle motivazioni corrispondono con le criticità che lo SMA ha evidenziato fin dai primi giorni della nascita della divisionalizzazione, e che, oltre alla moltiplicazione dei costi, si possono sintetizzare nei seguenti macro-temi:

- strutture complicate con grande proliferazione di livelli decisionali;
- dispersione territoriale non sempre giustificata;
- duplicazione di responsabilità e/o confini di attribuzione non chiari.

Tutto ciò ha portato poca focalizzazione sugli aspetti chiave e forte inefficienza con conseguente carenza di motivazione e/o comunicazione.

Il nuovo modello macro (al di sotto del quale rimane ancora tutto invariato) tende alla focalizzazione sul business e sinergie tra Pax e Trasporto Regionale tramite le Direzioni Generali Operative; sinergie tecniche e sistemiche (chiave per la sicurezza) con la Direzione Tecnica; accentrato degli staff per una semplificazione dei processi e per una maggiore efficienza decisionale.

Per fare un esempio, le funzioni di

Personale e Organizzazione e di Relazioni Industriali, a qualsiasi livello/divisione appartengano, sono verticalizzate a livello di Trenitalia portando la presenza della società in ogni struttura del territorio e realizzando così una prima "permeabilità" tra le divisioni visto che tali figure dovranno rispondere sia gerarchicamente che funzionalmente alla struttura di Trenitalia e non più a quella divisionale, consentendo una visione di insieme fino ad oggi ostacolata dai responsabili di divisione che si sono sentiti, per troppo tempo, A.D. di piccole società.

Di fatto, questo modello organizzativo supera quello precedente (divisionale) e lo mette in movimento realizzando strutture in progress, che dovranno consolidare e/o correggere quelle appena varate in funzione di una più forte presenza di Trenitalia sul territorio superando quelle barriere "invisibili" ma resistenti con cui ci siamo dovuti scontrare in questi lunghi sei anni.

Dalla visione di questo modello organizzativo ci si può leggere sia la realizzazione di quanto da noi sempre evidenziato (come ad esempio una futura Direzione esercizio) per realizzare le sinergie tra i diversi business, pur prendendo atto delle loro diverse peculiarità, sia la realizzazione di "disegni" che vanno in direzioni opposte.

Le apparenti intenzioni del nuovo management sono di prendere atto di tutte le criticità evidenziate da molto tempo dallo SMA e dalle altre OO.SS. per realizzare un macro-modello organizzativo propedeutico a successive integrazioni e/o modifiche per arrivare fino alla micro-struttura realizzando, progressivamente, una vera società di trasporto

presente sull'intero territorio.

E' evidente che da oggi in poi si rincorreranno voci e/o atti tesi a sostenere questa tesi o a fare in modo che non si realizzi.

Non dobbiamo né possiamo farci illusioni che la vera direzione sia quella da noi sempre auspicata ma abbiamo il dovere di sostenere, oggi più di ieri, le nostre idee, adeguandole alle mutate situazioni oggettive derivanti dal tempo trascorso, che hanno sempre dimostrato la loro forza perché sempre attuali e funzionali.

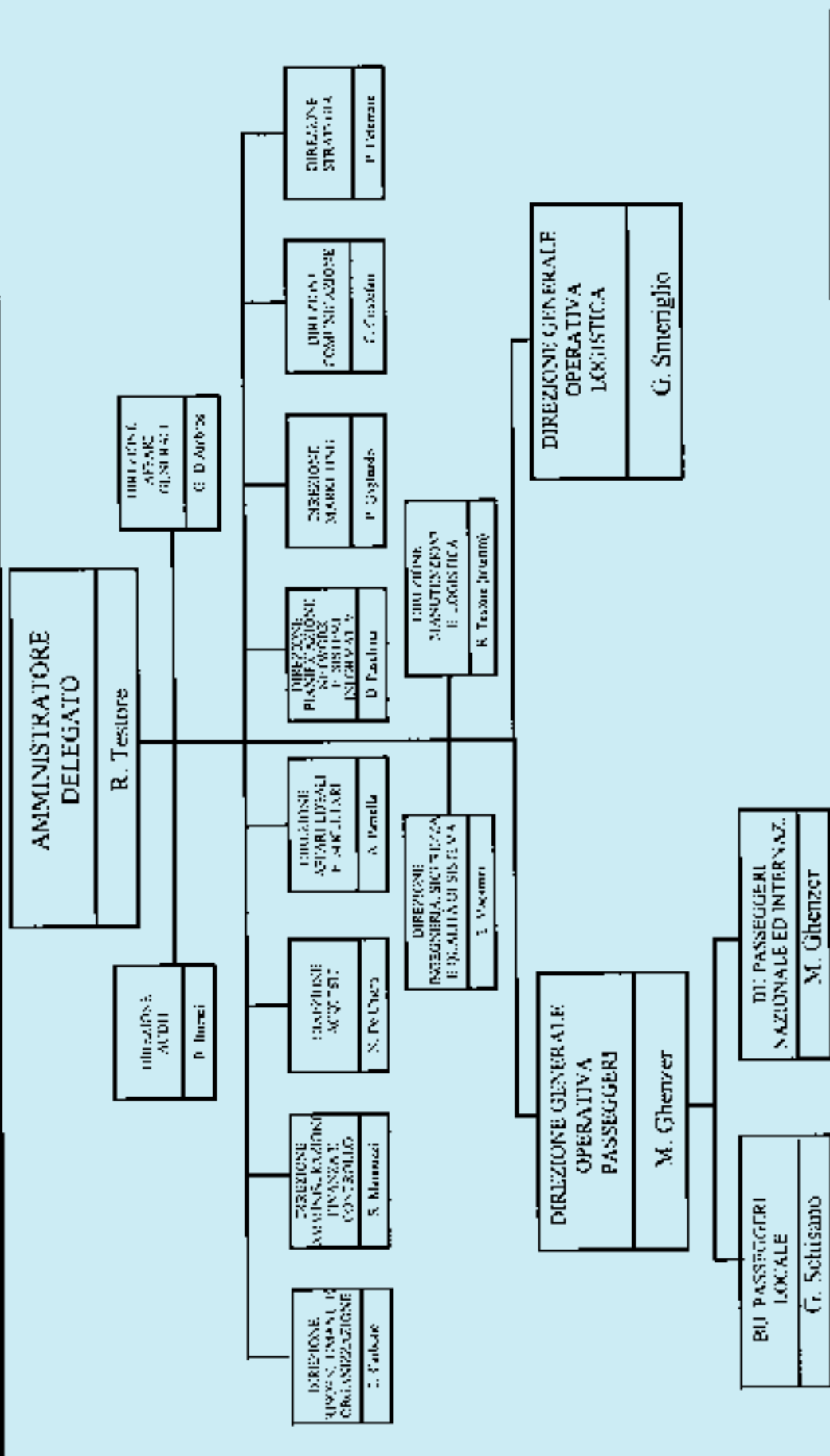
Allo stato attuale della riorganizzazione e per i livelli dirigenziali toccati dal nuovo assetto non si può sostenere che le supposizioni fatte circa la riunificazione del personale sia limitata esclusivamente alle due divisioni viaggiatori; nella struttura è insita anche la possibilità di realizzare il service per la Direzione Logistica (ex cargo) e noi dovremo fare in modo che ciò si realizzi completamente, anche a tappe, perché siamo convinti che sia l'unica strada che ci porti verso il risanamento e lo sviluppo della più grande società presente sul panorama italiano.

Il percorso non sarà né facile né rapido ma se sapremo contrastare i sicuri tentativi di chi ancora ne vuole lo smantellamento in un paio di anni riusciremo a concretizzare qualcosa che somiglierà molto a quanto ampiamente dibattuto in questi ultimi anni.

Nuove e più dettagliate informative vi saranno inviate non appena in possesso dell'Ordine di Servizio non ancora ufficializzato.

Roma, 24 gennaio 2005

Il Nuovo Modello Organizzativo Trenitalia



LE NOSTRE R.S.U. e R.L.S.

REGIONE	RSU		RLS	
Lombardia	Volpe Gustavo	Sellere Vendita Pax		
	Saverio Lo Cicero	Condotta Pax		
	Mastrorocco Donato	DTR condotta		
	Bruzzano Giuseppe	DTR Condotta		
	Praslari Antonio	DTR Condotta (militari dipendenti)		
Piemonte	Gaeta Santa	Cargo Condotta	Gaeta Santa	Cargo condotta
	Rochioli Domenico	Cargo Condotta		
	Ielardi Carmine	DTR Condotta		
	Di Gregco Nunzio	Quadri		
Veneto	Colombara Mauro	Cargo Venezia Pdm	Favretto Roberto	Cargo condotta
	Perna Carmine	Cargo Verona Condotta		
	Bozza Andrea	Ci Venezia Condotta		
	Semproniet Antonio	Pax Venezia Condotta		
	Sollato Marco	Pax Verona Condotta		
Liguria	Gamberti Piergiorgio	Pax Quadri		
	Mirabelli Orazio	Cargo Condotta		
	Carpenich Giuseppe	Cargo Condotta		
	Corsini Enzo	TMR Condotta		
Friuli VG	Capolupo Fabio	Cargo Condotta	Del Mese Giuseppe	Condotta Cargo
	Borzillo Giuseppe	Cargo Condotta	Betrinollo Mauro	Condotta Cargo
	La Rocca Pellegrino	Cargo Manovre		
	Zozzi Eros	Cargo Condotta		
	Zanon Roberto	Cargo Quadri		
	Dicemascolo Armando	Pax Condotta		
	Marzotta Saverio	DTR Condotta		
	Verone Pasquale	DTR Quadri		
Emilia Romagna	Santi Roberto	Pax Condotta	Santi Roberto	Pax Condotta
	Albertini Roberto	DTR Condotta		
	Amese Rosario	Cargo		
	Mortrone Giovanni	Cargo Quadri		
Marche Umbria	Mazzola Remo	Pax Condotta	Mazzola Remo	Pax Condotta
	Pagiarani Roberto	DTR Condotta	Sirio Salvatore	DTR Condotta
	Daddella Raffaele	DTR Quadri		
	Poligono Francesco	Cargo Condotta		
	Sirio Piergiorgio	Cargo Quadri		
Abruzzo	Sivelli Eric	Cargo	Di Sano Aquilino	Cargo Condotta
	Leonzi Valerio	Cargo condotta	Pignatelli Antonio	DTR

REGIONE	RSU	RLS		
Puglia	Tudni Nunziato	RFI circolazione	Tudni Nunziato	RFI circolazione
	D'Addesda Pietro Vincenzo	Cargo condotta	Russo Antonio	Cargo condotta
	Micciola Raffaele	DTR condotta		
	Stela Giuseppe	RFI infrastruttura		
Calabria	Foti Pasquale	Pax Bordo	Rizzo Francesco	Pax Bordo
	Locane Giovanni	Pax Bordo		
	Calluso Felice	RFI Infrastruttura		
Sicilia	Rizzo Domenico	Pax Bordo	Guda Oronzo	Pax Bordo Imp Dip
	Carallo Rosolino	DTR Condotta	Polizzi Paolo	DTR Condotta
	Chiommino Antonio	Pax Condotta		
	Gargano Ignazio	DIR Bordo		
	Genovese Salvatore	DIR Condotta		
	Puccio Francesco	DTR Condotta		
	Cannavò Pietro	DTR Condotta		
	Tilone Lillo Bartolomeo	DTR Condotta		
	Cusmano Santo	DTR Manovra		
	Strano Vincenzo	DTR Manutenzione		
	Conti Giovanni	Cargo Condotta		
Lauricella Pietro	Cargo Quadri			
Sardegna	Vicla Alessandro	DTR Bordo		
	Placentino Carlo	DTR condotta		
	Perru Pier Giovanni	DTR condotta		
	Zaneta Antonio	DTR Quadri		
Campania	D'Alcia Giovanni	RFI	D'Alcia Giovanni	RFI
	De Marco Angelo	RFI	Marciano Giovanni	UTMR C'itine
	De Mas Lorenzo	RFI		
	Ponzoelli Gaetano	UTMR Offone		
	Paumbo Umberto	UTMR Offone		
	Ascione Gennaro	DIR Condotta		
	Pertiva Riccardo	DIR Condotta		
	Gianini Aldo	DIR Condotta		
Mazzarella Angelo	Cargo Condotta			
Lazio	Braconi Roberto	DTR	Cirica Claudio	DTR
	Vol Roberto	DTR		
	Salvator Mariano	DTR		
	Sacco Nicola	DTR		
	Lo Masilo Eugenio	Cargo		
	Ferrari Diego	Cargo Sede Centrale		
	De Ballis Vittono	Pax Sede Centrale		
	Ferrari Marco	Pax		
Peruli Francesco	Ferrovizi			
Toscana	Casella Enrico	Cargo Condotta		
	Donat Giamario	Cargo Condotta		
	Casini Mirco	Cargo Quadri		
	Grandoni Luca	DTR Condotta		
Molise	Sacchetti Rinaldo	RFI Infrastruttura		

IL VALORE DEI QUADRI INTERMEDI

di Lucia Lo Campo

In una recente trasmissione televisiva, per l'esattezza "Telecamere", RAI TRE, l'Amministratore Delegato e Presidente del Gruppo FS non ha risparmiato parole di gratitudine nei confronti dei circa 100.000 ferrovieri che diuturnamente si prodigano per migliorare il servizio e renderlo più confortevole per la Clientela.

Parole che rimarcano la buona volontà ed i buoni propositi e che dovrebbero trovare riscontro nel quotidiano FS.

Il collega Serbassi, nel numero di settembre/ottobre (9/10), ha giustamente messo in evidenza la tendenza della Società a non riconoscere la professionalità dei Quadri intermedi per tagliare i costi di gestione.

E' pur vero che le valorizzazioni del Dicembre 91 hanno avuto, in molti casi, valore meramente contrattuale e l'estensione dell'area quadri ad una più larga fascia di ferrovieri ha prodotto dei costi aggiuntivi, ma la "costrizione organizzativa" della Società durante l'ultimo prepensionamento ha creato dei grossi "buchi" all'interno delle Società.

La soppressione di molti quadri, per così dire, "strategici", ha prodotto guasti insanabili.

In molti campi, mancando il quadro intermedio, è venuto a mancare l'anello di congiunzione fra il Centro e la Periferia, in modo tale da perdere anche il controllo. Sotto gli occhi di tutti le interviste televisive in cui i Dirigenti Ministeriali hanno dimostrato di non essere a piena conoscenza delle problematiche dei vari Compartimenti.

Dal punto 4 al punto 11 dell'accordo di procedura del Fondo Gestione di Sostegno al Reddito non vi è stata ottemperanza da parte della Società in molti Compartimenti.

Noi, come Sindacato, ci siamo trovati davanti al "fatto compiuto" e la normativa in questione non è stata interamente rispettata, soprattutto per quanto riguarda i corsi di riqualificazione del personale eccedentario.

Si è puntato soprattutto sull'area quadri, sparando a zero sugli ottavi e noni livelli, spesso con

mobilità forzate, senza rispetto dell'art. 72 dell'ex-CCNL, costrizioni organizzative che hanno causato la prematura messa in quiescenza di quadri altamente professionalizzati, creando anche pericolose vacanze.

Noi dello SMA/FAST siamo abbastanza stufi di raccogliere i "cocci" che hanno causato gli altri per cercare di rimetterli insieme, né, tantomeno, ci accontenteremo in futuro di avere posizioni marginali al tavolo delle trattative dove ci vengono continuamente chiesti sacrifici per il personale.

Legittima la volontà del Presidente FS di "riconquistare" il traffico merci, trova anche riscontro nel ripristino di alcune professionalità indebitamente sopresse.

Fino alla fine degli anni 80, solo la Puglia contava circa 6 treni al giorno di derrate alimentari. Durante la campagna uvaria si arrivava all'effettuazione di oltre 10 treni di derrate al giorno, oltre agli altri trasporti merci, quali FIAT, parti macchine, ILVA ecc.

La maggior parte di detti trasporti sono stati convertiti su gomma, le derrate tutte, con evidente intasamento ed inquinamento stradale.

Cosa fare per ripristinare detti trasporti se anche il parco carri, ormai, non risponde più all'esigenze ed il trasporto intermodale è ancora agli albori?

Per intraprendere nuovamente il discorso "merci" in FS, occorrono nuove risorse, di mezzi e umane, ma soprattutto quadri intermedi che possano organizzare al meglio il servizio.

Il servizio merci, ovvero la Cargo, non può essere composto di soli gestioniisti e trazionisti, ma anche di esperti di circolazione che contribuiscono a far rispettare i termini di resa, oggi più che mai importanti per essere primi sul mercato.

L'impressione percepita da noi tutti è che sia venuta a mancare il dialogo fra il Quadro Dirigenziale e quello Intermedio. Solo col ripristino di esso si potranno realizzare la valorizzazione delle professionalità e le attenzioni verso il cliente invocate dal Presidente FS.

Informativa Riposo Fuori Residenza pdm e pdb

Nei servizi notturni, programmati con riposo fuori residenza, a causa del ritardo treno, il riposo potrebbe ricadere interamente nella fascia 5.00-24.00 (riposo diurno).

Il contratto non ammette questa eventualità né in programmazione né in esercizio.

Nonostante la contestazione dello SMA e delle altre OS, fatta alla Società assistita da Agens, sui comandi impropri di effettuare obbligatoriamente il servizio dopo il RFR, in violazione del CCNL, ancora oggi, a distanza di mesi, non abbiamo ricevuto alcun riscontro dalla controparte.

Non è più sostenibile aspettare oltre; diamo le seguenti indicazioni al personale di macchina che non intenda subire una tipologia di RFR che scaturisce solo da una cattiva programmazione delle divisioni.

In tempo utile per poter permettere le azioni conseguenti, o quanto meno due ore prima del verificarsi dell'evento, **emettere M40** con il seguente testo:

Si da avviso a (Referente di divisione) che pdm/pdb odierno treno _____, causa ritardo, giungerà a _____, sede prevista da TV2 per il riposo fuori residenza, oltre le ore 5.00
 Il CCNL art. 22 2.8.1 prevede che il riposo fuori residenza possa essere fruito nella fascia diurna purché i servizi afferenti non interessino quella notturna (00.00 - 5.00).
 In considerazione di quanto sopra si richiede di essere sostituiti in idonea località per poter fruire del previsto riposo fuori residenza entro i termini contrattuali.
 In mancanza di comunicazioni in merito, il sottoscritto giunto nella stazione prevista come termine corsa, oltre le ore 5.00, rientrerà in residenza con la prima vettura utile.
 Data..... Ora Firma.....

La Società, quasi sicuramente, eleverà contestazioni al fine di "intimidire" il personale ma se vogliamo che sia definitivamente fatta chiarezza sulla questione è necessaria una presa di posizione forte da parte della totalità del PdM e del PdB.

È importante che, in questa fase, il personale non si accrediti eventuali prestazioni straordinarie nel caso di rientro immediato fuori servizio. I tempi per la regolarizzazione successiva sono sufficientemente ampi e, risolta la vertenza, sarà possibile richiedere quanto dovuto, al netto di eventuali pagamenti come lavoro straordinario, percepiti su base mensile.

Roma, 4 febbraio 2005

LA SEGRETERIA NAZIONALE

LA SEGRETERIA NAZIONALE

Roma, 4 febbraio 2005

Direttore Relazioni Industriali Trenitalia Dott. De Deo Francesco

Oggetto: Art. 22 comma 2.13.2 CCNL AF

La scrivente Segreteria Nazionale è venuta a conoscenza che al personale che intende avvalersi delle facoltà previste dall'art.22 di cui all'oggetto viene imposto, arbitrariamente, di proseguire il servizio anche se il ritardo maturato non consente la regolare ripresa del turno programmato.

Si ricorda che la programmazione deve garantire, su base mensile, il rispetto dell'orario settimanale e le aziende dovranno realizzare le condizioni per il rispetto di tale limite rapportato a mese.

Tale irregolare imposizione comporta due alternative: la perdita della propria posizione di turno con conseguente non prevedibile rispetto del limite mensile dell'orario di lavoro o la prosecuzione nel turno con conseguente riposo giornaliero che, a volte, non rispetta neanche i limiti imposti dalla "riutilizzazione" (limite minimo previsto anche dal Dlvo 66/03) e con frequente possibilità di svolgere servizio anche per tre notti consecutive.

Tale atteggiamento "vessatorio" di fatto scarica le responsabilità relative alla sicurezza, a causa del mancato recupero psicofisico, sul lavoratore.

Si chiede un sollecito chiarimento comportamentale nei confronti del personale deputato alla gestione delle perturbazioni del traffico affinché si ponga fine a tale violazione delle norme contrattuali che hanno ripercussioni sulla sicurezza dell'esercizio ferroviario che le parti hanno inteso tutelare durante la stipula del CCNL.

In mancanza di un immediato riscontro alla presente si avvieranno tutte le iniziative comportamentali, anche di ordine legale, al fine di riportare i comportamenti delle parti nell'ambito delle previsioni contrattuali.

Cordiali Saluti

La Segreteria Nazionale/Il Segretario Nazionale Moreno POLO

LA DISABILITA' DELLA DONNA A CAUSA DEGLI INFORTUNI SUL LAVORO

di Lucia Lo Campo

L'Italia detiene la maglia nera in Europa per infortuni sul lavoro. I dati forniti dalle statistiche INAIL, dicono che il numero degli incidenti sul lavoro, specialmente in alcune regioni, è ancora troppo alto.

La difficoltà di reinserimento nel mondo del lavoro risulta maggiore per le donne, non solo nell'ambito del contesto lavorativo, ma anche in quello domestico.

"Azioni positive per la realizzazione dell'integrazione delle donne disabili nel mondo del lavoro". Questo il titolo di una proposta di legge presentata dalla Deputata Elena CORDONI, Capogruppo della Commissione Lavoro Pubblico e privato della Camera dei Deputati.

La legge 68/1999, in molti casi, ha trasformato l'esigenza dell'assistenza al disabile in una opportunità di crescita per lui e per le aziende nelle quali si inserisce.

La nuova proposta di legge mira ad estendere i benefici di questa legge anche alle donne che subiscono una riduzione della capacità lavorativa inferiore alla soglia prevista dall'art.13 (79%).

Le donne infortuniate rischiano di subire una doppia discriminazione in base al sesso ed alla loro disabilità.

Con questo progetto di legge risulta molto importante utilizzare lo strumento delle azioni positive per equilibrare una situazione che, ad oggi, è di duplice e pesante svantaggio per le donne che, dopo un incidente sul posto di lavoro che le ha rese disabili, vogliono reinserirsi nel mondo del lavoro.

La disabilità della donna viene intesa non solo per incidente verificatosi sul lavoro, ma anche fra le mura domestiche e nella vita pratica del quotidiano, considerando anche le complicità di carattere psicologico che ne derivano.

Il disegno di legge prevede anche agevolazioni per il datore di lavoro tanto più vantaggiose, quanto più stabile e completa sarà la tipologia contrattuale proposta alla lavoratrice disabile.

Un alleggerimento del costo di lavoro di due terzi dei contributi previdenziali dovuti per un periodo di 5 anni sarebbe applicato anche nel caso di riassunzioni di lavoratrici i cui contratti siano scaduti prima dell'intervenuta disabilità.

E' prevista anche una deroga ai limiti di età presenti nel contratto di apprendistato ed un incentivo fiscale per la successiva as-

sunzione con contratto a tempo indeterminato.

Il disegno di legge prevede deduzioni per le spese di assistenza personale e familiare per gli addetti ai servizi domestici.

Inoltre la proposta di legge ha previsto lo stanziamento di 5 milioni di euro per assicurare forme di trasporto gratuito verso i luoghi di lavoro, stipulando convenzioni fra datori di lavoro ed enti locali.

Infine è previsto l'obbligo per il datore di lavoro di concedere permessi straordinari nel limite di 6 ore mensili alle lavoratrici disabili che ne faranno richiesta.

Appare ancora forte il bisogno di sostenere la donna nella sua incertezza per il futuro, soprattutto nella svantaggiosa condizione di disabile.

La Senatrice Grazia SESTINI, come Sottosegretario di Stato al Lavoro e alle Politiche Sociali, segnala un cambiamento di mentalità nel mondo produttivo e dei servizi che riconoscono sempre di più il valore aggiunto di azioni che favoriscano le pari opportunità per le persone disabili.

Una maggiore sensibilità verso le persone con disabilità che porterà ad analizzare attività di carattere informativo rivolte anche agli operatori e agli stessi datori di lavoro con la finalità di far nascere nuove forme di autoimprenditorialità e di utilizzo delle tecnologie informatiche.

La donna che viene colpita da infortunio che la debilita fortemente, si trova in una drammatica condizione ad affrontare i problemi del lavoro, della famiglia e dei figli, per cui l'approvazione del disegno di legge sopra illustrato costituisce una tappa fondamentale in un paese come il nostro, all'avanguardia e civile.

COMITATO PARI OPPORTUNITA'

Alle Componenti C.P.O. Terr.li Sma / Fast
Loro Sedi

Care colleghe,

Il mese di ottobre 2004 ha visto la costituzione del nuovo Comitato pari Opportunità del Gruppo Ferrovie dello Stato così come previsto dall'articolo 3 cap.1 Contratto Aziendale di Gruppo Ferrovie dello Stato e Accordo di Confluenza al CCNL delle Attività Ferroviarie. La partecipazione ai Comitati sia Nazionale che Territoriali, di cui si sta ultimando la costituzione, rappresenta un impegno di grande responsabilità a cui dobbiamo adempiere con profitto.

Affinché il cammino appena intrapreso e che intendiamo proseguire con entusiasmo ed energia porti un concreto contributo per la realizzazione personale e professionale delle donne e degli uomini del Gruppo Ferrovie dello Stato, chiedo a ciascuna di voi di far pervenire presso la mia e-mail (lello@sindacatosma.it) idee e contributi che saranno accolti al fine di avviare una collaborazione attiva su iniziative di comune interesse e utilità.

L'impegno primario che ci siamo prefissate e che grazie alla vostra attiva collaborazione potrà trovare vita è quello di consolidare una cultura di Pari Opportunità, attraverso la progettazione e la realizzazione di un Piano di Attività che recepisca le aspettative di uomini e donne, che porti ad un giusto equilibrio tra vita professionale e privata, ed allo sviluppo di realtà lavorative orientate al riconoscimento di competenze e professionalità.

A causa dei noti impegni che hanno visto coinvolta tutta la segreteria nazionale non è stato possibile concretizzare il previsto incontro tra tutte noi, rimane fermo il nostro proposito di concretizzare, appena possibile, il suddetto incontro che consentirà di conoscerci e confrontarci.

Vi invito inoltre a preparare delle schede di valutazione su delle problematiche che hanno investito i vostri territori. Infine colgo l'occasione per inviarvi l'organigramma della struttura del C.P.O.

Nazionale, assieme ad i miei più sinceri saluti ed auguri di Buon 2005.

*La resp.le nazionale C.P.O. SMA/FAST
Giovanna Lello*

L'attuale Comitato Pari opportunità è così costituito:

Presidente

Noemi Pantile

Componenti

Sonia Barresi	Or.sa
Daniela Belotti	Trenitalia
Sara Codino	Fs S.p.A.
Annaedda Giannini	Ferservizi
Anna Maria Iacurti	UGL Ferrovie
Giovanna Lello	SMA/FAST
Esther Marconi	Italferr
Maria Cristina Marzola	FILT-CGIL
Loredana Spanò	UILT-UIL
Loretta Viani	FIT-CISL
Maria Zagara	RFI

Supplenti

Marilena Fucetola	FIT-CISL
Lucia Lo Campo	SMA/FAST
Anna Caterina Russo	Tav
Elisabetta Izzo	FS
Paola Mancini	Trenitalia
Norma Caliarì	RFI
Silvana Cosco	Ferservizi
Rita Gincarlini	Italferr
Valeria Mascoli	FILT CGIL
Laura Landi	UILT-UIL
Graziella Marinaro	UGL

PS. Potete trovare utili informazioni per la vostra attività ai seguenti indirizzi:

<http://www.pariopportunita.gov.it/I-SERVIZI/LINK/index.htm>

<http://www.retepariopportunita.it/>

Riproporzionamento ferie

FILT-CGIL FIT-CISL UILT-UIL SMA-FAST UGL-FERROVIE ORSA-FERROVIE

Segreterie Nazionali

Roma, 1 febbraio 2005

Oggetto: "riproporzionamento ferie"

Dott. Giuseppe Depaoli Direttore Relazioni Industriali FS Spa

Siamo venuti a conoscenza di disposizioni emanate dalle diverse Società del Gruppo aventi per oggetto "riproporzionamento delle ferie" con le quali si assumono indirizzi che valutiamo non coerenti né alla vigente legislazione in materia, viste anche le indicazioni in merito espresse dal Ministero del Lavoro e Politiche Sociali e neppure al CCNL.

In particolare ricordiamo che i periodi di assenza per i tre giorni di permesso di cui al comma 3 dell'art. 33 legge 104 /92 sono computati nell'anzianità di servizio ai fini della maturazione del diritto alle ferie e alle ex festività e del calcolo della 13° e 14° mensilità.

Analogo discorso vale per i criteri di riproporzionamento adottati in presenza di assenze non retribuite e per le quali, in violazione degli accordi contrattuali si opera un ridimensionamento di ferie o permessi.

Per quanto esposto chiediamo una immediata rettifica delle disposizioni emanate.

Distinti saluti.

Le Segreterie Nazionali

Prestazioni eccedenti la media giornaliera: turni del personale - M149

FILT-CGIL FIT-CISL UILTRASPORTI SMA-FAST UGL-FERROVIE ORSA-FERROVIE

Segreterie Nazionali

Dott. Giuseppe Depaoli Direttore Relazioni Industriali FS Spa

Dott. Riccardo Pozzi Direttore Personale e Organizzazione RFI SpA

Dott. Luciano Carbone Direttore Personale e Organizzazione Trenitalia SpA

Oggetto: prestazioni eccedenti la media giornaliera; turni del personale - M149.

Siamo a conoscenza di iniziative aziendali che hanno modificato unilateralmente i turni di servizio del personale e le modalità di contabilizzazione delle prestazioni.

In particolare nei turni h 24 risulta modificata la cadenza dei recuperi per maggiori prestazioni rese oltre il normale orario giornaliero (c.detto RM) ed una diversa modalità di contabilizzazione che supera il turno definito e concordato con M149 o similare per utilizzare un non meglio precisato "consuntivo".

Non condividiamo il sistema adottato ritenendolo non conforme alla normativa contrattuale che peraltro è stata oggetto di numerose deroghe al fine di mantenere inalterata la situazione precedente.

Vi invitiamo, pertanto, a sospendere le disposizioni in atto e a convocare urgentemente un incontro.

Roma, 1 febbraio 2005

Le Segreterie Nazionali

LA RISERVATEZZA SUL WEB

dell'Ingegnere NATALE ITALIANO (Segreteria Regionale Sma/Fast-Confisal Calabria)

L'avvento dell'informatica ha sicuramente comportato un notevole miglioramento della vita dell'uomo ma inevitabilmente ha anche creato le condizioni per un controllo preciso e puntuale di tutti i dati relativi alla persona, atomizzati in tutti quei server di rete sparsi tra i vari enti e uffici.

Infatti, presso i vari Comuni è possibile conoscere lo stato civile di chiunque, presso la Motorizzazione civile i veicoli posseduti attraverso le banche, tracciare tutte le operazioni eseguite con i vari strumenti elettronici (bancomat e carte di credito) comprese quelle eseguite allo sportello.

Un particolare rilievo è da porsi sui sistemi di comunicazione mobile (telefonia cellulare) attraverso i quali è possibile individuare, in qualsiasi momento ed in qualsiasi luogo, una persona ricadente nella cellula agganciata, attraverso il ripetitore, al telefono.

Dallo scenario descritto, si evince che è possibile definire un profilo completo di qualsiasi individuo consultando le banche dati.

Tecnicamente è molto semplice tracciare il percorso e lo stile di vita che ogni soggetto compie quotidianamente analizzando i vari tabulati su cui l'individuo in esame lascia una "traccia".

Ad esempio, controllando le operazioni eseguite utilizzando internet (siti visitati, chat etc..) è possibile rappresentare il ritratto quasi perfetto dell'avventore della rete.

Contrariamente a quanto si possa pensare, la navigazione in internet "anonima", per i non esperti, non esiste.

I Cookies sono quegli oggetti strani che consentono e rendono possibili tali risultati.

Ma cosa sono i Cookies?

La leggenda fa risalire il nome **Cookies** a un vecchio programma Unix chiamato Cookie Monster, il "**Mostro dei Biscotti**".

Quando questo software era installato il "**Mostro**" chiedeva come pedaggio un biscotto (cookie) ad ogni utente che accedeva alla macchina.

Il biscotto era il piccolo pedaggio da "**pagare**" per utilizzare il sistema.

Un'altra definizione ufficiale che Netscape dà del cookie è "**Persistent Client-Side State information**" che tradotto significa "**informazione permanente sullo stato del Client**", il che peraltro non chiarisce bene di che cosa si tratti.

Fisicamente il cookie è un piccolo file di testo (**cookies.txt** nelle piattaforme Dos e Magic Cookies in quelle Machintosh), che viene inviato a un browser Web da un server Web.

Insieme alla pagina richiesta, il browser può ricevere, da parte del Web server, la richiesta di memorizzare una determinata informazione per poterla poi recuperare successivamente.

Il browser **conserva** questa richiesta in un file, chiamato appunto **cookie.txt**, fino a quando non si cambia sito o s'interrompe il collegamento.

A questo punto il file viene salvato sul disco rigido dell'utente e verrà inviato ad ogni successiva richiesta allo stesso server che identificherà così il visitatore.

I cookies sono utilizzati dai web designers e dai web merchants (commercianti sulla rete) per diversi scopi.

Ad esempio, i programmi "**carrello della spesa**", dove numerosi negozi on-line permettono all'acquirente di muoversi pagina per pagina, cercan-

do, leggendo le caratteristiche dei vari prodotti e scegliendo gli articoli che desidera comprare o riponendo quelli che non gli interessano.

Il cookie viene così utilizzato come un "**carrello**" digitale che segue il visitatore fino alla fine dell'acquisto, mantenendo traccia dell'intera sessione così che quando egli decide di passare alla "**cassa**", cioè di effettuare l'ordine vero e proprio, si può trovare la pagina per l'ordine già compilata con l'elenco dei prodotti che si sono selezionati durante l'intera navigazione (proprio come avere un carrello della spesa!), oppure siti a pagamento o ad accesso limitato.

Questi siti di solito chiedono agli utenti di registrarsi con un'unica combinazione di username e password per essere ammessi all'utilizzo del sito di solito viene poi spedito un cookie, che verrà riconosciuto ad ogni visita, contenente un codice che indica quali pagine il visitatore è autorizzato a vedere.

In questo modo egli non dovrà reinserire username e password ogni volta che accederà ad una pagina nuova durante la sua visita.

Possiamo continuare a descrivere le abilità dei cookies analizzando le mirabili dei Forms Intelligenti o delle Pagine Web Personalizzate o la Gestione e dell'aggiornamento di un sito o ancora della Pubblicità mirata, i famosi banners pubblicitari utili per ottenere informazioni sull'utente, cercando di dedurre le sue preferenze e i suoi gusti e creando in questo modo un **profilo** del visitatore (tenendo presenti quali banners ha visto e quali ha aperto), in modo da presentare a ciascuno solo i banners che più gli interessano.

In ogni caso, utilizzando un cookie è possibile effettuare una sorta di ri-

cerca di mercato, il che è di notevole interesse per coloro che inseriscono banners nei siti Web e per i Web merchants.

Le informazioni fornite dai cookies sono un piccolo documento della visita dell'utente in un particolare sito e forniscono al server soltanto poche informazioni:

- *numero ID* (che identifica l'utente);
- *durata e le modalità* (links visitati e percorso effettuato) *dell'ultima visita a quel sito Web*;
- qualsiasi *altra informazione* l'utente abbia dato *volontariamente* (es. password o indirizzo e-mail).

Qualsiasi altra informazione sul visitatore come:

- sistema operativo che utilizza;
- tipo e la versione del suo browser;
- indirizzo dell'ultimo sito Web visitato.

L'aspetto più pericoloso nell'utilizzo di questa tecnologia consiste nel fatto che utilizzando i cookies è possibile creare **profili dettagliati** degli utenti e delle loro abitudini di navigazione.

Ogni click su una particolare pagina o su un particolare banner pubblicitario può aggiungere un dettaglio ulteriore ad un profilo di quel determinato navigatore, già detenuto da qualcuno.

Ciò porta ad una intrusione nella sfera della riservatezza individuale. Ad esempio potrebbe darsi che un sito Web conosca l'identità di un navigatore e decida di scambiare i suoi dati con quelli che sulla medesima persona possiede una società che acquista uno spazio pubblicitario da quel sito.

Questo significa che una volta che l'identità di un individuo diventa nota ad una singola società indicata nel file cookie, qualunque altra può conoscere chi egli sia ogni volta che visita il suo sito.

Il risultato è che un sito Web sulla fotografia a cui un certo soggetto non ha mai fornito il nome può vendere ad altre società non solo la sua **"identità"**, ma anche il fatto che ha trascorso lungo tempo la mattina o

la notte di un qualsiasi giorno della settimana di un dato mese informandosi sulle caratteristiche di alcune macchine fotografiche ad alta risoluzione.

L'operazione che compie un utente web quando si registra ad un sito chiamata tecnicamente **"profilazione"** è lo strumento attraverso il quale è possibile individuare l'identikit di ogni soggetto.

Accanto a questi sistemi di profilazione, esistono, a poco costo, i sistemi di intercettazione ambientale che permettono di ascoltare qualsiasi tipo di conversazione o discorso. Ma la legge cosa dice?

Per trattamento dei dati, ai sensi dell'art. 1 comma 2, della legge sulla privacy, deve intendersi qualsiasi operazione svolta con o senza l'ausilio di mezzi elettronici, concernente, in linea generale, la raccolta, l'elaborazione, la circolazione, la conservazione e/o la cancellazione dei dati personali.

All'interno dell'onnicomprensiva nozione di trattamento dei dati è opportuno distinguere **l'attività di comunicazione** da quella **di diffusione** dei dati personali, poiché la stessa assume rilievo al fine di individuare i diversi adempimenti richiesti.

Per comunicazione deve intendersi *"Il dare conoscenza dei dati personali ad uno o più soggetti determinati diversi dall'interessato, in qualsiasi forma, anche mediante la loro messa a disposizione o consultazione"*.

La diffusione dei dati implica, *"Il dare conoscenza dei dati personali a soggetti indeterminati, in qualsiasi forma, anche mediante la loro messa a disposizione o consultazione"* (art. 1, comma 2, legge 675/96).

Per capire il significato più recondito della legge, analizziamo gli adempimenti richiesti in materia di trattamento dei dati attraverso una schematizzazione.

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Nozione:

– qualunque operazione, svolta

con o senza l'ausilio di mezzi elettronici, concernente la raccolta, elaborazione, comunicazione, diffusione, cancellazione, conservazione **di qualsiasi informazione** relativa a persona fisica, giuridica, ente o associazione (cfr. art. 1, comma 2, legge 675/96).

Adempimenti:

- Informare, oralmente o per iscritto, l'interessato delle circostanze di cui all'art. 10 della legge 675/96;
- Acquisire il consenso espresso dell'interessato ove voglia procedervi alla diffusione dei dati personali (cfr. artt. 12 e 20 della legge 675/96).

TRATTAMENTO DEI DATI SENSIBILI

Nozione:

– qualsiasi operazione, svolta con o senza l'ausilio di mezzi elettronici, concernente la raccolta, elaborazione, comunicazione, diffusione, cancellazione, conservazione **di dati personali** idonei a rivelare: lo stato di salute, la vita sessuale l'origine razziale ed etnica, le convinzioni religiose, filosofiche o di altro genere, le opinioni politiche, l'adesione a partiti, sindacati, associazioni od organizzazioni a carattere religioso, filosofico, politico o sindacale (cfr. artt. 1 e 22, della legge 675/96).

Adempimenti:

- Informare, oralmente o per iscritto, l'interessato delle circostanze di cui all'art. 10 della legge 675/96;
- Acquisire il consenso scritto dell'interessato (cfr. art. 22 della legge 675/96).

Concludendo, sebbene lo scenario descritto abbia come conclusione una ipotetica violazione della legge fondamentale che dovrebbe tutelare il sacrosanto diritto di essere lasciati in pace e di gestire la propria vita e i propri dati senza interferenze da parte di terzi, rimaniamo ottimisti circa il proficuo utilizzo delle nuove tecnologie dell'informazione.

AMBIENTE DI LAVORO, IGIENE E SICUREZZA DEL LAVORO

TITOLO VIII

a cura dell'Ing. Biagio De Filippo
defilippo@sindacatosma.it

PROTEZIONE DA AGENTI CHIMICI (2)

Art. 72-sexies (Misure specifiche di protezione e di prevenzione)

1. Il datore di lavoro, sulla base dell'attività e della valutazione dei rischi di cui all'**articolo 72-bis**, provvede affinché il rischio sia eliminato o ridotto mediante la sostituzione, qualora la natura dell'attività lo consenta, con altri agenti o processi che, nelle condizioni di uso, non sono o sono meno pericolosi per la salute dei lavoratori. Quando la natura dell'attività non consente di eliminare il rischio attraverso la sostituzione il datore di lavoro garantisce che il rischio sia ridotto mediante l'applicazione delle seguenti misure nell'indicato ordine di priorità:
 - a. progettazione di appropriati processi lavorativi e controlli tecnici, nonchè uso di attrezzature e materiali adeguati;
 - b. appropriate misure organizzative e di protezione collettive alla fonte del rischio;
 - c. misure di protezione individuali, compresi i dispositivi di protezione individuali, qualora non si riesca a prevenire con altri mezzi l'esposizione;
 - d. sorveglianza sanitaria dei lavoratori a norma degli articoli **72-decies** e **72-undecies**.
2. Salvo che non possa dimostrare con altri mezzi il conseguimento di un adeguato livello di prevenzione e di protezione, il datore di lavoro, periodicamente ed ogni qualvolta sono modificate le condizioni che possono influire sull'esposizione, provvede ad effettuare la misurazione degli agenti che possono presentare un rischio per la salute, con metodiche standardizzate di cui è riportato un elenco non esaustivo nell'allegato **VIII-sexies** o in loro assenza, con metodiche appropriate e con particolare riferimento ai valori limite di esposizione professionale e per periodi rappresentativi dell'esposizione in termini spazio temporali.
3. Se è stato superato un valore limite di esposizione professionale stabilito dalla normativa vigente il datore di lavoro identifica e rimuove le cause dell'evento, adottando immediatamente le misure appropriate di prevenzione e protezione.
4. I risultati delle misurazioni di cui al comma 2 sono allegati ai documenti di valutazione dei rischi e resi noti ai rappresentanti per la sicurezza dei lavoratori. Il datore di lavoro tiene conto delle misurazioni effettuate ai sensi del comma 2 per l'adempimento degli obblighi conseguenti alla valutazione dei rischi di cui all'**articolo 72- quater**. Sulla base della valutazione dei rischi e dei principi generali di prevenzione e protezione, il datore di lavoro adotta le misure tecniche e organizzative adeguate alla natura delle operazioni, compresi l'immagazzinamento, la manipolazione e l'isolamento di agenti chimici incompatibili fra di loro; in particolare, il datore di lavoro previene sul luogo di lavoro la presenza di concentrazioni pericolose di sostanze infiammabili o quantità pericolose di sostanze chimicamente instabili.
5. Laddove la natura dell'attività lavorativa non consenta di prevenire sul luogo di lavoro la presenza di concentrazioni pericolose di sostanze infiammabili o quantità pericolose di sostanze chimicamente instabili, il datore di lavoro deve in particolare:
 - a. evitare la presenza di fonti di accensione che potrebbero dar luogo a incendi ed esplosioni, o l'esistenza di condizioni avverse che potrebbero provocare effetti fisici dannosi ad opera di sostanze o miscele di sostanze chimicamente instabili;
 - b. limitare, anche attraverso misure procedurali ed organizzative previste dalla normativa vigente, gli effetti pregiudizievoli sulla salute e la sicurezza dei lavoratori in caso di incendio o di esplosione dovuti all'accensione di sostanze infiammabili, o gli effetti dannosi derivanti da sostanze o miscele di sostanze chimicamente instabili;

6. Il datore di lavoro mette a disposizione attrezzature di lavoro ed adotta sistemi di protezione collettiva ed individuale conformi alle disposizioni legislative e regolamentari pertinenti, in particolare per quanto riguarda l'uso dei suddetti mezzi in atmosfere potenzialmente esplosive.
7. Il datore di lavoro adotta misure per assicurare un sufficiente controllo degli impianti, apparecchi e macchinari, anche mettendo a disposizione sistemi e dispositivi finalizzati alla limitazione del rischio di esplosione o dispositivi per limitare la pressione delle esplosioni.
8. Il datore di lavoro informa i lavoratori del superamento dei valori limite di esposizione professionale, delle cause dell'evento e delle misure di prevenzione e protezione adottate e ne dà comunicazione all'organo di vigilanza.

Art. 72-septies (Disposizioni in caso di incidenti o di emergenze)

1. Ferme restando le disposizioni di cui agli articoli 12 e 13 e al decreto ministeriale 10 marzo 1998, il datore di lavoro, per proteggere la salute e la sicurezza dei lavoratori dalle conseguenze di incidenti o di emergenze derivanti dalla presenza di agenti chimici pericolosi sul luogo di lavoro, predispone procedure di intervento adeguate da attuarsi al verificarsi di tali eventi. Tale misure comprendono esercitazioni di sicurezza da effettuarsi a intervalli regolari e la messa a disposizione di appropriati mezzi di pronto soccorso.
2. Nel caso di incidenti o di emergenza, il datore di lavoro adotta immediate misure dirette ad attenuarne gli effetti ed in particolare, di assistenza, di evacuazione e di soccorso e ne informa i lavoratori. Il datore di lavoro adotta inoltre misure adeguate per porre rimedio alla situazione quanto prima.
3. Ai lavoratori cui è consentito operare nell'area colpita o ai lavoratori indispensabili all'effettuazione delle riparazioni e delle attività necessarie, sono forniti indumenti protettivi, dispositivi di protezione individuale ed idonee attrezzature di intervento che devono essere utilizzate sino a quando persiste la situazione anomala.
4. Il datore di lavoro adotta le misure necessarie per approntare sistemi d'allarme e altri sistemi di comunicazione necessari per segnalare tempestivamente l'incidente o l'emergenza.
5. Le misure di emergenza devono essere contenute nel piano di cui al decreto 10 marzo 1998, pubblicato nella Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 81 del 7 aprile 1998. In particolare nel piano vanno inserite:
 - a. informazioni preliminari sulle attività pericolose, sugli agenti chimici pericolosi, sulle misure per l'identificazione dei rischi, sulle precauzioni e sulle procedure, in modo tale che servizi competenti per le situazioni di emergenza possano mettere a punto le proprie procedure e misure precauzionali;
 - a. qualunque altra informazione disponibile sui rischi specifici derivanti o che possano derivare dal verificarsi di incidenti o situazioni di emergenza, comprese le informazioni sulle procedure elaborate in base al presente articolo.
8. Nel caso di incidenti o di emergenza i soggetti non protetti devono immediatamente abbandonare la zona interessata

Art. 72-octies (Informazione e formazione per i lavoratori)

1. Fermo restando quanto previsto agli articoli 21 e 22, il datore di lavoro garantisce che i lavoratori o i loro rappresentanti dispongano di:
 - a. dati ottenuti attraverso la valutazione del rischio e ulteriori informazioni ogni qualvolta modifiche importanti sul luogo di lavoro determinino un cambiamento di tali dati;
 - b. informazioni sugli agenti chimici pericolosi presenti sul luogo di lavoro, quali l'identità degli agenti, i rischi per la sicurezza e la salute, i relativi valori limite di esposizione professionale e altre disposizioni normative relative agli agenti;
 - c. formazione ed informazioni su precauzioni ed azioni adeguate da intraprendere per proteggere loro stessi ed altri lavoratori sul luogo di lavoro;
 - d. accesso ad ogni scheda dei dati di sicurezza messa a disposizione dal fornitore ai sensi dei decreti legislativi 3 febbraio 1997, n. 52 e 16 luglio 1998, n. 285, e successive modifiche.
2. Il datore di lavoro assicura che le informazioni siano:
 - a. fornite in modo adeguato al risultato della valutazione del rischio di cui all'**articolo 72-quater**. Tali informazioni possono essere costituite da comunicazioni orali o dalla formazione e dall'addestramento individuali con il supporto di informazioni scritte, a seconda della natura e del grado di rischio rivelato dalla valutazione del rischio;
 - b. aggiornate per tener conto del cambiamento delle circostanze.
3. Laddove i contenitori e le condutture per gli agenti chimici pericolosi utilizzati durante il lavoro non siano contrassegnati da segnali di sicurezza in base a quanto disposto dal decreto legislativo 14 agosto 1996, n. 493, il datore di lavoro provvede affinché la natura del contenuto dei contenitori e delle condutture e gli eventuali rischi connessi siano chiaramente identificabili.
4. Il produttore e il fornitore devono trasmettere ai datori di lavoro tutte le informazioni concernenti gli agenti chimici pericolosi prodotti o forniti secondo quanto stabilito dai decreti legislativi 3 febbraio 1997 n. 52, e 16 luglio 1998, n. 285, e successive modifiche.