

ANNO III°

19 GENNAIO 2009

NUMERO 1

IN QUESTO NUMERO

- *CCNL della Mobilità*
- *Legge 133/08*
- *Quesiti all'ANSF*

Premessa

Dopo la sosta del 2008 riprendiamo con i nostri notiziari periodici, ritenendo questa una formula di informativa molto più dettagliata e immediata del nostro periodico mensile.

Questo primo numero nasce sulla vecchia layout, ma stiamo lavorando per dargli quanto prima una nuova veste grafica, nel tentativo di convertirlo nel nostro giornale on-line.

La necessità di informazione che come Segreteria Nazionale sentiamo di dover dare nasce anche dalla nostra volontà di ridurre quella distanza che sempre più frequentemente viene denunciata fra il sindacato e la base associata.

Per questa ragione la nuova veste grafica partirà nel momento in cui avremo trovato anche un nuovo titolo che non dia solo l'idea di un' informativa unilaterale dalla Segreteria Nazionale alla periferia o alla base associata. È nostra intenzione ricercare il coinvolgimento di tutte le Segreterie Regionali, che potranno arricchire il giornale con articoli in merito alla propria attività facendolo diventare anche una forma di ritorno di esperienze.

Del resto il 2009 si prefigura come un anno molto difficile, che ci porrà di fronte a scelte epocali per i Ferrovieri, (soprattutto i capitreno e i macchinisti), per gli autoferrotranvieri e per i lavoratori degli appalti.

Un sindacato come il nostro, molto radicato fra i macchinisti ma egualmente attento alle altre categorie e professioni del trasporto, deve attrezzarsi per rispondere ai duri attacchi che stanno per arrivare.

Detto questo non mi resta che fare a tutti noi un augurio di buon lavoro e un sincero "In Bocca al Lupo"

CCNL della Mobilità... ...La Befana non esiste!!

Purtroppo ciò che speravamo di non dover mai scoprire si è mostrato anche con più freddezza di quanto potessimo immaginare.

La Befana non esiste!

Quella inaspettata apertura e disponibilità di ASSTRA era solo un bluff.

Mentre sul tavolo politico ASSTRA parlava anche per ANAV, su quello tecnico abbiamo avuto l'onore di sentire anche la voce di quest'ultima, pur se come eco delle parole di ASSTRA.

Il tavolo tecnico si era aperto su iniziativa del Ministro, che riconosce l'importanza della realizzazione di un contratto unico della mobilità non solo per il settore strategico interessato, ma soprattutto per i suoi riflessi in termini ovviamente di mobilità, oltre che di corretto utilizzo delle risorse pubbliche.

Avendo ASSTRA limitato il contratto della mobilità ai 5 punti comuni più volte enunciati (ambito di applicazione, quindi chi sono i suoi destinatari; durata; diritti sindacali; relazioni industriali; mercato del lavoro) come sua mediazione massima, affermando che l'estensione ad altri istituti avrebbe comportato costi insostenibili per le aziende degli autoferrotranvieri, il Ministro ha giustamente chiesto che si aprisse un tavolo volto proprio a dimostrare se effettivamente tali affermazioni trovassero riscontro nella realtà, attraverso il confronto sul piano economico degli istituti diversi dai 5 "generosamente concessi" da ASSTRA.

Federtrasporti ha costantemente mostrato con massima coerenza la piena disponibilità all'esame di tutti gli istituti contrattuali, precisando che relegare il confronto a meri dati numerici privi di una contestualizzazione non ha alcun valore o, peggio, potrebbe indurre a considerazioni del tutto fuorvianti.

Ad ASSTRA e ANAV, sedute sui carboni ardenti del tavolo tecnico, dopo un dire e ridire per poi

Agenda della settimana

DATA	ORA	EVENTO

*... si invita
il Governo,
ed in modo
particolare
il Ministro
Matteoli, a
prendere
provvedimen
ti in
merito ...*

dire ancora, in tutto questo rimpasto qualche cosa è sfuggito, come: “non possiamo dar vita ad un confronto fin quando non ci sarà un protocollo”, quando proprio loro lo avevano rigettato, costringendo il Ministro a percorrere la via del confronto tecnico per sbloccare la discussione politica. Una voce si alza: “un po’ di decenza”. Ma niente placa gli animi inquieti che, alimentati dalla voglia di proseguire il tavolo tecnico, irrompono: “non siamo disponibili a continuare”, “non siamo disponibili a proseguire il confronto”, “non vogliamo il contratto unico della mobilità”.

Questo è il loro vero obiettivo.

Per non commettere l’errore di cadere ancora in verità che emergono stimulate dal dibattito, ASSTRA e ANAV hanno addirittura elaborato e presentato al governo uno schema in cui riportano, per una serie di voci, i dati in termini di costo per l’Azienda, non solo secondo il contratto degli autoferrotranvieri, ma anche di quello delle Attività Ferroviarie e di Confetra. Nel ringraziarle del lavoro svolto anche in casa d’altri, si è però dovuto precisare che i dati forniti per il CCNL AF non erano corretti, e lo stesso ha affermato Confetra. Poche righe hanno segnato il termine della disponibilità anche ad altri incontri tecnici.

Era a tutti noto che procedere ad un esame dei vari istituti e dei loro riflessi sui costi non fosse cosa facile; ciò su cui pensavamo di poter contare era la disponibilità, la volontà ad un serio confronto nel rispetto del mandato del Ministro Matteoli.

Il vero problema è che mentre i ferrovieri hanno un CCNL AF che accentra la disciplina normativa ed economica, per gli autoferrotranvieri prevalgono i contratti aziendali, che si muovono con grande autonomia tra le larghe maglie di un CCNL ancora legato al Regio Decreto Legge n° 148 del 1931 e per quanto riguarda l’orario di lavoro al Regio Decreto Legge n° 2328 del 1923.

L’anarchia finisce per farla da padrona nel settore degli autoferrotranvieri che oggi, e senza il contratto unico della mobilità ancora di più domani, ha come inevitabile conseguenza quella di ripercuotersi sulle condizioni di lavoro e sull’impiego dei finanziamenti pubblici non più votati, come dovrebbero, a sostenere un sistema di mobilità regionale efficiente e coordinato, volto ad evitare gli sprechi di una duplicazione di servizi che anziché coordinarsi si sovrappongono.

Se quindi si comprende che al contratto unico della mobilità non c’è un interesse dei soli lavoratori, ma dell’intero Paese si invita il Governo, ed in modo particolare il Ministro Matteoli, a prendere provvedimenti in merito senza fare il gioco di chi finge di lamentarsi di falsi costi aggiuntivi, con l’unico scopo di curare gli interessi di pochi a scapito di quelli di molti.

I costi di cui si deve tener conto sono quelli sopportati da tutti i cittadini per l’attuale sistema di mobilità che non funziona e che deve necessariamente essere rinnovato.

Solo attraverso regole certe ed uguali per tutti, gli effetti di una concorrenza leale potranno dare i loro frutti, in primis nelle tasche dei cittadini/lavoratori, che aspettano da tempo un rinnovo contrattuale e che vogliono colmare le distanze, esaltate da ASSTRA e ANAV, tra i vari settori della mobilità, coscienti della grande opportunità che il contratto unico della mobilità offre anche al mercato del lavoro, affinché non vi siano più persone che pur svolgendo le stesse mansioni hanno retribuzioni diverse, dando finalmente pieno rispetto dell’art. 36 della Costituzione.

Informativa Legge 133/08 del 6 agosto 2008 ...

...Gestione della malattia

L'art. 20, comma 2, del D.L. 25 giugno 2008, n. 112 convertito con modificazioni in Legge 6 agosto 2008 n. 133, ha stabilito che dal 1° gennaio 2009 le imprese dello Stato, degli Enti Pubblici e degli enti locali, privatizzate e a capitale misto hanno l'obbligo di versare all'INPS la contribuzione, finora non dovuta, secondo la normativa vigente del settore di appartenenza, per:

Malattia per gli operai e gli apprendisti

(vedi qualifica operaio All.1);

Maternità per tutti i lavoratori dipendenti,

compresi il personale con qualifica dirigenziale (congedo di maternità/paternità, congedo parentale e riposi giornalieri

“per allattamento” di cui al D.Lgs. 151/2001);

Indennità per permessi di cui all'art. 33 della legge 104/92 per tutti i lavoratori dipendenti, compresi il personale con qualifica dirigenziale.

Tali indennità corrisposte dall'INPS sono anticipate ai dipendenti dal datore di lavoro. Ovviamente, continuano ad applicarsi le normative contrattuali collettive in materia.

La finalità di tale intervento normativo è quella di uniformare la disciplina relativa ai predetti obblighi con quella prevista per la generalità dei datori di lavoro privati.

L'INPS con apposita circolare fornirà specifiche indicazioni in ordine alle modalità di applicazione di tale norma, unitamente alle istruzioni operative, che dovranno essere seguite per la corretta imposizione degli obblighi in trattazione.

Nelle more di adeguamento dei contratti collettivi, i trattamenti previsti dai contratti stessi si intendono come meramente integrativi delle indennità (di maternità/paternità e malattia) a carico dell'Istituto, ove il trattamento contrattuale previsto sia di importo superiore rispetto all'indennità a carico dell'INPS, lo stesso resta a carico del datore di lavoro limitatamente alla quota differenziale.

ALL. 1

Operaio	Tecnico della Manutenzione
	Tecnico della Circolazione
	Tecnico Formazione Treno
	Tecnico di Verifica
	Tecnico di manovra e condotta
	Elettricista
	Motorista
	Carpentiere
	Operaio di coperta
	Operatore Specializzato Manutenzione
	Operatore Specializzato Circolazione
	Autista
	Capo Squadra Ausiliari
	Dispensiere
	Ingrassatore
	Marinaio
	Ausiliario
	Operatore Qualificato
	Carbonaio
	Giovanotto di coperta
	Garzone di camera
	Garzone di cucina
	Manovale
	Mozzo
	Allievo comune polivalente
	Piccolo di cucina
	Piccolo di camera



*mod. **OPM**
certificato di
diagnosi per in-
dennità di
malattia/
attestato di ma-
lattia, in pos-
sesso del medico
curante in du-
plice copia*

MALATTIA ED INFORTUNIO NON SUL LAVORO (art. 26 CCNL)

I dipendenti con la qualifica di **operaio e gli apprendisti**

sono tenuti a produrre il certificato di malattia, redatto dal medico curante sull'apposito modulo predisposto dall'INPS (mod. **OPM** certificato di diagnosi per indennità di malattia/attestato di malattia, in possesso del medico curante in duplice copia).

Dovranno inoltre darne **comunicazione:**

All'**INPS** – provvedendo a consegnare od inviare, tramite raccomandata, alla sede INPS competente (quella cioè riferibile alla residenza del lavoratore interessato), la prima copia del modulo (mod. **OPM/1** “certificato di diagnosi per indennità di malattia”, recante la dicitura “per INPS”) **entro due giorni dal relativo rilascio.**

All'**Azienda** – trasmettendo alla Segreteria Amministrativa della società di appartenenza l'attestato di malattia, utilizzando la seconda copia del citato modulo INPS (mod. **OPM/2** riportante l'intestazione “per il datore di lavoro”) non contenente la diagnosi, ma solo la prognosi, cioè la data di inizio e di fine della malattia, **entro tre giorni dall'inizio dell'assenza.**

Si conferma altresì che, ai sensi dell'**art. 26 CCNL** delle Attività Ferroviarie, il lavoratore malato deve avvertire l'Unità Organizzativa da cui dipende, prima dell'inizio del suo orario di lavoro e comunque entro il primo giorno di assenza, specificando il recapito del luogo in cui si trova ammalato, se diverso dalla propria abitazione.

Sono ammesse certificazioni rilasciate in data successiva all'inizio della malattia, purché la decorrenza della stessa non sia anteriore al giorno precedente a quello del rilascio del certificato medesimo.

In caso di presentazione o invio del certificato di malattia oltre il termine di legge, dovrà trovare pertanto applicazione la sanzione della perdita dell'intera indennità relativamente alle giornate di ritardo, salvo serio ed apprezzabile motivo giustificativo del ritardo addotto e adeguatamente comprovato dal lavoratore.

I lavoratori che durante il periodo di malattia debbano recarsi in località diversa dalla loro abituale residenza sono tenuti a darne tempestiva comunicazione oltre che all'azienda anche all'INPS (utilizzando la medesima certificazione di malattia, ovvero altri mezzi ritenuti idonei) del nuovo temporaneo indirizzo nonché del relativo periodo di spostamento.

I dipendenti con qualifica di **quadri, impiegati** continueranno ad osservare la normativa attualmente vigente.

CONTROLLI

Alle imprese dello Stato, degli Enti Pubblici e degli Enti Locali privatizzate e a capitale misto si applicano le disposizioni in materia di fasce orarie di reperibilità (10.00-12.00/17.00-19.00) e di controllo dello stato di malattia (art. 5 D.L. 463/1983 convertito con modificazioni nella Legge n. 638/1983). Pertanto, a decorrere dalla citata data, l'Istituto è abilitato a disporre, d'ufficio o su richiesta del datore di lavoro, l'effettuazione di visite domiciliari e/o ambulatoriali volte ad accertare la sussistenza dello stato di incapacità lavorativa.

Al fine di consentire il regolare espletamento dei predetti controlli, i soggetti di cui trattasi sono tenuti ad indicare sul certificato e sull'attestato di malattia l'esatto e completo indirizzo di reperibilità (residenza o temporanea diversa dimora) ed a comunicare tempestivamente, all'INPS e al datore di lavoro, ogni eventuale variazione dello stesso.

Eventuali assenze ingiustificate a visita di controllo domiciliare e/o ambulatoriale, verranno sanzionate secondo i criteri e le modalità già applicati per la generalità dei lavoratori subordinati.

INDENNITA' DI MATERNITA' E/O PATERNITA'

Congedo di maternità (ex astensione obbligatoria)

Dal 1° gennaio 2009, tutti i lavoratori, interessati ad usufruire dei benefici previsti dalla vigente legislazione, dovranno inoltrare la domanda all'INPS territorialmente competente, in base alla normativa vigente, in conformità delle indicazioni dell'Istituto previdenziale ed utilizzando esclusivamente la modulistica INPS (Mod. **SR01** disponibile sul sito www.inps.it/Modulistica/homepage.asp)

Le **domande di congedo di maternità/paternità** che iniziano nell'anno 2009, devono essere presentate di regola prima dell'inizio del periodo di congedo e, comunque, non oltre l'anno di prescrizione decorrente dal giorno successivo alla fine del periodo indennizzabile a tale titolo.

In via transitoria e in fase di prima applicazione, per i periodi di congedo che abbiano avuto inizio nell'anno 2008 e che si protraggano nell'anno 2009, le domande vanno presentate entro il 31 gennaio 2009 e, comunque, non oltre l'anno di prescrizione decorrente dal giorno successivo alla fine del periodo indennizzabile.

Analogamente a quanto previsto per la generalità dei lavoratori dipendenti da aziende private soggette all'obbligo di anticipazione delle indennità di cui trattasi (ai sensi dell'art.1, comma 1 della L. 33/80), le domande di congedo devono essere sistematicamente acquisite dall'Unità di Processo Prestazioni a sostegno del Reddito della sede, sia ai fini della verifica della regolarità del successivo conguaglio da parte del datore di lavoro, sia ai fini dell'accertamento dei presupposti per il riconoscimento dei trattamenti economici in esame.

*Mod. SR01
disponibile
sul sito
[www.inps.it/
Modulistica/
homepage.asp](http://www.inps.it/Modulistica/homepage.asp)*

CONGEDO PARENTALE E RIPOSI GIORNALIERI

Congedo parentale (ex astensione facoltativa);

Riposi orari giornalieri durante il primo anno di vita del bambino (ex riposi per allattamento).

Ai fini della presentazione delle **domande di congedo parentale** è possibile utilizzare il Mod. **SR23** disponibile sul sito [www.inps.it/Moduli/Prestazioni a sostegno del reddito](http://www.inps.it/Moduli/Prestazioni%20a%20sostegno%20del%20reddito), tenendo presente che, per i periodi di congedo che iniziano dal 1° gennaio 2009, le domande devono essere presentate all'INPS prima dell'inizio del periodo di congedo richiesto o, eventualmente, nello stesso giorno di inizio del congedo medesimo; diversamente, sono indennizzati dall'Istituto solo i periodi successivi alla data di presentazione della domanda.

Per i periodi di congedo parentale che abbiano avuto inizio nell'anno 2008 e che si protraggano, senza soluzione di continuità, nell'anno 2009 è necessario presentare la relativa domanda anche all'Istituto, onde consentire allo stesso la regolare liquidazione dell'indennità relativa ai periodi ricadenti dal 1° gennaio 2009 in poi.

Analogamente a quanto previsto per la generalità dei lavoratori dipendenti da aziende private soggette all'obbligo di anticipazione delle indennità di cui trattasi (ai sensi dell'art.1, comma 1 della L. 33/80), le domande di congedo devono essere sistematicamente acquisite dall'Unità di Processo Prestazioni a sostegno del Reddito, sia ai fini della verifica della regolarità del successivo conguaglio da parte del datore di lavoro, sia ai fini dell'accertamento dei limiti temporali e reddituali previsti dagli artt. 32 e ss. del D.Lgs. 151/2001 per il riconoscimento del diritto all'indennità in questione.

A tal fine, è necessario che **i lavoratori interessati indichino nella domanda presentata all'Istituto anche i periodi di congedo parentale già fruiti**, compresi quelli antecedenti all'entrata in vigore della legge in esame (ossia al 1° gennaio 2009). In tale caso potrà essere utilizzata più volte la pagina del modello **SR23** relativa all'indicazione di interesse.

PERMESSI EX LEGE 104/92

Riposi orari fruibili da lavoratore con handicap;

Permessi giornalieri/orari per assistenza a portatore di handicap;

Congedo straordinario per assistenza a portatore di handicap.

Le indennità economiche per i permessi di cui all'art. 33 della legge 104/92 - così come modificato e integrato dagli artt. 19 e 20 della legge 53/2000 e dagli artt.33 e 42 del D.Lgs 151/2001- saranno erogate dall'INPS per i giorni e le ore fruiti a decorrere dal 1° gennaio 2009, tenendo presente

... è necessario che i lavoratori interessati indichino nella domanda presentata all'Istituto anche i periodi di congedo parentale già fruiti ...

quanto segue:

- ⇒ Le **domande** relative a permessi che si intendano fruire a partire dal 1° gennaio 2009, vanno presentate all'INPS necessariamente prima dell'inizio del periodo richiesto; in caso contrario, saranno indennizzati dall'Istituto solo i periodi successivi alla data di presentazione della domanda.
- ⇒ I **lavoratori già fruitori** dei permessi in argomento nel corso del 2008, che intendano continuare a godere del beneficio senza soluzione di continuità nel 2009, dovranno presentare la domanda all'INPS **entro il 31 gennaio 2009**; in caso contrario, saranno indennizzati dall'Istituto solo i periodi successivi alla data di presentazione della domanda.
- ⇒ Le **disposizioni emanate da Trenitalia**, nel vuoto normativo INPS, *“i lavoratori che hanno attualmente in corso assenze di lunga durata (es. congedo di maternità e congedo parentale) il cui protrarsi è previsto senza soluzione di continuità anche dopo il 31 dicembre 2008, sono invitati a presentare urgentemente la relativa modulistica all'INPS **improrogabilmente entro il 15 gennaio 2009** e copia della stessa (comprensiva di ricevuta datata e firmata dall'INPS) al datore di lavoro” non hanno alcun valore* avendo, successivamente, l'INPS stabilito la data del 31 gennaio 2009.

Ai fini della presentazione delle domande è possibile utilizzare i modelli:

SR07 – Domanda di permessi per l'assistenza a figli o affidati minorenni in condizione di disabilità grave;

SR08 – Domanda di permessi per l'assistenza ai familiari in condizione di disabilità grave;

SR09 – Domanda di permessi per lavoratori in condizione di disabilità grave;

disponibili sul sito [www.inps.it/Moduli/Prestazioni a sostegno del reddito](http://www.inps.it/Moduli/Prestazioni%20a%20sostegno%20del%20reddito).

Analogamente a quanto previsto per la generalità dei lavoratori dipendenti da aziende private soggette all'obbligo di anticipazione delle indennità di cui trattasi le domande di permesso devono essere sistematicamente acquisite dall'Unità di Processo Prestazioni a Sostegno del Reddito, secondo le istruzioni fornite al punto 1 della circolare n. 53/2008.

Una copia della richiesta, redatta sulla modulistica INPS – **SR01 SR23 SR07 SR08 SR09** (disponibile presso le relative sedi dell'istituto previdenziale, nonché reperibile sul sito ufficiale internet www.inps.it) in relazione alla tipologia della richiesta, **va restituita al datore di lavoro debitamente vidimata dall'istituto** medesimo. E', infatti, demandata alle sedi INPS la verifica della regolarità delle richieste relativamente ai requisiti di legge necessari per l'accoglimento delle stesse.

*disponibili
sul sito
www.inps.it
/ Moduli /
Prestazioni a
sostegno del
reddito*

Ancora Interpretazioni Contrattuali!!

È molto singolare dover ancora parlare di interpretazioni contrattuali. La problematica che con la lettera allegata abbiamo posto a Trenitalia nei riguardi della Direzione Passeggeri N/I per il Riposo Fuori Residenza che a causa del ritardo treno diventa diurno, era già stata affrontata e risolta nella prima fase di applicazione del



www.fastferrovie.it

LA SEGRETERIA NAZIONALE
Roma, li 12 gennaio 2009
Prot. n° 922/6

Trenitalia S.p.A.
Dott. Marco Romani
Direttore
Risorse Umane e Organizzazione

Dott. Gervasio Galieta
Responsabile
Personale e Organizzazione
Direzione Passeggeri N/I

Oggetto: RFR che diventa diurno per ritardo del treno

Quello che evidentemente in programmazione sarebbe stata una chiara violazione contrattuale viene affidato all'interpretazione ed alla gestione costruendo turni al limite della normativa, ma la sostanza non può cambiare: ciò che violazione contrattuale è, rimane tale.

La questione è stata sollevata dal personale di macchina della Divisione Passeggeri di Pisa che nella giornata 9 sono comandati dal turno, entrato in vigore lo scorso 14 dicembre, a svolgere un riposo fuori residenza in cui la prestazione precedente al riposo termina a Roma Termini alle ore 4.30. I frequenti ritardi del treno 761 determinano l'arrivo effettivo dopo le 5.00, trasformando quello che era in sede di programmazione, seppure al limite normativo, un riposo fuori residenza notturno (usufruibile prima delle ore 5.00) in un riposo fuori residenza diurno.

L'art. 22 dell'Accordo di Confluenza al punto 2.5.1 precisa che in caso di RFR giornaliero è necessaria l'esplicazione della procedura negoziale, ma data la delicatezza della prestazione richiesta impone inoltre dei limiti: "RFR minimo fissato a 6 ore consecutive" ed "entrambe le prestazioni lavorative afferenti lo stesso RFR sono collocate nella fascia oraria 5.00-24.00 della stessa giornata solare". In sede di gestione, tra l'altro di criticità quotidiane e conosciute, non è ovviamente possibile superare il dettato contrattuale, molto più nel caso di specie quando il PdM ha svolto la prestazione precedente il RFR nella fascia notturna.

E' a tutti noto che riposare di giorno non è la stessa cosa che farlo di notte, tanto che lo svolgimento di prestazioni notturne a parità di ore di lavoro ha una retribuzione diversa che trova proprio nel disagio sofferto la sua giustificazione e gode di limiti minimi di riposo giornaliero afferente maggiori.



Richiamare il Decreto legislativo 8 aprile 2003, n. 66, che dà attuazione delle direttive 93/104/CE e 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro, non è ammissibile in virtù del rapporto tra l'autonomia collettiva e la legge o atti aventi valore di legge. L'autonomia privata è subordinata alla legge, nel senso che le norme di legge predispongono un livello di tutela minima per i lavoratori mediante norme unilateralmente inderogabili ed il contratto collettivo, in linea generale, può apportare deroghe migliorative al trattamento dei lavoratori, ma non può dettare disposizioni peggiorative della tutela predisposta dalla legge (Cass. 26.5.2000, n. 6928). Quindi il rapporto tra contratto collettivo e legge, salvo diversa disposizione, è ispirato alla regola della derogabilità *in melius*/inderogabilità *in peius* e la clausola del contratto collettivo che detti una disciplina contrastante e peggiorativa rispetto alla normativa di legge sarà nulla.

Questo schema, fondato sui canoni della inderogabilità unilaterale della legge e del *favor* per il lavoratore, ci impone di far valere l'art. 22 dell'Accordo di Confluenza.

E' dunque necessario affrontare e definire una volta per tutte la questione evitando comportamenti non omogenei sul territorio ed in palese violazione delle disposizioni vigenti.

Attendiamo un Vostro sollecito riscontro, informandoVi che, comunque, daremo indicazioni al personale che dovesse trovarsi nelle condizioni di terminare un servizio come quello in questione dopo le ore 5.00, di mettersi a disposizione del Capo Deposito distributore affinché gli comandi un servizio conforme al dettato contrattuale, il quale, in ogni caso, non prevede il riposo fuori residenza diurno afferente ad un servizio notturno.

Cordiali saluti.

Il Segretario Nazionale
Pietro Serbassi



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - Ferro-Vie
Via Albana n°1 - 00177 - ROMA
Tel. 06 64829000 - 47307666 Fax. 06 47307556
Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail sn@fastferrovie.it



CCNL delle AF per la Direzione Cargo. Ad onor del vero Trenitalia non ha mai risposto alla nostre lettere, ma di fatto la soluzione è stata trovata negli impianti in fase gestionale, facendo rientrare il PdM. Ora i turni non concordati e una serie di costi aggiuntivi per la specializzazione dei turni pretesa per il lancio dell'AV, hanno fatto sì che venissero ricercate le solite "interpretazioni ad hoc" non compatibili con la filosofia del CCNL delle AF ma molto utili a creare confusione e distorsioni interpretative unilaterali, che hanno l'unico scopo di acuire lo scontro con il sindacato.

Quesiti

all'Agencia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria

Siccome sembra che l'ANSF stenti a partire e ogni giorno la confusione regolamentare sembra più grande, riteniamo necessario che nessuno "possa non sapere" quali sono o potrebbero essere i buchi normativi attuali. Abbiamo



SEGRETERIA NAZIONALE
Roma li 14 Gennaio 2009
Prot. n° 222/9

www.fastferrovie.it

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Direttore della Direzione Tecnica
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

**ANSF - Agenzia Nazionale per
la Sicurezza delle Ferrovie**
Sig. Direttore
via Luigi Alamanni 4
50123 Firenze

MINISTERO DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caracci 36
00157 Roma

Oggetto: Richiesta denuncia in merito alla normativa inerente
i convogli affidati ad un solo agente di condotta.

Con la presente si intende porre alla vostra attenzione che, tutte le norme emanate dal gestore infrastruttura in merito all'effettuazione di servizi caratterizzati da un solo agente addetto alla condotta, evidenziano due condizioni imprescindibili:

- Efficienza del sistema di controllo marcia treno SCMT o SSC;
- Efficienza del collegamento Terra/Treno e Bordo/Bordo.

Ciò detto, siamo costretti a constatare che, mentre nel caso di guasto che mini in parte o in toto l'efficienza del sistema di controllo marcia treno è stata stilata, da parte degli organismi competenti, tutta una procedura di degrado che norma il comportamento da tenere, da parte del Macchinista, per affrontare l'emergenza senza mettere a rischio la sicurezza dell'esercizio, nulla di tutto ciò è stato previsto per far fronte a un'eventuale inefficienza del sistema di comunicazione.



Inoltre, nulla di concretamente efficace e funzionale è stato previsto e reso obbligatorio da adottare per le Imprese di trasporto, al fine di avvisare il macchinista dell'assenza (improvvisa, temporanea, definitiva o come si vuole) del collegamento GSM, per cui si deve dedurre che si dia per scontata la possibilità che il macchinista, possa trovarsi a viaggiare da solo, magari inconsapevolmente, privo di uno dei due requisiti imprescindibili per svolgere il servizio in condizioni di sicurezza d'esercizio per quanto concerne i convogli affidati ad un solo agente di condotta.

Tutto ciò per quanto attiene entrambi i collegamenti previsti; in merito, invece, al collegamento Bordo/Bordo, in considerazione del fatto che in diverse occasioni d'incontro sindacale, i rappresentanti sia della Direzione Tecnica di RFI, sia di Trenitalia, hanno tenuto a formalizzare che l'apparato di telefonia mobile in dotazione agli agenti treno, a causa della schermatura delle carrozze, ha una capacità di collegamento alle cellule ridotta e discontinua, senza l'ausilio di un'antenna fissa, si chiede quale sia lo strumento d'adozione per garantire l'efficienza del collegamento.

In attesa di un sollecito riscontro alla presente che garantisca quell'indispensabile chiarezza necessaria alla sicurezza dell'esercizio, auspichiamo che nessun servizio caratterizzato da convogli affidati ad un solo agente di condotta, sia permesso a Società alcuna.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - FERRO VIE

Via Albana n°1 - 00177 - ROMA

Tel. 06 64829000 - 47307666 Fax. 06 47307556

Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail sn@fastferrovie.it



quindi deciso di mettere nero su bianco i nostri dubbi. Qualcuno potrebbe pensare che tali domande abbiano già risposte chiare. Ne saremmo lieti, ma in realtà in un anno di trattative questi dubbi, risposte regolamentari chiare non ne hanno trovate.

Pertanto riteniamo che almeno il Direttore dell'ANSF debba essere in grado di dare risposte certe e che si ponga inequivocabilmente a garante di una sicu-

rezza reale e non solo certificata, come purtroppo in molti casi ci sembra essere oggi la sicurezza ferroviaria in Italia, grazie alle pressioni di **Tutte** le Imprese ferroviarie, che non vogliono accettare il fatto che fare trasporto ferroviario con sicurezza ha un costo non aggirabile .



www.fastferrovie.it

SEGRETERIA NAZIONALE
Roma li 14 Gennaio 2009
Prot. n° 923/3

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Direttore della Direzione Tecnica
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

RETE FERROVIARIA ITALIANA
Sig. Amministratore Delegato
Piazza della Croce Rossa 1
00161 Roma

**ANSF - Agenzia Nazionale per
la Sicurezza delle Ferrovie**
Sig. Direttore
via Luigi Alamanni 4
50123 Firenze

MINISTERO DEI TRASPORTI
Dipartimento per i trasporti terrestri
Direzione Generale del Trasporto Ferroviario
Via Caracci 36
00157 Roma

Oggetto: Richiesta denuncia in merito alla normativa inerente
i convogli affidati ad un solo agente di condotta.

L'articolo 6 bis dell'IPCL, all'ultimo capoverso del punto 4, sancisce che *"l'immobilizzazione dei treni può essere realizzata attraverso l'attivazione del freno continuo (frenatura a fondo del convoglio con isolamento della condotta generale), tenendo presente che tale frenatura, in condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, garantisce l'immobilità per un tempo non superiore a 30 minuti"*.

Nello specifico, in caso di convogli affidati ad un solo agente di condotta, può accadere che, durante la marcia del treno, si verifichi un improvviso malessere del guidatore e l'apparecchiatura di sicurezza che comanda la frenatura del convoglio intervenga.

Tale situazione determinerà lo scarico della condotta generale con l'attivazione della frenatura di emergenza; pertanto il convoglio si arresterà, con il rubinetto del freno in posizione di marcia, il rubinetto di intercettazione aperto e lo scarico della condotta aperto ad opera dell'apparecchiatura di sicurezza.

Fino al riarmo freno della stessa, il serbatoio principale della locomotiva riverserà aria nei circuiti del freno scaricandosi progressivamente, provocando in breve tempo l'apertura dell'IR e la tolta in opera degli



organi di presa corrente; fino a quel momento i compressori saranno sempre in funzione per cercare di reintegrare le perdite al serbatoio principale, con il concreto rischio di surriscaldamento.

Nel concretizzarsi di una simile condizione d'emergenza, si chiede:

- Fermo restando che la tenuta delle capacità del freno è l'elemento che garantisce i 30' d'immobilità previsti dall'IPCL ed è un fattore basilare della condizione di normale efficienza delle apparecchiature del freno, visto che quest'ultima è garantita dai piani di manutenzione dei carrelli elaborati dalle imprese di trasporto, quale organismo e con quale frequenza controlla e certifica la corretta attuazione dei piani affinché i 30' in questione possano continuare ad essere garantiti e che spazio di verifica ed intervento hanno le RLS?
- I 30' d'immobilità previsti dall'IPCL con la condotta generale isolata, di quanto si riducono, invece, quando la condotta rimane aperta con tutto ciò che ne consegue?
- Essendo l'immobilità del convoglio garantita dall'azione frenante esercitata in maniera direttamente proporzionale all'acclività della linea, come e quanto si riducono i 30' in presenza di tratti di linea non pianeggianti?

Inoltre, sempre nell'avverarsi della situazione esplicitata in premessa, per le successive operazioni di soccorso si fa riferimento alla Prescrizione n°3227/2006 di RFI (punto 3 "Provvedimenti normativi ed organizzativi nel caso in cui venga a mancare la vigilanza del Personale di Condotta"), dove, l'attivazione delle operazioni medesime, si svolge adottando quelle previste dalla CO 64/RFI e relativa Disposizione 18/2001.

Ne consegue che, l'adozione dei provvedimenti organizzativi e normativi previsti comporterebbe, almeno nella quasi totalità dei casi, che il soccorso venga prestato ben oltre il termine dei 30' durante il quale il convoglio da soccorrere è da ritenersi immobilizzato.

Per tale motivo dobbiamo prendere atto che, né in tale prescrizione, né in alcuna altra norma, regolamento o disposizione, vengono fissati i tempi e i modi d'intervento atti a garantire realmente l'immobilizzazione del convoglio nel manifestarsi di una casistica simile a quella summenzionata.

Infatti, i 30' garantiti per lo stazionamento del materiale con il freno continuo bisognerebbe rapportarli con quelli necessari alla realizzazione dello stazionamento di un convoglio, ivi compresi i tempi previsti dalle modalità operative per il suo raggiungimento a seguito di un soccorso così come previsto dal punto 3 della Prescrizione n°3227/2006 di RFI.

Il GI e le IF, con la loro organizzazione attuale, sono in grado di garantire entro i 30' il soccorso ad un eventuale treno fermo in linea ed il suo stazionamento?

In attesa di un sollecito riscontro alla presente, che chiarisca se a seguito di un malore del guidatore, treni sfrenati siano liberi di muoversi, avanti o indietro, sull'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale, a seconda della pendenza della linea, auspichiamo, per le motivazioni sopra menzionate, che al momento nessun servizio, affidato ad un solo agente di condotta, sia autorizzato ad alcuna Impresa Ferroviaria.

Distinti saluti.

Il Segretario Nazionale
(Pietro Serbassi)



FAST - CONFSAL

via Albona n° 1 -00177 - ROMA

Tel.: 06 64829000

Tel.: 06 64829001

Tel.: 06 47307666

Fax: 06 47307556

E-mail: sn@fastferrovie.it

L'AUTONOMIA... UN VALORE
PER LA TUTELA DEL
LAVORO E DELLA
SICUREZZA NEI TRASPORTI



FEDERAZIONE AUTONOMA dei SINDACATI dei TRASPORTI - FERRO VIE

Via Albona n°1 - 00177 - ROMA

Tel. 06 64829000 - 47307666 Fax. 06 47307556

Tel. FS 970 67666 Fax. FS 970 67556 E-Mail sn@fastferrovie.it



Siamo su internet
www.fastferrovie.it

Comitato di Redazione:

Direttore

Pietro Serbassi

Responsabile

Antonio Scalise

Redazione

Chiara Bandieri,

Massimiliano Pantanella,

Responsabile Grafico

Luca Vitali