



# NOTIZIARIO INTERNO

FAST - CONFSAL

NUMERO 10

17 MAGGIO 2006

## FS: RFI, RISULTATO NETTO 2005 POSITIVO PER 159.000 EURO

(AGI) - Roma, 4 mag. - Rete ferroviaria italiana, la società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato, ha chiuso il 2005 con un margine operativo lordo positivo di circa 38 milioni di euro ed un risultato netto positivo per circa 159 mila euro. "Questo risultato, dovuto ad adeguati efficientamenti gestionali e ad un continuo miglioramento del processo produttivo ed industriale, che ha compensato ulteriori diminuzioni dei contributi da Stato", spiega una nota, "e' stato raggiunto, in contemporanea con l'avvio in esercizio del primo tratto del sistema Alta Velocità/Alta Capacità, con realizzazioni infrastrutturali per il trasporto metropolitano (nodi) e un consistente programma di interventi per lo sviluppo di tecnologia di automazione e sicurezza". (AGI)

### IN QUESTO NUMERO

- **FS: RFI, RISULTATO NETTO 2005 POSITIVO PER 159.000 €**
- **R.T.C.**
- **Fondo Speciale dei Ferroviari**
- **Ritorno di Esperienza**

In una fase di verifica dei bilanci questo è uno dei pochi lanci di agenzia che informa sui risultati del Gruppo FS e quindi delle Società del Gruppo stesso.

Sicuramente ce ne saranno state altre, non portate all'attenzione di tutti, visto che da tempo si preferisce solo far girare notizie "ufficiose" ed evitare accuratamente di dare una corretta e doverosa informativa, non fosse altro che nelle linee essenziali, al Sindacato che continua ad essere così ignorato da questo Gruppo Dirigente del Gruppo F.S. Al riguardo segnaliamo infatti che la lettera unitaria del 27 aprile c.a. non ha trovato ad oggi un serio riscontro da parte dell'Amministratore Delegato/Presidente Ing. Elio Catania, visto che ha prodotto solo una convocazione per il 26 maggio con all'ordine del giorno: "la presentazione dei bilanci consuntivi 2005 del Gruppo FS e quelli di previsione 2006", bilanci che invece per quanto ne sappiamo dovrebbero essere invece approvati il giorno precedente dal Consiglio di Amministrazione del Gruppo FS.

Un modo questo per tentare di dare al sindacato una riduttiva funzione notarile che certo non gli appartiene.

La drammaticità della situazione del Gruppo FS è stata più volte denunciata dal Sindacato, anche in maniera unitaria, che non ha però riscontrato un'adeguata risposta e ancora peggio una minima disponibilità al confronto da parte del management del Gruppo FS. Un atteggiamento quest'ultimo che reputiamo incomprensibile, atteso che il Sindacato nel Gruppo FS non si è mai sottratto al dialogo e al confronto responsabile per affrontare con serietà i problemi industriali che in questa fase di trasformazione del Gruppo sono drammaticamente evidenti. Abbiamo al riguardo la netta sensazione che il Gruppo F.S. stia attraversando la crisi industriale più grave che le Ferrovie dello Stato abbiano mai vissuto ed, cosa ancora più grave se possibile, il suo Management davanti a ciò ritiene molto velleitariamente di poter risolvere tale condizione senza il coinvolgimento dei Sindacati e quindi dei lavoratori.

A nostro giudizio si tratta di una pia illusione destinata a condizionare negativamente le già compromesse relazioni industriali esistenti oggi in F.S..

Le nostre preoccupazioni trovano risposta nelle informazioni anticipate sui mass-media

relative ai bilanci che, se venissero confermate, prospettano una crisi economica e industriale senza precedenti che mettono a repentaglio il futuro dell'Azienda e conseguentemente le certezze occupazionali al suo interno. Le dichiarazioni ottimistiche fatte a più riprese in pubblico, sia dall'Ing. Catania e che dai dirigenti del Gruppo FS stridono infatti con la crudezza dei numeri che trapelano.

Auspiciando ed augurandoci di avere una smentita, sulla dimensione reale della crisi in cui versa il Gruppo F.S., nel prossimo incontro in programma con l'Amministratore Delegato/Presidente, proviamo a rappresentare quello che dovrebbe essere, a sentire le voci che trapelano, l'attuale stato economico del Gruppo FS, almeno per grandezze aggregate:

⇒chiusura bilancio consuntivo 2005 con un passivo di circa 600 milioni di euro ai quali vanno aggiunti i tagli dovuti dalla legge Finanziaria 2006 di 580 milioni di euro. La maggior parte del disavanzo economico del Gruppo FS va ascritto a carico di Trenitalia, dove il C.d.A. sembra abbia approvato il bilancio supportato da in piano di rientro che a tutt'oggi non è

### Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO

*...sarebbe fin troppo facile accreditare tutto il tracollo sul passato Governo del Paese, che chiaramente non può essere chiamato fuori...*

ancora dato da conoscere al Sindacato;

⇒l'effetto trascinamento del passivo 2005, esclusi i tagli della finanziaria, provoca una previsione 2006 che sembra possa poter addirittura triplicare il passivo.

Quindi, come amaramente bisogna dire in questi casi: "i nodi stanno venendo al pettine!"

È evidente che in assenza di piani industriali di intervento precisi, tempestivi e condivisi con il Sindacato è impossibile invertire la tendenza negativa che ha portato a questa drammatica situazione.

Riteniamo pertanto che con oggi debbano avere termine sia la campagna di propaganda fatta con ottimistici Piani di Sviluppo basati su generiche linee di indirizzo, sia le campagne quasi elettorali dispiegate in passato dal Gruppo dirigente del Gruppo F.S..

Quindi, con questi conti che purtroppo affogano tutto l'ottimismo dei piani industriali non sostenuti dai necessari investimenti, come sindacato non possiamo far altro che dichiarare tutta la nostra responsabile disponibilità per la stesura di un Piano d'Impresa credibile, per prevedere un serio progetto di rilancio del trasporto su ferro.

Da troppo tempo ormai, il sistema delle relazioni sindacali all'interno del Gruppo F.S. è solo un protocollo fra le parti che non trova pratica attuazione. Infatti le occasioni di incontro con il sindacato spesso si risolvono con semplici comunicazioni aziendali, senza che in esse trovino ascolto le proposte e le richieste sindacali.

A seguito delle azioni di lotta e la condivisione di nuovi accordi, avrebbe dovuto cambiare il sistema delle relazioni

sindacali, ricostruendo il necessario rapporto di fiducia, ma abbiamo dovuto invece ancora registrare la continua indisponibilità aziendale ad una qualificazione del sistema relazionale in FS.

In periodi storici come questo, sarebbe fin troppo facile accreditare tutto il tracollo sul passato Governo del Paese, che chiaramente non può essere chiamato fuori, ma quel che è certo è che il disconoscimento del ruolo del Sindacato è invece da ascrivere interamente ad una politica del management del Gruppo FS, che segna il proprio fallimento anche nella sua organizzazione interna che è elefantica se solo si considera che il rapporto numerico, tra la vecchia e bistrattata azienda F.S. e quella cosiddetta nuova, tra Dirigenti ed addetti ai lavori è il seguente: quando le Ferrovie dello Stato avevano circa 220.000 dipendenti, questi erano governati da poco più di 600 dirigenti; mentre attualmente a fronte di circa 90.000 dipendenti vi sono nel Gruppo FS circa 1200 dirigenti.

Riteniamo che questi numeri siano emblematici e indicativi circa la reale volontà di rilancio del Gruppo F.S. che esiste nel suo Management.

Pertanto diventano indispensabili e urgenti interventi mirati da parte dell'azionista per invertire il trend negativo che sta portando interi settori del Gruppo FS in un irreversibile baratro.

Il Gruppo FS, ma nel caso specifico Trenitalia, è una grande azienda di servizi che dovrebbe svolgere una importante funzione di volano per la ripresa economica dell'intero Paese, pertanto riteniamo che il suo azionista di maggioranza, lo Stato, debba coerentemente rivendicare un ruolo non secondario nella definizione di un

progetto industriale teso a superare la crisi in atto.

Se anche con i dati che il 26 maggio p.v. l'A.D./Presidente comunicherà al sindacato, verrà confermata l'incalzante crisi, come FAST Ferrovie siamo fermamente convinti che le responsabilità del dissesto non potranno e non dovranno essere caricate sulle spalle dei lavoratori.

Riteniamo pertanto non percorribile qualsiasi percorso di ristrutturazione che punti ad una drastica riduzione di occupati.

Chiederemo quindi nel programma prossimo incontro all'Ing. Elio Catania di dare seguito, se è ancora in tempo, ai suoi proclami di "discontinuità" con quel corso aziendale che ha portato alla frammentazione di interi cicli produttivi che hanno portato fuori controllo i bilanci dell'intero Gruppo FS.

Alla stessa maniera ci opporremo ad interventi, che utilizzando la crisi in atto, volessero mettere in discussione l'unitarietà del Gruppo attraverso modifiche sull'assetto societario.

Richiederemo anche che la riorganizzazione di Trenitalia continui nella ricerca di tutte le sinergie possibili, rivedendo definitivamente quel sistema "divisionale" che di fatto la sta portando al "fallimento".

In ogni caso tutte queste soluzioni passano indispensabilmente solo attraverso la ricostruzione di un vero rapporto fiduciario fra azienda e Sindacati e conseguentemente fra Sindacati e lavoratori. Tutto ciò sarà possibile se si darà attuazione vera agli accordi sottoscritti e se da parte aziendale si rinuncerà a assumere atteggiamenti finalizzati a innescare scontri strumentali con il Sin-

dacato, specialmente sul delicato tema della Sicurezza.

Due sono le condizioni determinanti per riuscire ad avviare un confronto costruttivo:

1. il blocco dell'ingegnerizzazione del sistema VACMA/SCMT che prevede il VAC-

MA non disgiungibile;

2. il ritiro del provvedimento di licenziamento del macchinista Dante De Angelis e un conseguente atteggiamento aziendale di presa d'atto nei riguardi di quei macchinisti che, appellandosi al diritto di

autotutela si rifiutano di utilizzare l'apparecchiatura VACMA fin quando essa non risponderà ai dettami della legge 626/90 e quindi fin quando non verrà dichiarata compatibile anche dalle AUSL.



Mentre Trenitalia pare abbia il problema di "liberarsi" del trasporto delle merci i competitor continuano a prendere inesorabilmente quote di mercato.

R.T.C. fra le nuove Imprese Ferroviarie oltre a dimostrarsi la più solida e la più capace di competere sembra anche ormai pronta e disponibile ad affrontare un vero confronto con il sindacato.

Infatti pur in presenza dello stallo negoziale in sede nazionale, nel mese di marzo il confronto è ripreso a livello aziendale ed è proseguito in discussioni di merito per affrontare temi vitali come:

- ⇒ Assunzioni;
- ⇒ Formazione;
- ⇒ Orario di lavoro.

Tenendo presente che ad oggi il lavoro in seno a questa società è regolamentato da "contratti individuali" è evidente che gli accordi che si realizzano diventano essenziali per la costruzione di regole condivise che tutelino i lavoratori.

La querelle di fondo fra le O.S. e RTC è ovviamente in merito all'applicazione del C.C.N.L. delle A.F., ma come FAST Ferrovie riteniamo che se dovessimo giungere alla condivisione di un primo accordo anche solo a livello aziendale questo costituirebbe un primo importante passo verso la costruzione di una vera "clausola sociale" in vista dell'apertura del confronto nazionale per il primo rinnovo del CCNL delle Attività Ferroviarie.

*...ci opporremo  
ad interventi, che  
utilizzando la  
crisi in atto,  
volessero mettere  
in discussione  
l'unitarietà del  
Gruppo...*

## Fondo Speciale dei Ferrovieri

Ai Ferrovieri di Trenitalia, Italferr e Ferservizi, assunti a far data dal 1° aprile 2000 è stato abolito il diritto:

- ⇒ alla pensione di vecchiaia a 58 anni;
- ⇒ al decimo pensionabile;
- ⇒ alla pensione privilegiata;
- ⇒ alla pensione d'invalidità nei casi d'inidoneità totale alle mansioni ferroviarie;
- ⇒ nonché il diritto all'equo indennizzo.

Questa decisione illegittima assunta dall'INPS ha dato corso

ad un parere, che sicuramente non era vincolante per la stessa INPS, sbagliato e strumentale del Ministero del lavoro.

Riteniamo che sia inaccettabile che lavoratori dello stesso profilo professionale, dello stesso comparto e ancor meno della stessa azienda come nel caso dei Ferrovieri, abbiano trattamenti previdenziali diversi a seconda della data della loro assunzione.

Una discriminazione che la Fastferrovie intende rimuovere, anche per salvaguardare l'integrità del Fondo speciale

dei Ferrovieri, atteso che per effetto delle decisioni cervelottiche dell'INPS i Ferrovieri oggi usufruiscono dei seguenti trattamenti previdenziali.

### Ferrovieri assunti prima del 31/03/2000 da Trenitalia, Italferr, Ferservizi!

Per tutti i dipendenti di Trenitalia, Italferr, Ferservizi: P.d.M., P.V., Personale delle Officine, Personale degli Uffici, sono previsti i seguenti benefici previdenziali:

- ⇒ il diritto alla Pensione privilegiata, nei casi d'inidoneità

## Fondo Speciale dei Ferrovieri

derivanti da motivazioni di servizio, fino a quanto resterà in essere il Fondo speciale F.S., indipendentemente dalla durata del servizio maturato quindi anche con un solo giorno di servizio, così come previsto dalla normativa pensionistica pubblicistica oggi garantita ad essi;

⇒ il diritto alla Pensione di invalidità, che spetta a coloro che cessano dal servizio ferroviario per licenziamento per "inidoneità a qualsiasi mansione ferroviaria" dipendente da cause comuni, oggi prevista per i tutti i Ferrovieri che hanno maturato almeno 10 anni di servizio effettivo, sempre ovviamente fino all'esistenza del Fondo Speciale pensioni F.S.;

⇒ diritto all'equo indennizzo, calcolato con la procedura prevista per i dipendenti pubblici, nei casi di patologie contratte a seguito di infortuni sul lavoro o comunque riconducibili all'attività lavorativa. Anche questo istituto vale per tutti i Ferrovieri finché restano iscritti al Fondo Speciale pensioni F.S.

In aggiunta ai suddetti trattamenti, per Macchinisti, Capotreno, Capi servizio treni, personale navigante, Manovratori sono previste le seguenti prerogative previdenziali:

⇒ diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni con il limite di servizio a 25 anni, ciò vale sia per che per le donne che per gli uomini;

⇒ diritto al decimo pensionabile, cioè un anno di aumento di valutazione, anche frazionabile, per ogni dieci anni di servizio.

**Ai Ferrovieri dipendenti da Trenitalia, Italferr, Ferservizi, assunti a far data dal 1 / aprile / 2000, invece tutte le prerogative previste nel sistema previdenziale pubblicistico vengono illegittimamente negate e pertanto:**

Il Personale di Macchina, il Personale Viaggiante, il Personale Navigante maturano il diritto alla pensione di vecchiaia a 65 anni gli uomini e a 60 anni le donne (non più quindi a 58 anni); inoltre questi stessi lavoratori non maturano più il decimo pensionabile, quindi non usufruiscono, a differenza dei loro colleghi di pari profilo che svolgono le loro stesse mansioni, i loro stessi turni di lavoro, degli aumenti di valutazione ai fini previdenziali;

Infine tutti i dipendenti di Trenitalia, Italferr, Ferservizi ( P.d.M., P.V., Personale delle Officine, Personale degli Uffici ) :

⇒ nei casi in cui presentano invalidità che cagionano una riduzione delle loro capacità lavorative che non raggiunge il 100% ( ad esempio giudizi di inidoneità a tutte le attività ferroviarie in genere) non acquisiscono il diritto ai trattamenti pensionistici prima dei 65 o i 60 anni d'età, mentre i loro pari profilo assunti prima del 1° aprile 2000, se hanno maturato almeno 10 anni di servizio, usufruiscono immediatamente dei trattamenti di quiescenza;

⇒ questi stessi dipendenti, assunti a partire dal 1° aprile 2000 non hanno diritto alla "Pensione privilegiata" nei casi d'infortunio sul lavoro

che impediscono la prosecuzione del rapporto di lavoro. Tale prerogativa è invece riconosciuta ai Ferrovieri assunti prima del 1° aprile 2000 anche se hanno effettuato un solo giorno di lavoro;

⇒ stesse limitazioni esistono inoltre nel ripiano dei danni derivanti da infortuni sul lavoro per i Ferrovieri assunti a partire del 1° aprile 2000, il famoso "Equo indennizzo", mentre per i Ferrovieri assunti prima del 1° aprile 2000 tale istituto è tabellato e pertanto gli indennizzi eventuali per quest'ultimi nei casi di infortunio sono definiti in automatico.

Rispetto quindi a queste palesi violazioni di diritti previdenziali per i Ferrovieri, assunti da Trenitalia, Italferr, Ferservizi a far data dal 1° aprile 2000, la Fastferrovie ritiene che si debba assumere una dura posizione di contrasto ed opporsi per rimuovere la palese discriminazione messa in atto sulle loro prerogative previdenziali.

E' indispensabile opporsi alle scelte dell'INPS e del Ministero del lavoro per evitare che si realizzi anche il disegno vero che si nasconde dietro a queste penalizzazioni attuate e cioè: la chiusura del Fondo speciale pensioni F.S.. Qualora si arrivasse alla ipotizzata dismissione del Fondo Pensione speciale F.S., il pericolo ricordiamo è molto concreto, le prerogative previdenziali su indicate verranno meno per tutti i Ferrovieri in servizio, dipendenti da ogni Società del Gruppo F.S., compreso quindi RFI, anche se assunti prima del 1° Aprile 2000. Su questo aspetto del problema ovviamente la Fa-

*...la Fastferrovie ritiene che si debba assumere una dura posizione di contrasto ed opporsi per rimuovere la palese discriminazione...*

FAST - CONFSAL

via del Castro Pretorio n° 4200185 - ROMA

Tel.: 06 4457613  
Tel.: 06 4454697  
Tel.: 06 47307666

L' AUTONOMIA ... UN  
VALORE PER LA TUTELA

Siamo su internet  
[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

DAI FORZA ALL' AUTONOMIA  
ADERISCI ALLA ...

FAST  
Ferrovie

Sma

TESSERAMENTO 2006

> l'Europa...la società...la politica...  
> il mondo dei trasporti che cambia...  
> una nuova sfida per il sindacato...

FAST  
Ferrovie

[www.fastferrovie.it](http://www.fastferrovie.it)

stferrovie vigilerà con attenzione e non mancherà di promuovere azioni sindacali mirate a salvaguardare il sistema previdenziale pubblico previsto per i Ferrovieri.

Oggi è però necessario che tutti i Ferrovieri, assunti a far data dal 1° Aprile 2000, aderiscano alla vertenza promossa dalla Fastferrovie, se vogliono rimuovere le interpretazioni cervelotiche e penalizzanti dei Ministeri dell'Economia e del lavoro e rientrare nelle prerogative previdenziali pubblicistiche garantite alla data di oggi ai loro colleghi assunti prima del 1° aprile 2000.

Indipendentemente quindi dalle azioni legali e sindacali intentate dalla Fastferrovie è necessario che i Ferrovieri dipendenti da Trenitalia, Italferr, Ferservizi assunti a far data da 1° aprile 2000, contestino le decisioni dell'INPS presentando le istanze per mettere in mora la stessa INPS e le parti datoriali, i cui modelli possono essere ritirati presso le sedi di: Fastferrovie, per ripristinare le loro contribuzioni previdenziali al Fondo speciale F.S., illegittimamente ascritte al Fondo dei lavoratori dipendenti (AGO), operazione contabile che ha fatto a loro perdere le prerogative previdenziali su descritte

E' necessario anche però che i Ferrovieri tutti, che rischiano la compromissione delle loro posizioni previdenziali pubblicistiche, in caso di chiusura del Fondo pensioni speciale F.S., si allertino prendendo contatti con le strutture Fastferrovie per seguire da vicino e sostenere questa importantissima vertenza.

## Ritorno di Esperienza

In una azienda che rifiuta il confronto con il sindacato denuncie tipo questa che alleghiamo, fatta da un RLS eletto nelle nostre liste, sono azioni che potrebbero far cambiare significativamente l'atteggiamento del management.



di ottemperare a quanto prescritto dall'Art.139 del T.U. 1124, poiché le patologie a carico della colonna Lombo-Sacrale, per l'esposizione alle Vibrazioni Eccessive, sono comprese tra quelle della Lista II del D. 27 Aprile 2004 punto 03 II.2.03. M47.8 e II.2.03. M51.2, e riconducibili a Malattia Professionale. Ancora oggi tali sollecitazioni risultano essere completamente disattese. ( Violazione Art. 139 T.U. 1124 del 30/06/1965).

- La L. 388 prevede che **Il datore di lavoro deve ottemperare a quanto dettato, elaborando procedure documentabili, frutto di un'attenta analisi delle specifiche attività lavorative, della loro ubicazione e più in generale delle condizioni di rischio.** Raccordandosi con la valutazione dei rischi, l'organizzazione del servizio di primo soccorso nelle aziende, dovrà pertanto prendere in considerazione, oltre alla tipologia ed ai rischi propri dell'attività, le caratteristiche del luogo in cui si svolge l'attività lavorativa (raggiungibilità del potenziale infortunato con i mezzi d'emergenza comunemente disponibili), il numero di lavoratori potenzialmente a rischio d'infortunio (in rapporto anche alle caratteristiche di ricezione del servizio territoriale di pubblica emergenza) e ogni altro aspetto che possa condizionare la gestione del servizio stesso. L'esame delle situazioni specifiche guiderà le successive scelte gestionali, con individuazione di misure tecniche, organizzative, procedurali mirate. Sulle linee percorse dai treni della DTR XXXXXX a causa delle numerose gallerie non cablate e dei numerosi coni d'ombra del segnale GSM-R, è impossibile usare il telefonino in dotazione al Personale dei treni, pertanto in caso d'inconveniente o **di MALORE DEL XXXXXXXX MACCHINISTA nei treni affidati ad un solo Macchinista**, diventa impossibile comunicare con conseguenze drammatiche a causa della mancanza di soccorso. ( Il Macchinista XXXXXXXX è incorso in un inconveniente tra XXXXXXXXXXX ed il Capotreno ha dovuto percorrere alcuni Km. a piedi di notte per chiedere soccorso, si veda copia della lettera allegata alla presente).

Nel redigere il DVR non sono state individuate tutte le fonti di **Pericolo e di Rischio**, tra l'altro, quelle individuate sono sottostimate.

### OMISSIONI

Non sono stati presi in considerazione i seguenti Rischi:

- **Postura Incongrua.**
- **Amianto** (Sono numerosissimi i mezzi di trazione in cui vi è ancora il rischio Amianto).
- **Variazione dei Bioritmi.**
- **Formazione e informazione.**( es. La totalità dei lavoratori non ha mai visto il medico competente).
- **Affaticamento Visivo.**
- **Scarsa Illuminazione e Continui Variazioni di Luce.** ( gallerie, sole, neve ecc.).
- **Stress e Disagio da costrittività Organizzativa.** ( D.M.27/04/2004)
- **Ergonomia non Adeguata all'Antropometria.**
- **Variazioni Ambientali.** ( 0 Mt. d'altitudine di PE ai 1400 delle linee interne).
- **Associazioni di più Rischi.**( es. postura+vibrazioni+variazione bioritmi).
- **Prolungamento dell'Orario di Lavoro.** (si superano spesso le 13 ore max. consentite DL 66 8/4/03).
- **Sovraffollamento negli ambienti di Lavoro.** ( personale inidoneo).
- **Scivolamenti e Cadute.**
- **Urto contro Parti del Mezzo di Trazione.**
- **Incidenti Ferroviari.**
- **Folgorazione da Corrente Elettrica.**
- **Apparecchiature ripetitive e monotone, fonte di fatica psichica e stress non adatte ai tempi e ai luoghi ( Vacma ).**
- **Rischi connessi alla guida dei treni con un solo Macchinista.** (Rischi per il personale dipendente che per l'Utenza).

Nell'edizione del DVR del dicembre 2005 la totalità degli Indici di Rischio si sono ridotti, del 25% o del 50% o sono scomparsi, senza nessun intervento strutturale ( Vedi la pertinenza di Castel di Sangro, nel

vecchio DVR la copertura della Rimessa contenente **amianto** doveva essere bonificata, nel nuovo DVR non c'è più bisogno di tale intervento).

- L'Art. 4 del D.L. **19 agosto 2005, n.187** stabilisce che dal 01 Gennaio 2006 "il datore di lavoro valuta e, nel caso non siano disponibili informazioni relative ai livelli di vibrazione presso banche dati dell'ISPESL, delle regioni o del CNR o direttamente presso i produttori o fornitori, misura i livelli di vibrazioni meccaniche a cui i lavoratori sono esposti", la DTR **XXXXXX** ancora non ha comunicato ai RLS il programma tali misurazioni.

- Dal DVR edizione Dicembre 2005 risulta che le misurazioni della Rumorosità nelle Cabine di Guida dei Locomotori è stata effettuata nel corso dell'anno:

- 1 - tale Relazione non è stata consegnata ai RLS.
- 2 - Dalla lettura della relazione non si capisce **dove, quando e su che mezzi** è stata fatta la rilevazione.
- 3 - Inoltre il tempo d'esposizione dei lavoratori è stato calcolato su turni teorici e non sui turni che i lavoratori effettivamente svolgono, pertanto il tempo d'esposizione è più basso di quello reale.

**Alla luce di quanto sopra esposto, e considerato che il sottoscritto ha più volte data la propria disponibilità a valutare seriamente i rischi ai quali i lavoratori sono sottoposti, al fine di poterli eliminare o ridurre a valori accettabili, vista la latitanza della DTR**

## **SI RICHIEDE**

**l'intervento dell'Organo di Vigilanza per verificare quanto sopra affermato dal sottoscritto al fine di tutelare la salute dei lavoratori e di eseguire le MISURAZIONI DEI SEGUENTI ELEMENTI DI RISCHIO:**

1. **Vibrazioni e Scuotimenti trasmesse a tutto il corpo (W.B.V.) nelle Cabine di guida delle locomotive del gruppo 646 nella tratta XXXXXXXXXXXXXXXX** (I valori delle accelerazioni sono più alti del massimo consentito, ed hanno causato già tecnopatie invalidanti ai prestatori d'opera, alla luce di ciò si richiede una misurazione in tempi brevi)– Riferimento Legislativo (D. L. **19 agosto 2005, n.187** ; Direttiva 2002/44/CE ).
  2. **Rumore** nelle cabine di guida del gruppo 582, 464, 656, 646. – Rif. Leg.(277 del 15/08/1991; 447 del 26/10/1995; L. 62 del 2005; Direttiva 2003/10/CE).
  3. **Campi Elettromagnetici** tutte le locomotive elettriche. – Rif. Leg. (L. 36 del 22/02/2001; Direttiva 2004/40/CE).
- Distinti saluti.

Datore di Lavoro:  
XXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXXX

TRENITALIA Spa  
XXXXXXXXXXXXXX

RSPP:  
XXXXXXXXXXXX

Al direttore del T.M.R

p.c. R.L.S.

Il giorno 16-12-2005, effettuando il treno xxxx in prossimità del Km xx avveniva l'investimento di un esemplare di lupo appenninico. La conseguenza è stata la rottura della condotta pneumatica e la frenatura del convoglio. Notando che le capacità del serbatoio si stavano rapidamente esaurendo, ed essendo la linea in discesa, xxxxxxxx provvedevo immediatamente alla serratura dei freni a mano e a calzare le ruote con pietrisco.

Alla luce del fatto che, nel punto di arresto del treno, mancava la copertura per il funzionamento dei telefoni cellulari sia di servizio che privati, si è reso necessario raggiungere a piedi il telefono fisso di linea nella fermata xxxxxxxx per la richiesta di soccorso. Il capotreno xxxxxxxx si faceva carico di questa incombenza, non essendo in grado di accudire le macchine.

Forte della mia esperienza venatoria gli consigliavo di muoversi con passo svelto e deciso, unico deterrente contro un eventuale attacco di lupi o cinghiali.

Preso atto dei miei consigli si è incamminato scomparendo tra le tenebre.

Durante l'attesa tranquillizzavo la clientela onde evitare stati di insofferenza.

Dopo più di un ora sopraggiungeva il soccorso tramite il treno xxxxxx che provvedeva ad agganciare al materiale guasto. Si ripartiva fino alla stazione di xxxxxx dove, sganciavo il treno che doveva ripartire per

Interpellato l'addetto della sala operativa, questi mi rispondeva, che erano in viaggio due macchine che ci avrebbero riportato a destinazione, ma che per una somma di fatalità si erano scordati il manovratore che doveva agganciare le macchine.

Gli rispondeva che avrei ottemperato io a questa incombenza, dopo le esperienze di questi ultimi giorni, posso ritenermi abilitato ad operare senza dotazione antinfortunistica.

Ripartiti da xxxxxx si arrivava a xxxxxxxx alle xxxxxxxx dove si riceveva il plauso della clientela.

Voglio segnalare il grande senso di abnegazione dimostrato dal suddetto capotreno, il quale in un ambiente così ostile è riuscito con tempismo e professionalità ad alleviare il disagio xxxxxxxxxxxx

XXXXXXXXXXXXXXXXXX

XXXXXXXXXXXXXXXXXXXX