LA VOCE
delle attività ferroviarie

N° 11-12 Novembre-Dicembre 2009

Del doman non v'è certezza

Fusioni di aziende e gare d'appalto dall'esito incerto nel Trasporto Regionale, domande senza risposte sul futuro della Cargo. Molte perplessità offuscano i pensieri dei ferrovieri italiani.

MENSILE DI APPROFONDIMENTO POLITICO-SINDACALE DELLA FAST FERROVIE

Anno IV N° 11-12/2009 Proprietà del Sindacato Autonomo Fast FerroVie - Via Varese n° 34 - 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 - CNS/AC ROMA
Autorizzazione del Tribunale di Roma n° 353 del 14 settembre 2006

HDI riserva a tutti gli iscritti FAST i propri prodotti:

Globale Casa: per proteggere la casa.
Conto Bancom: per accrescere i risparmi.
Valore Auto: un unico sistema assicurativo che offre 15 protezioni modulari dall'auto alla persona.

HDI offre in esclusiva a tutti i Ferrovieri
la possibilità di corrispondere i premi in comode rate mensili con trattenuta a ruolo sullo stipendio.

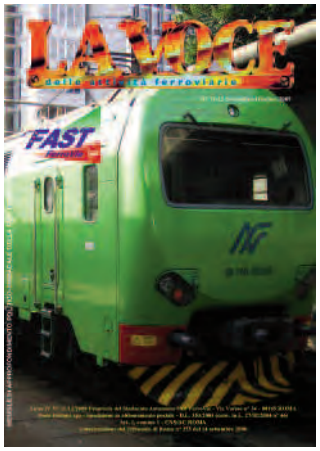
Per informazioni visita il sito **www.inlinea-hdi.it**
oppure chiama il numero verde **800.082.082**

HDI Assicurazioni, nata nel 2001, è parte di una grande realtà assicurativa tedesca operante in 150 paesi nel mondo:
il **Gruppo Talanx di Hannover**

HDI
ASSICURAZIONI
Al tuo fianco, ogni giorno

SOMMARIO

Nº 11/12
2009



EDITORIALE

A pensar male si fa peccato
di Pietro Serbassi pag. 4

C'era una volta Lombardia - Piemonte... avanti il prossimo
di Vincenzo Multari pag. 6

Politiche manutentive
a cura dell'Ing. Natale Italiano pag. 8

Il Treno conviene? Modelli e casi di successo del trasporto intermodale
di Mauro Carelli pag. 13

Corridoio cinque da Lisbone a Kiev
di Graziano Badolato pag. 15

Grave situazione nel settore degli appalti Ferroviari: un ricordo che fatica a morire
di Antonio Vitiello pag. 17

L'Anfora: staffetta contro la violenza sulle donne
di Cristina Mela pag. 17

Carri merci sulla rete ferroviaria italiana: una pessima gestione
di Ennio Pirozzi pag. 19

Siamo alla fine di un sistema
di Bruno Duchemin pag. 20

Il posto del capotreno
di Vincenzo Multari pag. 22

Appunti di viaggio sul sistema S.C.M.T
di Antonio Scalise pag. 24

PREVIDENZA

Fondo speciale Pensioni F.S.
...quale futuro
di Agostino Apadula pag. 26

GIALLOFISSO

Un grande Lavoratore
di Antonio Scalise pag. 30

SEDI REDAZIONALI TERRITORIALI DE "LA VOCE"

ANCONA 071-43962/5923294
Stazione FS Via Einaudi, 1 - 60100 ANCONA
BOLOGNA 051-6303232
Piazza delle Medaglie d'Oro, 4 - 40121 BOLOGNA
CAGLIARI 070-6794718 Int. FS Via Roma, 6 - 09100 CAGLIARI
FIRENZE 055-2353870/486515
Piazza Baldinucci, 2/R - 50136 FIRENZE
FOGGIA 0881-703725/722160
P.le Vittorio Veneto - Staz. FS (lato nord) - 71100 FOGGIA
GENOVA 010-2742531 Piazza Acquaverde, 5 - 16126 GENOVA
MILANO 02-66988408/63712006
Int. Staz. FS Piazza Duca d'Aosta - 20124 MILANO
NAPOLI 081-5672317 Fabbricato PV Stazione FS - 80142 NAPOLI
PALERMO 091-6176044 Via Roma, 28 - 90123 PALERMO
PESCARA 085-293354/4282364
Staz. Pescara C.le Via E. Ferrari, 1 - 65100 PESCARA
REGGIO C. 0965-56658/863200
Via Pacinotti, 58 - 89129 REGGIO CALABRIA
ROMA 06-4871946/47307768 Via Marsala, 75 - 00185 ROMA
TORINO 011-5097310/5098483 Via Sacchi, 45 - 10125 TORINO
TRIESTE 040-3794267
Dep. Locomotive FS V.le Miramare - 34100 TRIESTE
VENEZIA 041-932558/784547
Via Parco Ferroviario, 59 - 30030 Chirignago (VE)

LA VOCE DELLE ATTIVITA' FERROVIARIE
Mensile di approfondimento politico/sindacale e tecnico
Proprietà del sindacato FastferroVie

Anno IV - N° 10-11/2009
Autorizzazione del Tribunale di Roma
n° 353 del 14 Settembre 2006

Direttore Responsabile: ***Pietro Serbassi***
Direttore: ***Luca Vitali***
Responsabile di Redazione: ***Antonio Scalise***
Redazione: Chiara bandieri, Aniello Carpenito, Angelo D'Ambrosio,
Carlo Nevi, Vincenzo Notarnicola, Vincenzo Multari

Progetto Grafico: ***Antonio Scalise*** e ***Luca Vitali***

Hanno collaborato a questo numero: Agostino Apadula, Ennio Pirozzi, Cristina Mela, Antonio Vitiello, Graziano Badolato, Mauro Carelli, Ing. Natale Italiano

Foto: Fototeca FS
Archivio fotografico FastferroVie curato da:
Attilio Di Iorio, Mauro Beltramello, Carmine Pellegrino

Copia: euro 2.00
Abbonamento euro 18.00
Abbonamento Sostenitore euro 450.00
I versamenti devonoessere effettuati sul c/c Bancario nà 13 intestato a FastferroVie,
presso ist. San paolo IMI agenzia 39 - Roma Termini
(Indicatore nome, cognome, indirizzo e causale del versamento)

Stampa: Empograph - 00010 Villa Adriana (Roma)
Chiuso in tipografia: il 21 Dicembre 2009

A pensar male si fa peccato ...

di Pietro Serbassi

Il 2009 è stato un anno di fondamentale importanza per le ferrovie e i ferrovieri italiani. Ma le prospettive per il 2010 sono ancora nebulose.

Nell'editoriale di fine anno è buona abitudine fare il punto della situazione, relazionare sull'attività sindacale svolta e lanciare le basi per l'attività da svolgere nell'anno venturo.

Chiaramente se è buona norma negli anni di normale attività sindacale, diventa necessità in un anno come il 2009 che per i macchinisti italiani ha la stessa valenza che il 1989 ha avuto nella storia politica Europea.

A qualcuno l'associazione sembrerà eccessiva ma ritengo che per i macchinisti - e mi sia concesso dire anche per molte altre categorie di ferrovieri - il paragone non è assolutamente fuori luogo.

L'anno che sta per chiudersi - con il culmine nella metà del mese di maggio - segna la storia del trasporto ferroviario in Italia, sia per quanto riguarda l'accordo che segna innegabilmente il cambio epocale dell'equipaggio treno, sia per quello che rilancia nel Gruppo FS l'ammortizzatore sociale più tutelante come il Fondo Bilaterale di Sostegno al Reddito, sia ancora per l'accordo trilaterale fra Ministero dei Trasporti, Associazioni Datoriali e Organizzazioni Sindacali, che riesce ad individuare un percorso programmatico per la stipula del CCNL della Mobilità quale nuovo contratto di comparto che unifica i due attuali CCNL degli Autoferrotranviari e delle Attività Ferroviarie.

Accordi che dopo diverso tempo hanno sicuramente raggiunto un risultato poco gratificante quale la rottura del fronte sindacale, che si è andata a sommare a quella maturatasi fra le confederazioni in merito all'accordo interconfederale sulla riforma dei contratti di lavoro.

È evidente che quando si consumano tali rotture, molte risorse del fronte sindacale vengono disperse in guerre di posizione, tanto che il sindacato agli occhi delle imprese fa la figura dei famosi "polli di Renzo" nella celebre opera del Manzoni.

… l'anno che sta per chiudersi segna la storia del trasporto ferroviario in Italia …

Comprendiamo le dinamiche interne e le scelte di ciascuna organizzazione, comprendiamo un po' meno sparare ad alzo zero su tutti per poi ricercare il dialogo con il nuovo anno, finita la tornata disdette.

Altrettanto schematicamente, vorrei far notare che anche da parte del Gruppo FS sono state fatte scelte da

rivoluzione copernicana, solo appena meno importanti di quella avviatasi dopo la famosa "direttiva D'Alema" sulla divisionalizzazione. Infatti non riuscirei a trovare parole diverse per descrivere oggi i contratti di servizio con le regioni per il trasporto regionale, se non la cessione del ramo d'azienda della "Direzione Trasporto Regionale Lombardia" che si sta fondendo con la parte passeggeri delle Ferrovie Nord Milano, dando così vita ad un percorso di fusione che ha portato, con il primo step nel mese di novembre scorso, alla nascita della società TLN. Non possiamo poi non ricordare la messa a gara del trasporto regionale Piemonte in tre lotti, con l'applicazione di una "clausola Sociale" definita da una legge del "ventennio", senza il minimo pudore della Presidente della regione, che sotto lo slogan di uno pseudo liberismo spera di addentrarsi nella prossima campagna elettorale accodandosi dietro coloro che, molto qualunquisticamente, ritengono che tutti i mali del trasporto ferroviario regionale siano colpa di ferrovieri privilegiati.

Altri eventi che segnano indelebilmente il 2009 possiamo vederli nella riorganizzazione delle aziende d'ol-

tralpe, che si strutturano sempre di più prendendo direttamente il controllo di imprese ferroviarie minori del trasporto merci, traendone profitto, mentre Trenitalia continua a ritirarsi inesorabilmente da questo mercato perché ritiene impossibile raggiungere utili di gestione senza l'imprescindibile condizione del treno guidato da un solo macchinista per l'intera penisola! Non vorrei dimenticare di far notare quanto sia diventato facile in Italia, rispetto agli altri Paesi UE, costituire di un Impresa Ferroviaria. Basta un "bravo burocrate" che sa preparare documenti - come ad esempio un ex capo gestione FS - per fare "soldi" costituendo imprese ferroviarie sulla carta, con un minimo investimento, per poi ricercare prima un partner con cui avviare l'impresa e al quale vendere successivamente l'idea imprenditoriale. Quando dico ciò mi viene in mente la costituzione e l'evoluzione di quella società che è nata sotto il nome di "Ferrovie del Mediterraneo", ma se ne potrebbero fare altri.

Le difficoltà che il sindacato sta attraversando poi possono evidenziarsi nella sostanziale impotenza nel contrastare il far west che si è creato nel trasporto ferroviario, dove una liberalizzazione sconsiderata e fatta con preoccupante pressapochismo sta permettendo un continuo "assalto alla diligenza" (leggi Trenitalia) da parte delle società d'oltralpe, che vengono sempre più allo scoperto man mano che si sciolgono gli "ascari" mandati in avanguardia. Potremmo fare anche in questo caso diversi esempi come le società RTC trasporto merci, dove è entrata a pieno titolo la DB tedesca ed NTV trasporto alta velocità, dove è entrata con un forte azionariato la SNCF francese, la quale in attesa di entrare in esercizio sta facendo fare esperienza di condotta ai macchinisti in formazione come secondi agenti sui treni merci di RTC.

… una liberalizzazione sconsiderata e fatta con preoccupante pressapochismo sta permettendo un continuo "assalto alla diligenza" (leggi Trenitalia) …

Come diceva un noto politico, "a pensar male si fa peccato, ma spesso ci si azzecca!".

Anche per il settore degli appalti è innegabile che è stato un anno di grandi cambiamenti, infatti le nuove gare, che hanno causato diversi momenti di notevole crisi, hanno cambiato la geografia delle imprese appaltatrici

È evidente che di cose ne sono accadute e abbiamo trascurato quelle che non sono direttamente legate al mondo del lavoro, come la scelta del Gruppo FS di abbandonare la banca storica San Paolo Imi per passare all'Unicredito, creando non pochi disguidi nel pagamento degli stipendi nei mesi autunnali.

Il lungo elenco non può che concludersi con quello che è necessario fare nel prossimo anno ed evidentemente deve essere il CCNL della Mobilità, quel contratto unico che non si riesce a fare anche per l'immobilismo della politica, che non sembra capire che il trasporto ferroviario è il più importante volano per la ripresa economica del Paese.

Non solo, oltre alla necessità del contratto unico di settore che deve vincere le resistenze di chi ormai sembra voler difendere il proprio orticello a discapito degli interessi generali, è altrettanto necessario che l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria acquisisca il pieno controllo di tutte le competenze e gli strumenti necessari per diventare il vero garante della sicurezza del trasporto ferroviario italiano. I tempi previsti per il suo avvio sono ormai stati largamente superati, la soluzione delle criticità di gestione del personale sembra prendere strade sempre molto lunghe, grazie anche al continuo rimpallo di responsabilità fra una RFI reticente a cedere e un agenzia poco decisa nel ricevere; nel frattempo il personale che vi opera continua a doversi districare giornalmente fra il senso di responsabilità del proprio ruolo e le difficoltà che il proprio "ente pagatore" lega alle difficoltà gestionali proprie.

L'evidenza di quanto sarà difficile affrontare il 2010, risulta evidente anche da dati di fatto che forse sembrerebbero poco rilevanti, come l'incidente ferroviario accaduto alla Sbb Cargo Italia il 14 dicembre quando un treno merci, "sfuggito" al controllo del personale, è andato a sbattere dopo alcuni chilometri contro un'automotrice. L'episodio non ha avuto alcuna particolare eco sulla stampa, mentre se un tale incidente capita a convogli di Trenitalia si adoperano fiumi d'inchiostro. Lungi da me l'idea di attirare l'attenzione su una disgrazia; la mia vuole solo essere una considerazione su di un sistema che sembra propenso a catturare il mercato economicamente ricco del trasporto ferroviario non aumentando le tonnellate trasportate su rotaia, ma rodendo solo quelle di Trenitalia.

Con quali sistemi? Ma certamente utilizzando forme esasperate di dumping sociale e chiedendo l'intervento dell'antitrust un giorno si e l'altro pure, per la presunta attività prevalente di Trenitalia.

In conclusione, a nome della redazione e della Segreteria Nazionale FAST FerroVie auguro a tutti voi e alle vostre famiglie un Sereno Santo Natale e un buon anno 2010.

C'era una volta: Lombardia, Piemonte... avanti il prossimo

di Vincenzo Multari

L'organizzazione e la gestione del Trasporto Pubblico Locale affrontato in maniera diametralmente diversa in Lombardia e in Piemonte.
E' necessario che non ne facciano le spese utenti e lavoratori.

Nasce TLN, 11 novembre 2009 le OOSS si incontrano con i vertici TNL neo società chiamata ad assicurare tutto il traffico ferroviario locale in Lombardia, al cospetto della Dirigenza di Trenitalia e di LeNord, convenendo sulla procedura di affitto del ramo di azienda denominato "Direzione Regionale Lombardia a favore di Trenitalia – LeNord S.r.l." con decorrenza 11 novembre 2009, data in cui i dipendenti di Trenitalia e di Le Nord vengono liquidati con l'ultimo stipendio da parte delle società cedenti mentre, il primo dalla subentrante TLN S.r.l., sarà erogato in data 27 novembre 2009.

Trenitalia e LeNord hanno fornito l'elenco normativo di tutto il loro personale interessato al trasferimento al quale, durante i prossimi 11 mesi, rimane garantita l'invariabilità del rapporto di lavoro, senza interruzione o modifica alcuna del trattamento economico e normativo previsto dai rispettivi vigenti CCNL, dai contratti di secondo livello e dagli accordi aziendali vigenti.

Durante gli 11 mesi in cui sarà in essere l'affitto dei rami d'azienda, ai lavoratori provenienti dalle due società verranno anche garantiti i rispettivi trattamenti previdenziali, l'accesso ai propri fondi di previdenza complementari, le specifiche concessioni di viaggio.

… qualora non si concretizzasse il definitivo conferimento del ramo d'azienda verso Trenitalia - LeNord Srl, il rapporto di lavoro del personale verrà ricostituito presso Trenitalia SpA e LeNord Srl …

Data la natura temporanea dell'affitto, qualora non si concretizzasse il definitivo conferimento del ramo d'azienda verso Trenitalia - LeNord S.r.l., il rapporto di lavoro del personale verrà ricostituito presso Trenitalia S.p.A. e LeNord S.r.l., rimanendo invariati inquadramento e anzianità di servizio maturati all'atto del passaggio.

Un passo indietro che, oggettivamente, appare più un mero passaggio teorico che una prospettiva immaginabile, a fronte della determinazione politica ed economica già mostrata da tutti i soggetti imprenditoriali interessati al progetto.

In buona sostanza, quindi, possiamo dire che per 11 mesi il personale trasferito nella nuova società rimane come sotto una campana di vetro, ben conservato e senza subire cambiamenti.

Anche per questo, l'obiettivo della FAST FerroVie e di tutti gli altri sindacati stipulanti l'accordo dell'11 Novembre scorso è quello che, quando la campana si alzerà, esistano già regole e parametri contrattuali, condivisi dalle parti, che assicurino a tutto il personale trasferito il mantenimento delle condizioni retributive, formative e previdenziali pre-esistenti l'intesa in questione.

E' anche vero, però, che se questo è il postulato di partenza, il confronto che andrà a prendere corpo a partire dal 15 dicembre prossimo avrà uno spettro d'attenzione estremamente articolato e costituirà, in ogni caso, un ineluttabile punto di riferimento per tante altre vertenze similari o addirittura contrattuali; ragion per cui, visti i pochi mesi a disposizione, bisogna delineare nel più breve tempo possibile un cammino proficuo e condiviso da percorrere individuando, da parte sindacale, le asperità più impegnative da affrontare e superare di slancio e gli obbiettivi da perseguire con assoluta tenacia.

Se in Lombardia c'è aria di confetti, rimanendo comunque in attesa di saggiarne la qualità della mandorla, in Piemonte c'è solo aria, che si spera sia sufficiente a dare ossigeno a quella fetta di personale che oggi si trova tra l'incudine e il martello.

Infatti il Piemonte, trasmettendo alla Gazzetta Europea i primi tre bandi per la liberalizzazione dei treni pendolari, ufficializza l'apertura del mercato ferroviario.

Le gare interessano i due bacini del “Piemonte Nord-Orientale” (provincie di Novara, Vercelli, Biella e Verbano-Cusio-Ossola), “Sud-Orientale” (provincie di Alessandria, Asti e collegamenti con Genova) e la Direttrice Interregionale Torino – Milano, per un valore di oltre 600 milioni di euro per 6 anni. Altri tre bacini verranno banditi successivamente.

“La scelta dei lotti”, dice l’Assessore Borioli, “è per rendere più contendibile il servizio”. Purtroppo, se la strada per la liberalizzazione è sempre in discesa, resta aperto invece lo scontro tra il Governatore Bresso e l’A.D. del Gruppo FS Moretti; una contrapposizione che rischia di creare buchi vertiginosi e un effetto cratere. La regione, l’estate scorsa, ha sospeso la trattativa con Trenitalia per il rinnovo del contratto di servizio, scaduto nel 2007, contestando un incremento eccessivo dei costi e annunciando la decisione di ricorrere alle gare per selezionare i gestori (ipotesi già disegnata da tempo in questa regione), chiedendo nel contempo a FS un accordo-ponte di 3 anni, che costituiscono il periodo in cui le imprese vincitrici riusciranno ad attivare il servizio.

A questo punto, ovviamente, si è inasprito il confronto, per cui le Ferrovie dello Stato mettono nero su bianco di essere disposte ad effettuare il servizio solo per 9 mesi, cioè da Luglio scorso data di interruzione della trattativa, ad Aprile, un periodo di tempo utile e sufficiente, a loro dire, per espletare le gare.

Finisce che, tra incontri e scontri sul palcoscenico della progettazione di un futuro per il trasporto ferroviario in una regione così vasta, popolosa e importante, ricompare inquietante l’incudine per cui, cercando di evitare le incombenti martellate, i ferrovieri incominciano a chiedersi se sarà possibile che Trenitalia possa realmente sospendere un servizio pubblico, innescando così polemiche giustamente condivise ed enormi preoccupazioni occupazionali su migliaia di lavoratori del comparto in regione.

… i ferrovieri incominciano a chiedersi se è possibile che Trenitalia possa realmente sospendere un servizio pubblico …

In ragione di questo, l’assessore Borioli dice di comprendere le inquietudini e di essere pronto a fare gli approfondimenti e i confronti necessari sulla clausola sociale, sugli inquadramenti contrattuali, sullo status giuridico e sui livelli occupazionali, ribadendo comunque la propria convinzione che la strada indicata dalle Direttive Europee sia funzionale, sia per determinare miglior equilibrio tra costi e servizi che per consentire miglioramento nella qualità dei treni.

multarivincenzo@fastferrovie.it

Politiche Manutentive

a cura dell'Ing. Natale Italiano

Introduzione

La Manutenzione è uno dei processi fondamentali per la gestione del sistema di qualità di una qualsiasi realtà che gestisce processi produttivi.

Essa consente di valorizzare il prodotto finale (caso degli impianti produttivi) o di conservare/ripristinare un prodotto mediante un'efficiente organizzazione delle attività volte a prevenire o a riparare i malfunzionamenti.

Un'adeguata applicazione delle politiche manutentive garantisce lo sviluppo di corrette procedure che consentono ad ogni operatore un'immediata applicazione direttamente sul campo.

L'imperativo Aziendale di ottimizzare gli oneri di esercizio e il consolidamento dell'approccio analitico dei parametri di prestazione delle strutture impone, necessariamente, l'analisi di un processo manutentivo.

Le premesse e gli obiettivi trovano una naturale identità nelle politiche tipo **R.C.M.** (***Reliability Centered Maintenance***), dove disponibilità, sicurezza ed oneri manutentivi di beni e servizi complessi rappresentano una sostanziale porzione dei costi globali.

L'approccio **R.C.M.** attraverso una dettagliata valutazione analitica del sistema primario, si propone di definire, in modo sistematico, un piano di manutenzione preventiva (programmata, su condizione e predittiva) in modo da massimizzare la disponibilità, garantire l'affidabilità intrinseca ed eliminare le operazioni di scarso beneficio economico.

1 Manutenere: come?

1.1 Prologo

La manutenzione di un sistema, quando si prendono in considerazione aspetti di costo, sicurezza in senso generalizzato, disponibilità ed affidabilità di missione, rappresenta una continua ricerca del conveniente bilanciamento di vari fattori.

Generalmente la manutenzione è intesa come **AZIONE**, sui fattori che determinano il sistema, di tipo correttivo (es. intervento su rottura).

Altre esigenze hanno in seguito creato concetti e requisiti come l'affidabilità (logistica e di missione) e la manutenibilità.

Nasce il cosiddetto "**controllo qualità**" e l'intervento preventivo, tipicamente su base programmata.

La "**probabilità che un sistema sia capace di realizzare la funzione richiesta entro un dato periodo**" compie un notevole incremento ma questo avviene anche per i costi, specialmente se si considera l'implementazione di nuovi modi di contabilità del tempo.

L'evoluzione di metodologie e di strumenti di misura, monitoraggio e diagnostica vede nascere politiche preventive di tipo condizionale e, in senso più lato, predittive.

Manca però un legante che organizzi in modo sistematico la selezione e le priorità, secondo criteri o vincoli stabiliti, tra le varie politiche e la chiusura

d'anello con il mondo della progettazione.

Al contrario, **R.C.M.** le fa proprie e anzi ne discende in maggior profondità, focalizzandosi sulla **singola azione risolutiva e per singolo modo di disfunzione analizzato**, al punto che una caratterizzazione di processo secondo lo schema classico mantiene una utilità poco più che accademica.

Occorre anche premettere, a fronte dei vantaggi ottenibili, che **R.C.M.** è un metodo che richiede un notevole impegno implementativo, strette collaborazioni tra ente proprietario, responsabili del sito e manutentore ed efficienti gestioni, procedure e flussi informativi.

Se però tali livelli non sono quelli desiderati o se gli oneri sono elevati e non suscettibili di ulteriori ottimizzazioni, il problema deve tornare alla fase di progetto, in quanto verranno spesso coinvolte questioni di inadeguatezza o manutenibilità.

Per quanto riguarda poi il punto **3)**, la logica **R.C.M.** aiuta nella selezione di ciò che è realmente importante fare a fronte di ciò che non porta un reale valore aggiunto.

Dato che **R.C.M.** è un processo "***life-cycle***", il programma iniziale deve essere inoltre costantemente monitorato ed aggiornato con il procedere dell'esperienza.

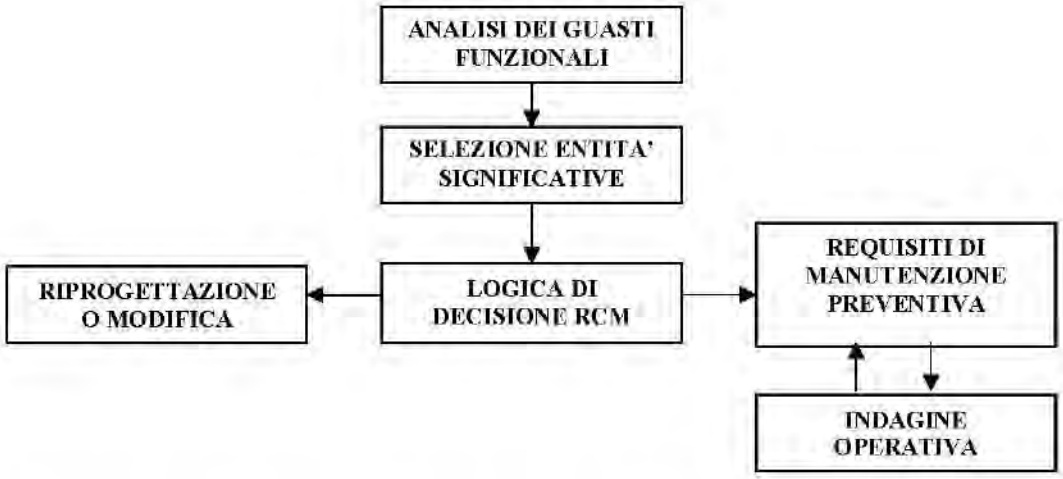


Figura 1 – Filosofia di base dell'approccio RCM. Si noti come, per casi particolari, si possa avere una immediata retroazione a livello progettuale.

2 Metodologia R.C.M.

2.1 Obiettivi

L'applicazione della metodologia **R.C.M.** ha lo scopo fondamentale di stabilire un programma di manutenzione (**cosa, come, quando**) iniziale, ovvero nel critico periodo di prima attivazione di un sistema tecnicamente e/o tecnologicamente "nuovo", con gli obiettivi di:

raggiungere i "*livelli intrinseci*" di affidabilità e sicurezza;

riportare il sistema a tali livelli nei casi in cui si presentino anormalità;

realizzare tutto ciò al minimo costo.

È opportuno soffermarsi un attimo sulle implicazioni del punto **1)**.

I nominati "***livelli intrinseci***" sono una proprietà di progetto ed ingegnerizzazione del sistema ed il servizio di supporto manutentivo è chiamato al loro raggiungimento e mantenimento, a fronte di un inevitabile onere.

2.2 Filosofia di base

L'approccio **R.C.M.** comporta la raccolta di tutte le informazioni tecniche relative alle entità funzionali costituenti il sistema.

Queste consistono principalmente nelle FMECA ma vengono pesantemente coinvolte anche analisi di sicurezza ***(Safety Integrity Level***), alberi funzionali e di guasto, esperienze di similitudine.

Figura 1 – Filosofia di base dell'approccio RCM. Si noti come, per casi particolari, si possa avere una immediata retroazione a livello progettuale.

Con riferimento alla schematizzazione di **Figura 1**, è in base ai guasti funzionali (perdita della capacità di adempiere alla funzione prevista) ed alle loro conseguenze che vengono selezionate le entità significative *(significant item*s) che saranno oggetto di applicazione della logica **R.C.M.**

Generalmente, una entità significativa è costituita da un componente associato ad uno specifico modo

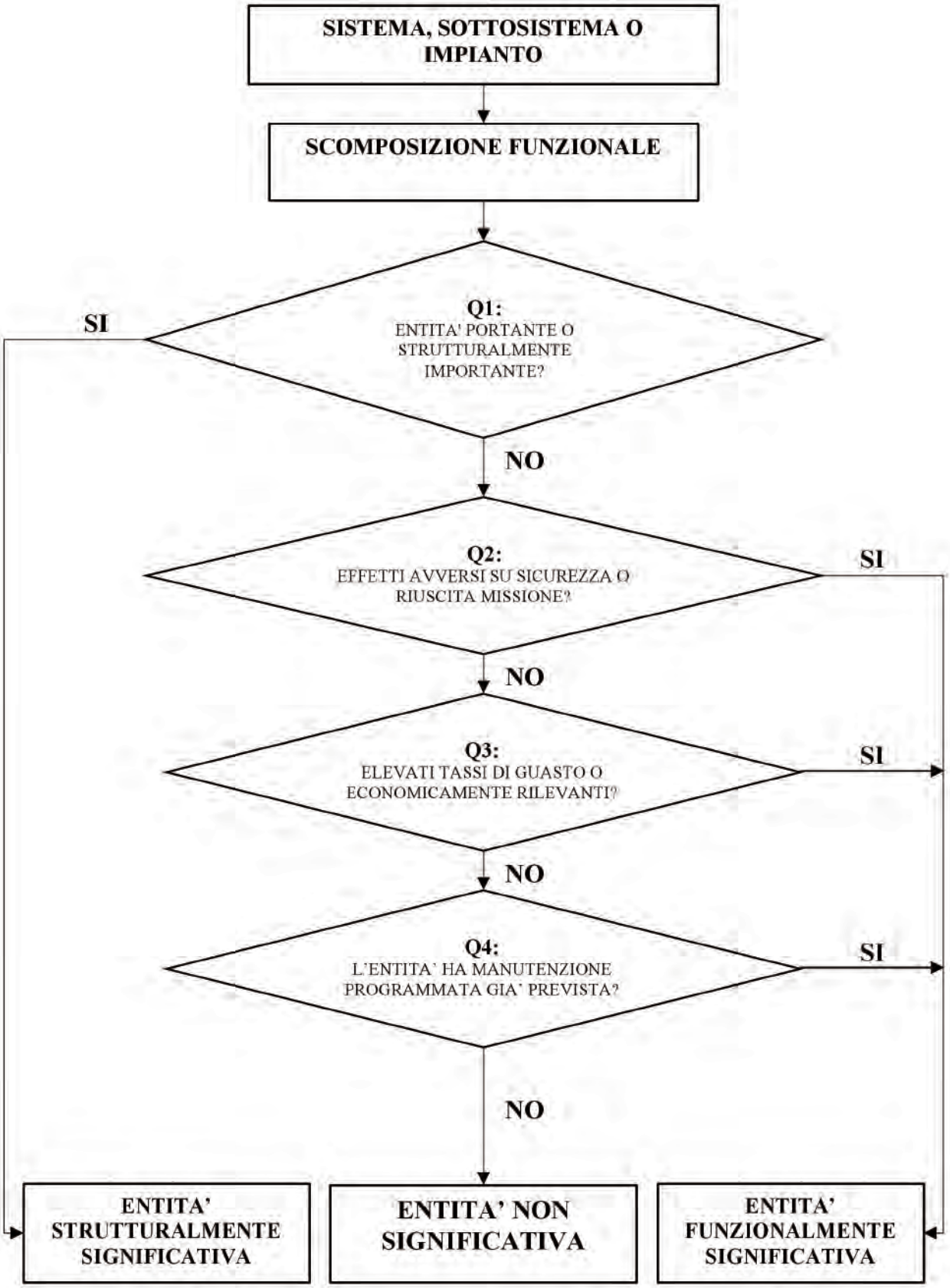


Figura 2 – Logica RCM per la selezione delle entità significative. I criteri di risposta devono essere valutati su base quantitativa e provengono principalmente dalla FMECA.

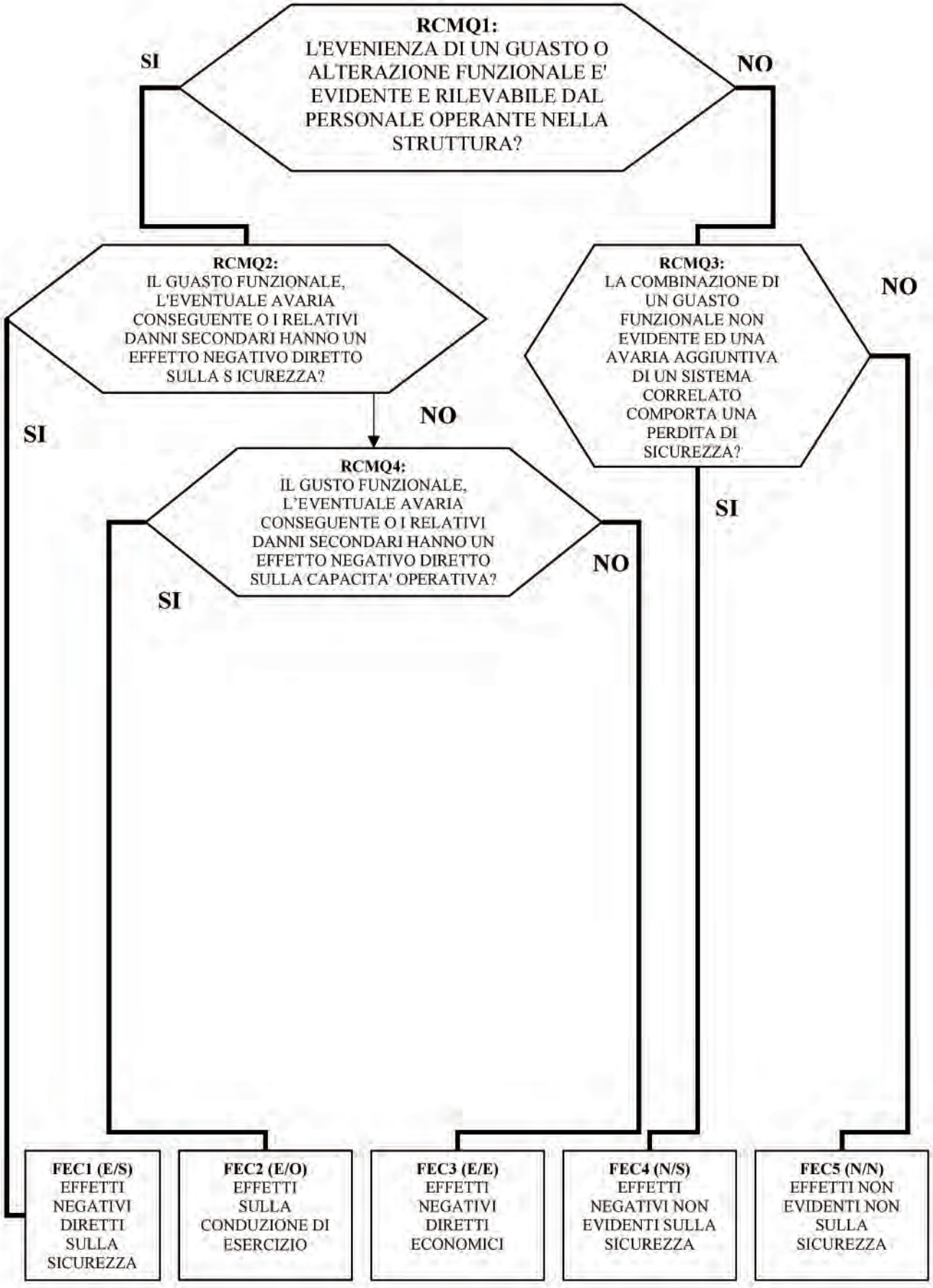


Figura 3 – Analisi RCM livello 1. Sulla base dei responsi ai quattro quesiti fondamentali, ciascuna entità confluisce in una delle cinque categorie di effetti (FEC).

di guasto.

L'output del processo deve essere il requisito di manutenzione (istruzione operativa).

Se non si dispone di dati sufficienti, la logica porterà a posizioni conservative che potranno in seguito essere migliorate attraverso opportune tecniche di indagine *(age exploration*).

Se tutto questo non può essere convenientemente raggiunto, occorrerà tornare a livello progettuale.

2.3 Selezione delle entità

Il processo prende avvio selezionando, nell'insieme delle entità funzionali associate ai rispettivi modi di guasto, quelle che, in funzione della criticità rivestita, dovranno essere soggette ad adeguata procedura logistica.

Tali entità (**Figura 2**) vengono normalmente definite MSI *(Maintenance Significant Item*) e divise secondo implicazioni funzionali *(Functional SI*) o strutturali *(Structural SI*).

Tutte le entità non rientranti in questi due insiemi vengono "declassate" di importanza. Almeno in prima istanza, queste possono essere trattate con manutenzione correttiva o *condition monitoring*.

3 Applicazione della logica R.C.M. alle entità funzionali

3.1 Livello 1

L'attuazione della vera e propria logica RCM inizia a questo punto, mediante l'applicazione di quattro interrogativi per ciascuna entità selezionata (Figura 3).

In questa fase, ogni FSI *(Functional Significant Item*) viene valutata in base alla sua evidenza per l'equipaggio ed alle conseguenze, immediate o differite, su sicurezza, capacità operativa e costi di riparazione.

A questo livello si tiene conto, quindi, della presenza di **monitoraggio/diagnostica** e di alternative (ridondanze o riserve).

L'output della fase è la collocazione di ciascuna entità in una delle cinque categorie degli effetti di guasto (FEC, *Failure Effect Categor*y).

3.2 Livello 2

L'RCM livello 2 prevede l'applicazione di uno specifico **processo decisionale** a ciascuna delle categorie degli effetti.

A questo stadio, la capacità del progettista e l'esperienza del manutentore sono chiamate a realizzare una **sinergia** finalizzata a ricercare una o più azioni *(task*) "applicabili ed efficaci" nei confronti dell'entità in esame, in modo da prevenirne gli effetti indesiderati.

Ovviamente, il processo decisionale varia da categoria a categoria in funzione della gravità delle possibili conseguenze di guasto ed è più stringente per le due FEC correlate alla sicurezza, dalle quali può anche risultare una riprogettazione obbligatoria.

Le azioni da prendere in esame sono essenzialmente demandate alla loro risolutività e, nel caso di conseguenze meramente economiche, anche alla loro convenienza e possono spaziare da semplici azioni di mantenimento a ispezioni più o meno approfondite, verifiche, sostituzioni programmate etc..

Come anticipato, all'interno delle categorie **non afferenti la sicurezza**, ogni azione risultante, per quanto risolutiva, deve poi essere vagliata in termini di costo/beneficio: se l'azione possibile costa più dell'eventuale riparazione e relative conseguenze, non se ne fa nulla.

Di nuovo: **ogni azione messa in atto, per quanto tecnicamente efficace, deve essere giustificata da imperativi di sicurezza o da valutazioni economiche**.

4. Conclusioni

Tutto ciò premesso sarebbe auspicabile nel settore manutentivo ferroviario in modo da comprendere meglio gli effetti delle soluzioni tecniche sulla durabilità e sicurezza dei rotabili, oltre che per meglio operare in sede di progettazione.

Gli obiettivi di sicurezza dovrebbero portare ad esaltare quelle azioni di manutenzione che producono benefici sia in termini economici che in termini di salvaguardia della vita umana **mediante accorgimenti non eccessivamente onerosi ma sistematici**.

In tal senso, prendersi cura del patrimonio disponibile, incrementandone il potenziale di efficacia, fruibilità e sicurezza, significa considerare la **programmazione dell'obsolescenza come parte integrante della elaborazione progettuale** e quindi come **strumento** per garantire il mantenimento delle condizioni di sicurezza e funzionalità struttura dei rotabili oggetto del piano manutentivo.

Pertanto, un corretto piano di manutenzione, qualunque sia la politica manutentiva utilizzata, diventa uno strumento indispensabile per concretizzare tutte quelle strategie tecniche volte sia a contenere il consumo di risorse, che a garantire un adeguato livello di sicurezza fruibilità dei mezzi.

Infine, risulta essere uno strumento indispensabile agli operatori del servizio, in quanto fornisce tutte le indicazioni necessarie per l'esecuzione di una corretta manutenzione sia meccanica che impiantistica.

naitali@tiscali.it

Il Treno conviene? Modelli e casi di successo del trasporto intermodale

di Mauro Carelli

Si è svolto tra venerdì 16 e domenica 18 ottobre 2009 a Milano, presso il quartiere fieristico Rho - Pero, il "Transpotec 2.0", l'evento dedicato all'innovazione nel mondo dei veicoli industriali, commerciali e dei rimorchi.

In tale occasione c'è stato il congresso intitolato: "*Il treno conviene? Modelli e casi di successo del trasporto intermodale",* organizzato dalla redazione del Sole 24 Ore ed al quale hanno partecipato, in ordine di interventi:

- Morena Pivetti, giornalista de Il Sole 24 Ore
- L'onorevole Bartolomeo Giachino, Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti
- Rosario Ambrosino, Amministratore Delegato TNT Express e Presidente AICAI
- Maria Virginia Blasi, Responsabile Logistica Procter & Gamble
- Armando de Girolamo, Vicepresidente Confetra e Presidente ASSOFER
- Giuseppina Della Pepa, Segretario Generale ANITA
- Marco Terranova, Amministratore Delegato SBB Cargo Italia.

Apre il convegno la giornalista **Morena Pivetti** che chiarisce subito l'importanza del trasporto su rotaia e quindi dell'intermodalità soprattutto se si valutano tre punti importanti: la congestione del traffico, l'elevato prezzo del carburante e l'inquinamento atmosferico.

Per questi motivi l'Europa vuole rilanciare il trasporto su rotaia mentre in Italia questa modalità, almeno per quanto riguarda le merci, non è abbastanza sviluppata, anche a causa della mancanza di incentivi statali che permettano di migliorarne il servizio.

L'onorevole **Bartolomeo Giachino** interviene dicendo che in Europa il costo da congestione del traffico è di circa 100 Miliardi di euro ed il costo da incidenti stradali è di 180 Miliardi di euro annui; di questi 280 Miliardi, $^1/_6$ è dell'Italia in quanto nazione con il *gap* maggiore.

Per ridurre questo *gap* è indispensabile investire sulla logistica ed in particolare sul trasporto Cargo attraverso la ferrovia.

Rosario Ambrosino è convinto che l'intermodalità sia un passaggio molto importante in quanto ha un enorme vantaggio "teorico" in termini di impatto ambientale, traffico e puntualità ma presenta difficoltà per la *geograficità* italiana.

Il trasporto merci deve essere affidabile e puntuale e non è sempre semplice gestire in condizioni di intermodalità quello su rotaia e quello su gomma.

Maria Virginia Blasi, Responsabile Logistica Procter & Gamble dichiara che la sua azienda ha come

… l'Europa vuole rilanciare il trasporto su rotaia mentre in Italia questa modalità, almeno per quanto riguarda le merci, non è abbastanza sviluppata, anche a causa della mancanza di incentivi statali che permettano di migliorarne il servizio …

obiettivo quello di arrivare, entro il 2015, al 30% di intermodalità in Europa rispetto al 7% attuale.

Con la crisi del petrolio l'azienda si è resa conto che non si possono fare progetti a lungo termine perché con un consumo di 720 milioni di litri di gasolio è rischioso non cambiare rotta, quindi ha puntato sul progetto "TINA" che sta per "*Train Intermodality New Approach*" ma potrebbe anche stare per "*There is no alternative*".

Armando De Girolamo spiega che bisogna investire in ferrovia e bisogna avere il coraggio per farlo. Basti pensare che Fiat, per spedire i suoi motori, usa il trasporto su gomma quando potrebbe benissimo usare i treni. Serve un inversione di tendenza, iniziando a fare una vera e propria opera di sensibilizzazione verso il problema.

Per riuscire a farlo, i vari mezzi di trasporto devono interfacciarsi regolarmente e senza intoppi; non devono esserci stazioni chiuse nel weekend e servizi presenti solo in alcune ore della giornata, e la burocrazia non deve creare rallentamenti nelle operazioni.

Giuseppina Della Pepa è invece molto drastica e sostiene che l'intermodalità in Italia sta morendo, in quanto si privilegia il trasporto su gomma solo perché più efficiente. Occorre quindi adoperarsi nella direzione di una maggiore funzionalità del trasporto ferroviario, e deve essere il governo *in primis* a decidere di puntare su questa strada.

A questo punto il Sottosegretario Bartolomeo Giachino si sente di dover precisare che ritiene infondata questa drasticità e spiega che il ministro dei Trasporti si è già impegnato a introdurre il Ferro Bonus (una serie di incentivi per il trasferimento delle merci da gomma a ferro *n.d.r.*) che aiuterà enormemente la ripresa del cargo ferroviario per poter così puntare sull' intermodalità.

Marco Terranova, Amministratore Delegato SBB Cargo Italia ha qualche dubbio.

E' convinto che la ferrovia che vogliamo debba ancora venire e che si debba sviluppare la concorrenza per avere qualità e affidabilità dei servizi.

Per far si che la ferrovia sia un efficace mezzo di trasporto delle merci è indispensabile che il treno parta ogni giorno alla stessa ora e arrivi a destinazione ad una certa ora. E poi c'è la liberalizzazione ed in Italia, nonostante le belle parole, non è il massimo perché, anche se iniziano a essere percorse vie di liberalizzazione, la politica non sta per nulla aiutando in questa via.

Conviene davvero.

Il treno conviene?
Questo era il titolo di un convegno a cui abbiamo partecipato qualche settimana fa. Politici, imprenditori, giornalisti, sindacalisti, studiosi convenuti hanno dimostrato che si, certamente conviene il treno. Chi non è d'accordo su una cosa così evidente, lampante? Il treno è economico, non inquina. Anche noi abbiamo annuito lungamente, ascoltando gli interventi dei qualificati ospiti.
La mattina dopo, però, mentre ci facevamo la barba, ci ripensavamo. Ma è vero davvero, che il treno conviene? E' vero che tutti noi siamo talmente convinti che il treno conviene che facciamo di tutto per stimolarne lo sviluppo e l'utilizzo?
Perché se ci riflettiamo bene, possiamo facilmente notare come noi viviamo in uno Stato che pur riempiendosi la bocca di sviluppo del trasporto ferroviario, nulla fa in suo favore. Non c'è stato governo, negli ultimi decenni in Italia, che non abbia lesinato (e molto spesso persino ridotto) gli investimenti verso il trasporto su ferro. Lo si può desumere confrontando i dati relativi alla crescita della rete con l'andamento dell'indice che considera la percorrenza effettiva dei passeggeri.
Quest'ultimo indicatore ha avuto un aumento negli ultimi 30 anni del 46% circa, mentre i km di rete sono aumentati solamente del 2%.
Per scendere sul pratico, poi, possiamo notare tutti come l 'italiano medio si muova malvolentieri col treno, e quando lo fa, al treno non perdona nulla. Ci spieghiamo.
Poniamo che una persona debba recarsi in automobile, al mattino, da Varese dove abita, a Milano. Sa che partendo alle 7,30, a causa dell'intenso traffico non giungerà nel capoluogo lombardo prima delle 9,30. Non considererà scandaloso neanche un arrivo alle 10.
Poniamo che la stessa persona decida di fare il medesimo viaggio in treno. Partendo alle 7,37 arriverà a Milano alle 8,30. Se però, per un qualsiasi motivo, il treno dovesse arrivare alle 8,40 quella persona considererà il ritardo insopportabile, indegno di un paese civile; lo reputerà più o meno un furto. Al treno, lo ripetiamo, non si perdona nulla.
Noi riteniamo, quindi, che oltre alle politiche di incentivo verso l'utilizzo del trasporto ferroviario e alle iniziative parallele (pensiamo - solo per fare un esempio - al car shering) sia giunto il momento di pensare ad una rivoluzione culturale, che faccia davvero prendere coscienza a tutti noi del problema e delle sue possibili soluzioni. (a.s.)

carelli@fastferrovie.it

Corridoio Cinque da Lisbona a Kiev

di Graziano Badolato

Il nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione . Una via di comunicazione di enorme importanza strategica.

Il termine *"corridoio cinque"* appare di complesso significato per i molti non addetti ai lavori, per una così ampia messa a fuoco dell'idea globale di questo progetto nei suoi molteplici aspetti.

La nozione di *"corridoio"* nasce dalla necessità di garantire che le tipologie di investimento dei vari Paesi coinvolti siano coerenti; per esempio, per evitare che un Paese costruisca una ferrovia verso un valico, mentre il Paese confinante realizza un'autostrada.

Di conseguenza, la diversità dei problemi che costituiscono l'obiettivo di un progetto di tale portata, potrebbe renderne difficile l'attuazione.

Originariamente, infatti, il Corridoio V era stato concepito per collegare Trieste – Lubiana – Budapest – Leopoli, ma è stato poi progressivamente trasformato in *"corridoio Lisbona - Kiev"*.

Il nuovo collegamento ferroviario Torino - Lione rappresenterebbe uno strumento di sviluppo per l'intera comunità europea. Collegamento tra il nord e il sud dell'intero continente, ma anche snodo tra la penisola iberica e l'Europa centrale, diverrebbe una via di comunicazione di enorme importanza strategica, oltre a contribuire alla crescita economica di alcune delle regioni più industrializzate della fascia sud-europea.

L'articolo 3 dell'accordo per la realizzazione della parte comune italo-francese nella nuova Lyon Turin Ferroviarie (LTF) stabilisce che la parte comune italo – francese della nuova linea ferroviaria Torino – Lione è costituita: da un tunnel ferroviario a due canne di circa 52 km, scavato sotto le Alpi in territorio italiano e francese, comprendente una stazione sotterranea di emergenza e di servizio a Modane; in Italia, dalle opere di raccordo di detto tunnel di base alla linea storica ed alla futura linea in prossimità di Bussoleno/Brufolo; da tutte le opere annesse (stazioni, installazioni elettriche) necessarie all'esercizio ferroviario e da quelle che successivamente i due Governi riterranno debbano far parte di detta parte comune. Tali opere potranno essere realizzate per fasi funzionali.

Gli interventi per il potenziamento della linea attuale consentiranno un aumento di capacità ma non potranno evitare, all'orizzonte del 2015, situazioni di congestione della circolazione, con conseguenze negative sulla qualità del servizio.

Il progetto del nuovo collegamento transalpino costituisce una risposta adeguata alla crescente domanda di trasporto ferroviario.

Il Corridoio V è uno strumento che definisce vincitori e vinti, che alloca valore entro l'intero spazio europeo; è una soluzione di rilevanza collettiva che mobilita anche risorse pubbliche. In breve, è un intervento di una politica pubblica (*policy*); è un intervento europeo di una *policy* dell'Unione – quindi qualcosa di molto più complesso sia da definirsi che da mettersi in pratica.

Se, infatti, all'interno di uno Stato-Nazione, in linea di principio, i processi di *policy* prevedono camere di compensazione istituzionali per i conflitti sulla soluzione da realizzare prima di arrivare alla sua implementazione (attraverso i partiti, tramite i rappresentanti nelle assemblee parlamentari, o grazie alla possibilità di trovare compensazioni in altre arene di *policy*), in Europa tutto diventa più mediato, i tempi più lunghi, le camere di compensazione più incerte, gli interessi locali meno visibili, perché persi in una funzione di utilità attesa che ha necessariamente dimensione continentale.

Per interessi circoscritti incapaci di mobilitarsi, di costruire alleanze trans-nazionali e di far valere le proprie "buone ragioni" in sede decisionale, la fase di implementazione diventa dunque il solo momento in cui rivendicare i propri interessi – una strategia ambivalente, poiché tende a mettere in crisi uno strumento su cui molte ed eterogenee parti in causa sono riuscite ad ottenere l'accordo.

Per l'area politico - sociale in generale, il ricorso alle direttive europee si è rivelato, soprattutto a partire dagli anni Novanta del secolo scorso, uno strumento insufficiente, in primo luogo, per conciliare e intervenire in contesti nazionali diversi tra loro dal punto di vista socio - economico e, in secondo luogo, per superare i veti nazionali contrari a ingerenze in un ambito politicamente delicato, quale è quello della politica socioeconomica.

La sfida posta alle istituzioni comunitarie è stata dunque la ricerca di modi di intervento, alternativi (ovvero integrativi) al tradizionale processo legislativo comunitario e che fossero in grado di affrontare i problemi in maniera adeguata e flessibile.

L'eventualità che esistano interessi tagliati fuori dal processo decisionale europeo ma siano dotati di risorse sufficienti a mettere in crisi l'implementazione – come accade per il corridoio V nella tratta Torino - Lione – è un fenomeno che mette però in discussione l'intera struttura decisionale europea, e chiama in causa la legittimità delle decisioni così definite. In una struttura eterogenea e complessa come quella dell'Unione, che non è un sistema politico in senso proprio pur producendo politiche pubbliche che allocano valori, la legittimità delle decisioni collettivamente vincolanti non può essere ricercata semplicemente nelle regole elettorali per la selezione delle élites politiche cui si dà mandato a decidere: in Europa, infatti, queste élites vengono selezionate non in base ad agende politiche in competizione su questioni europee, ma da elettorati nazionali che scelgono in rapporto alle dinamiche politiche domestiche; inoltre, la delega tramite voto alimenta solo l'Europarlamento, che è uno tra i molti decisori coinvolti e neppure quello chiave.

Idealmente, dunque, un buon processo decisionale in Europa deve essere il più possibile guidato dal basso, perlomeno nelle fasi di definizione del problema e della soluzione, in modo da disegnare strumenti che tengano il più possibile conto dei diversi interessi e preoccupazioni e quindi siano destinati ad incontrare minor resistenza possibile durante la messa in opera.

Questa operazione, che si sostanzia nell'attribuzione di pesi diversi a preoccupazioni diverse, e dunque ad interessi e gruppi diversi, trasforma l'Unione in un soggetto propriamente politico.

Esistono strumenti formali – come il progetto – che l'Unione utilizza e che, a seconda della loro apertura, in conformità con il principio di sussidiarietà, possono permettere di spostare la definizione esatta delle decisioni di messa in opera.

Se questa fase rimane sufficientemente aperta, infatti, l'implementazione si presta al coinvolgimento anche degli interessi locali o circoscritti che fino a quel momento erano rimasti fuori dal gioco decisionale. In questo modo, una simile definizione dei dettagli concreti della messa in opera la trasforma in una fase ancora una volta politica più che di mera esecuzione – il che può finire per andare a discapito dell'omogeneità tecnica della soluzione perché potrebbe tendere a rispondere più alle esigenze del contesto che a quelle poste dal problema originario, così come definito a livello europeo.

Abbiamo visto, in questo caso per quanto attiene l'area socio – economica relativa al caso della tratta Torino – Lione, che l'attività di *governing* non è più esclusivamente condotta dall'azione degli Stati e che anche i processi che finiscono con lo scontarsi con le scelte propriamente regionali, impediscono l'attuazione dei progetti.

La soluzione non può essere altra che quella di saper integrare armoniosamente i diversi sistemi di trasporto sfruttando al massimo le risorse esistenti, posto che il trasporto ferroviario, competitivo sulle lunghe distanze e in presenza di elevate quantità di merci, non può competere con il trasporto stradale sulle brevi e medie percorrenze.

Per il settore merci i rapporti di competitività migliorano a favore del servizio ferroviario se si verifica una domanda di trasporto molto concentrata.

In particolare, il progetto AV nel suo complesso appare impostato sul potenziamento infrastrutturale delle linee, senza riferimento ad un disegno di rete che comprenda gli interventi prioritari in materia di nodi, di valichi e di piattaforme logistiche portuali e interne.

Sempre di più quindi andrebbero sviluppati sul territorio terminali ferroviari che garantissero l'accesso a servizi intermodali.

Per il trasporto ferroviario si tratta di rivoluzionare l'organizzazione/formazione di treni in rete, prevedendo la possibilità di effettuare treni-blocco completi che non debbano per forza servire i grandi impianti, ma che consentano aste d'accesso al servizio molto più diffuse, in modo da avvicinare ai servizi intermodali aree geografiche sempre più ampie.

Se nell'esperienza statuale occidentale il potere è stato centralizzato in un'unica autorità politica, nel caso dell'UE il potere è diffuso e frammentato tra molteplici attori e livelli di governo.

I nuovi metodi regolativi appaiono accentuare questa caratteristica, incentivando l'apertura, l'inclusione e l'interazione di una pluralità di attori e istituzioni, pubbliche e private allo scopo di garantire soluzioni efficienti.

Tuttavia rimane ancora irrisolta la questione se l'UE saprà (e come) giungere a quella sintesi tra efficienza e responsabilità per potersi definire democratica.

badolato@fastferrovie.it

Nonostante resista ancora qualche sacca di aziendalismo vecchia maniera, si cerca di mettere ordine nel settore.

Grave situazione nel settore appalti ferroviari: un ricordo che fatica a morire

di Antonio Vitiello

Le società rappresentate da Fise, quelle già impegnate e le nuove affidatarie, nel settore degli Appalti Ferroviari, in particolare nella pulizia dei treni, rappresentano ancora un *pot-pourri* di organizzazioni datoriali che stentano a dare quella svolta operativa e gestionale che da più parti viene richiesta al settore degli appalti ferroviari.

Se da un lato la Fise ha fatto proprio il motto "io non mi piego nemmeno per allacciarmi le scarpe", dall'altra il gruppo F.S. risponde che "chi è intelligente ammette gli sbagli, chi non lo è persevera nell'errore", Fast FerroVie suggerisce ad entrambi un vecchio adagio: "se ci credi veramente troverai una strada, se non ci credi fortemente troverai una scusa".

Lasciando da parte le citazioni va da sé ricordare che con l'accordo-quadro del 5 agosto scorso si è posta una pietra miliare nel settore degli appalti.

Si è cercato di stabilizzare e riorganizzare il settore lasciato per anni in balia degli umori delle imprese titolari più propense ad approfittare delle chimere degli ammortizzatori sociali che a dare seguito ai vari piani di organizzazione e riorganizzazione che di anno in anno venivano propinati alle organizzazioni sindacali (a giustificazione della concessione degli ammortizzatori sociali) e a F.S. (per compensare quelle sanzioni pecuniarie sempre paventate ma mai realmente attuate).

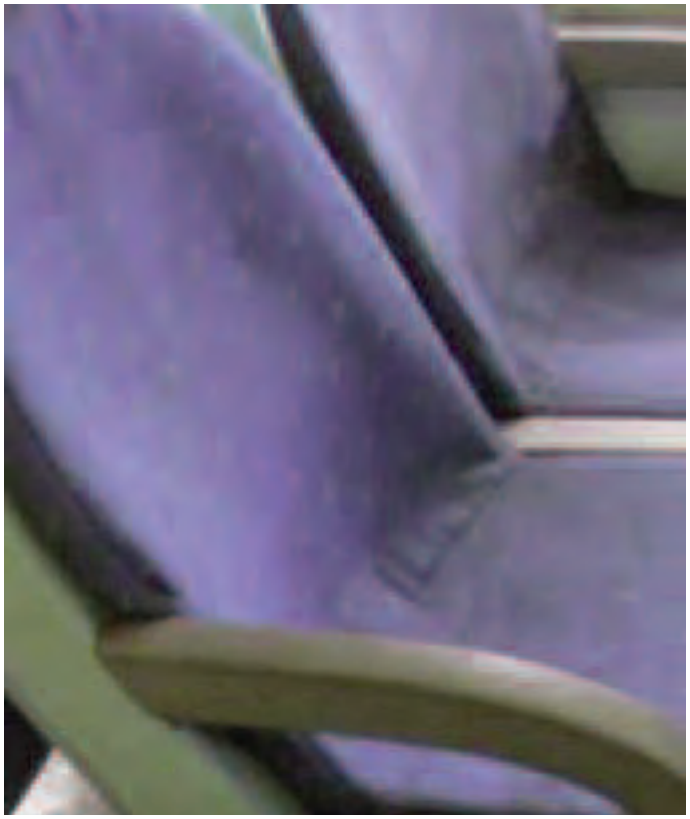
Tra difficoltà provocate dai ricorsi delle vecchie realtà appaltatrici e dai calcoli di opportunità dei vincitori dei nuovi lotti messi a gara nelle 5- 6 regioni si procede, seppur lentamente, con incontri e contatti, a volte anche quotidiani.

Nelle ultime ore si sta cercando di chiudere la partita nel Lazio, con l'ingresso della società Bioclean, ingresso che non lascia sul campo *feriti* in quanto tutti gli operatori (eccetto quelli impegnati nei servizi accessori, non andati a gara e pertanto in attesa di futura definizione) sono stati ricollocati.

Anche Fise, con l'ingresso di nuove realtà aziendali e con il cambio di presidenza, sembra cercare un dialogo che la porti ad un ruolo di tavolo in questo delicato momento.

Di tale situazione sembra approfittarne la CNCP che se da un lato con la firma del Contratto Unico della Mobilità ha assunto un ruolo di fornitore preferenziale per il gruppo F.S. dall'altro in alcune associate utilizza le orecchie da mercante per venire meno ai propri doveri (vedi il caso Multiserfer in Calabria e Pluriservizi in Sicilia, dove le scadenze contrattuali diventano opzionali).

Menzione a parte meritano alcuni singoli "prenditori" quali il gruppo Di Stasio, che nonostante la gestione commissariale del Prof. Romano Vaccarella continua a perpetrare quegli atti che l'hanno contraddistinto da quando non è stato firmato il protocollo della Mobilità,



che le aziende del gruppo non hanno voluto sottoscrivere, di fatto negando gli aumenti contrattuali previsti e le *una tantum*.

A ciò si aggiunga anche il mancato versamento delle quote di cessione del quinto di stipendio, delle quote di previdenza integrativa, delle quote sindacali che rappresentano, nella classica giurisprudenza, un caso lampante di appropriazione indebita, che la nostra Segreteria ha prontamente denunciato ma che ad oggi nessun effetto ha sortito.

… con l'accordo-quadro del 5 agosto scorso si è posta una pietra miliare nel settore degli appalti …

Nel frattempo il mondo è in fermento, ma l'attenzione dei mezzi di comunicazione di massa sembra essere attratta più dal *trash* che quotidianamente ci sommerge che dal dramma delle famiglie che non arrivano alla fine del mese (negli appalti la stragrande maggioranza dei lavoratori è monoreddito e quindi ritardi o decurtazioni più o meno arbitrarie degli stipendi mettono in ginocchio le già deboli economie familiari).

Abbiamo tracciato una strada, il 5 agosto; cerchiamo di percorrerla fino in fondo, senza interruzioni e/o ripensamenti.

vitiello@fastferrovie.it

L'Anfora: staffetta contro la violenza sulle donne

di Cristina Mela

Si conclude l'importante iniziativa di sensibilizzazione e denuncia sulla violenza contro le donne

Partita da Niscemi il 25 novembre dello scorso anno L'ANFORA, "testimone della staffetta contro la violenza sulle donne", dopo un anno ricco di iniziative in tutt'Italia ha concluso il suo appassionante viaggio a Brescia il 21 novembre scorso. Non è casuale la scelta di queste due città: a Niscemi è stata uccisa Lorena Cultrera, a Brescia è stata sgozzata Hiina Saleem.

Simbolo e testimone dell'iniziativa un'anfora con due manici, portata da due donne che la consegnano ad altre due nel paese successivo, sempre pubblicamente. Un'anfora colma di pensieri, denunce, parole e immagini che tante donne affidano ad essa per esprimere i propri sentimenti.

Ha attraversato tutta l'Italia: piazze, strade, palestre, aule di consigli comunali e regionali, scuole, per dire che la violenza sessuata stravolge i rapporti tra i generi.

Insieme lottiamo contro la violenza ed il femminicidio, insieme vogliamo gridare la nostra speranza di un futuro privo di violenza e migliore in termini di parità e reciproco rispetto.

Personalmente ho partecipato, il 6 novembre, alla cerimonia di accoglienza dell'anfora tenutasi presso la Regione Lombardia, quale membro del CPO Lombardia per FAST FerroVie, e ringrazio il mio Sindacato di avermi dato quest'opportunità che ha rappresentato per me l'occasione di essere protagonista e testimone di un evento così importante. E' stato per me un onore esserci!

Anche la Lombardia infatti ha sentito l'esigenza di dare risposte concrete ai diversi bisogni delle vittime di violenza tramite soggetti pubblici e privati che operano sul territorio, dando loro un sostegno morale, materiale e psicologico.

Al Parlamento invece si chiede, in tempi brevi, una legge contro la violenza che riduca i tempi processuali e che assicuri la certezza della pena.

Le donne non sono in silenzio, anche se continua il silenzio sulle donne!

Carri merci sulla rete ferroviaria italiana: una pessima gestione.

di Ennio Pirozzi

Una scarsa capacità manutentiva e una cattiva organizzazione caratterizzano la gestione dei carri merci di Ferrovie dello Stato.

Il parco rotabili dei carri merci in Fs, secondo una recente stima, è composto di circa 47.500 unità, solo 1500 dei quali fabbricate dopo l'anno 2000. Dai dati resi noti dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria, diretta da Alberto Chiovelli (cfr. Corriere della Sera 8/7/2009) apprendiamo che quelli la cui fabbricazione risale a prima del 1970 sono 5000, 13000 quelli fra gli anni 1970-1979, 19000 nel periodo 1980-1989 e 9000 quelli tra il 1990 e il 1999.

Sono i numeri impressionanti ed inesorabili, che classificano il nostro parco rotabili come il più vecchio del continente; non meraviglia quindi che il merci deragliato tra Vaiano e Prato il 22 giugno scorso risalga al 1958.

Altra considerazione è che nella sola area di Torino ci sono 1740 carri inutilizzati, perché da riparare o in scadenza di revisione; molti di questi sono esteri di cui FS paga il noleggio. Nello stesso tempo c'è anche il paradosso di 1940 carri fermi perché non richiesti dai clienti. Quindi, ricapitolando: carri vecchi, che però non si riesce a riparare anche perché le officine, svuotate di uomini e mezzi, non riescono a stare al passo; si pensi che l'Oml di Torino riesce a consegnare soltanto 9 carri riparati al giorno. Andando ancora di più nello specifico, vediamo che la tragedia di Viareggio è stata provocata da un carro tedesco che circolava da anni in Italia senza che nessuno avesse mai fatto su di esso alcuna verifica seria.

Appare opportuna la considerazione del sottosegretario ai Trasporti Roberto Castelli (fonte RaiNews 24) che afferma che i carri, con la liberalizzazione delle merci, vengono usati molto più del passato e oggi percorrono più chilometri. Sarebbe opportuno collegare la manutenzione dei carri merci ai chilometri percorsi invece che, come accade ora, al tempo cioè ogni 6-7 anni. Ed aggiunge che si rende necessario un aggiornamento delle normative.

L'inesorabilità di questi numeri e gli incidenti dei mesi scorsi impongono un cambiamento radicale della gestione dei rotabili, della loro manutenzione e delle verifiche da fare prima di immettere un carro in linea. E' tempo di cambiare approccio verso questo settore, anche e non solo con le promesse nuove normative. E' necessario stabilire regole ferree per la circolazione dei rotabili, ma nello stesso tempo attribuire il controllo sulla loro reale applicazione a un organo imparziale.

Non è più tempo - e Fast FerroVie lo dice da anni - che ad un'azienda venga concesso di controllare sé stessa.

Vi proponiamo di seguito l'editoriale pubblicato sull'ultimo numero del periodico del sindacato francese FGAAC, a firma del ***Segretario Generale Bruno Duchemin.***

Come si può notare, nonostante il sistema trasportistico ferroviario francese sia indicato spesso come esempio di buona organizzazione e di lungimiranza, le problematiche che vi si evidenziano non sono molto dissimili da quelle con cui i lavoratori e i clienti delle ferrovie italiane si trovano a fare i conti quotidianamente, in special modo negli ultimi mesi.

Dumping sociale, scarsa considerazione del trasporto cargo, spietata ricerca di contenimento dei costi - anche a scapito della regolarità del servizio - sono solo una parte delle questioni che, a questo punto, possiamo considerare comuni alle ferrovie di tutto il continente.

FGAAC e Fast FerroVie hanno iniziato già da alcuni mesi una serie di incontri, che speriamo possano sfociare nell'ingresso del sindacato transalpino nell'Ale, l'associazione europea dei sindacati maggiormente rappresentativi del personale di macchina.

Siamo alla fine di un sistema?

di Bruno Duchemin*

Si potrebbe crederlo osservando le evoluzioni recenti del trasporto ferroviario.

Alcuni lo hanno detto e scritto da molto tempo, fin dall'apertura alla concorrenza: "la SNCF, vecchia dama invischiata nelle sue organizzazioni industriali e sociali non potrà adattarsi all'arrivo della concorrenza e scomparirà a scapito dell'arrivo dei draghi del trasporto ferroviario".

Scossi nelle loro abitudini - e nelle loro antiche certezze - i macchinisti subiscono le ristrutturazioni, le evoluzioni, le riorganizzazioni senza che la prova dell'efficienza che garantisce la riuscita economica sia mai stata portata.

Si può immaginare che non ci saranno soluzioni e che il sistema ferroviario basato su un compromesso di alta sicurezza e di livello sociale equilibrato, tra costrizioni e compensazioni, non potrà sopravvivere alla concorrenza e alle leggi del mercato.

Una demotivazione profonda si diffonde fra i macchinisti.

Oggi la cargo, domani il TER e la grande velocità: il dumping sociale forgerà i nuovi operatori di domani.

Il saper-fare, la sicurezza, il livello sociale, tutto ciò avrà meno importanza del minimo prezzo.

La colpa di chi è?

Dei nostri dirigenti, che non hanno saputo adattarsi, che non hanno saputo anticipare, che ci impongono delle riorganizzazioni e che disorganizzano la nostra produzione. Sembra che più ci si organizzi e più i disfunzionamenti e le anomalie di comando, di informazioni e di programmazione si moltiplichino.

Dei nostri politici, che non hanno saputo modernizzare la rete ferroviaria classica, che non hanno saputo risolvere il problema delle ferrovie né dato soluzioni all'equazione economica del trasporto ferroviario; che si sono chiusi in un sistema di pagamenti astrusi che, nello stesso tempo, frena lo sviluppo del ferroviario e non assicura la viabilità della Rete Ferroviaria di Francia.

Si sono preoccupati più di servire con il TGV la città di cui sono eletti, cercando a lucrarne un profitto elettorale rifugiandosi dietro "la necessaria messa in concorrenza" per pretendere di migliorare le cose.

Il bilancio è oggi completamente negativo sul cargo, primo settore di attività a subire la concorrenza. La parte del trasporto ferroviario ha perso terreno, nessun modello economico vitale è stato inventato e si sa solo limitare le perdite tagliando nelle organizzazioni del lavoro a grandi colpi di dumping sociale.

La messa in concorrenza, pensata per portare la regolazione del mercato e creare l'emulazione tra i sistemi di produzione per trattenere il migliore, ha provocato solo la messa in concorrenza dei lavoratori tra di loro.

La convenzione collettiva che dovrebbe impedire il dumping sociale - è il suo compito! - è di un livello talmente basso che è diventata il contrario: uno strumento di non regolamentazione sociale, uno spavento per i macchinisti e una buona ragione per battersi e rifiutare ogni evoluzione.

Quale è la durata della vita di un'impresa nella quale tutte le normative sociali sono immutabili, senza adattamento possibile al mercato o ai bisogni espressi dai clienti?

Se il contratto sociale è un equilibrio tra costrizioni e compensazioni, perché la discussione non può organizzarsi su queste basi?

Per colpa del poco dialogo, le perdite dei mercati si accumulano: 900 macchinisti sono oggi senza lavoro!

Domani ce ne saranno 2000, poi 3000, tanto vale dire che ci stiamo dirigendo dritti verso un piano sociale di impresa.

Tranne, sicuramente, che alla SNCF non si licenzia.

Non si licenziano i macchinisti, per essere esatti.

Non è la stessa cosa per i 60.000 altri salariati del gruppo, né per le centinaia di migliaia di impieghi indotti dall'attività ferroviaria.

Forse potranno essere riciclati in una altra attività: quella del trasporto su strada.

Ma quale società vogliamo?

Noi vogliamo preservare l'impiego a statuto?

Noi vogliamo un contratto di alto livello nel ramo ferroviario?

Allora dobbiamo portare un'alternativa al dumping sociale.

Noi dobbiamo entrare nel mondo dei dirigenti, dei decisionisti, dei clienti.

Noi dobbiamo comprendere la loro logica per inventare un'alternativa che, nello stesso tempo, risponda alla realtà dei mercati e preservi un contratto sociale di qualità.

Nessuno inventerà al nostro posto questa alternativa al dumping sociale.

Da tre anni, la FGAAC fa delle proposte che puntano sul prezzo e sulla qualità, sull'organizzazione della produzione, sulla visione globalizzata della catena di trasporto e di logistica, dal fornitore al distributore, e che preservano l'equilibrio tra costrizioni e compensazioni del contratto sociale, per la valorizzazione dei saper-fare.

Da tre anni la FGAAC chiama alla negoziazione. Prima che, troppo tardi, la convenzione collettiva non diventi la normativa.

Oggi noi respingiamo senza tregua l'ora di verità a colpi di moratoria e di grandi messe nazionali, parodie di negoziazioni che non sboccano su nulla.

Presto, la messa in concorrenza dei mercati dei Viaggiatori suonerà la campana a morto del nostro sistema e nessuno vuole tentare la minima riflessione sul nostro futuro, se ne esiste uno.

La FCAAC/CFDT ha preso le sue responsabilità sul sito di Thouars per la difesa del posto di lavoro e di quello dell'impiego, e la FGAAC e la CFDT hanno condotto uno sciopero di una settimana presso Euro Cargo Rail per tentare di avvicinarsi all'equilibrio sociale che la convenzione collettiva non ha creato.

L'azione rivendicativa non può portare su un solo elemento.

Non può accontentarsi del gelo e del rifiuto di ogni discussione allorché il mondo ferroviario è in piena mutazione.

Rimanere in banchina non è la soluzione.

L'azione rivendicativa deve essere globale, alternativa al dumping sociale, valorizzando i saper-fare e assicurando la loro trasmissione, garante di formazione e di sicurezza delle circolazioni.

E' l'essenza stessa del progetto FGAAC/CFGT.

***Segretario Generale FGAAC**

Il posto del Capotreno

di Vincenzo Multari

La cattiva interpretazione - spesso maliziosa - delle norme, sta creando problemi al personale che opera su treni con equipaggio di condotta ad Agente Solo.
FAST FerroVie fa chiarezza.

Accadono sempre più spesso, ultimamente, inutili polemiche e spiacevoli controversie tra il personale d'esercizio e - in una sorta di effetto domino - tra questo e i quadri aziendali, riguardo al posto del capotreno relativamente ai compiti inerenti alla scorta sui treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta.
Per fare chiarezza ed evitare, oltre alle polemiche cui accennavamo, anche le strumentalizzazioni di chi non aspetta altro, vediamo di portare un raggio di luce su ciò che, in fondo, normativa alla mano, è già abbastanza chiaro.
Nella pagina successiva abbiamo riassunto le norme che regolano la questione, e precisamente l'estratto degli Art. 32 della P.G.O.S. e dell'Art.14 dell'I.S.P.A.T., e il Decreto N. 4/2009 del 18/05/2009 del direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, Alberto Chiovelli, che modifica l'istruzione per il servizio del personale di accompagnamento dei treni "Art. 8 All. V I.S.P.A.T. Rotabili affidati ad un agente di condotta".
Una paginetta dalla quale traspare in maniera incontrovertibile che il posto del Capotreno, in caso di scorta a treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta, è quello del secondo agente in cabina di guida.
Attenzione, però, perchè il fatto di avere come posto assegnato lo stesso che occupa nell'equipaggio ad Agente Unico, non significa che nei treni ad Agente Solo egli continui ad avere gli stessi compiti, le medesime responsabilità e uguali doveri.
Infatti, in quest'ultimo caso, il posto in cabina di guida deve essere occupato dal Capotreno solo nel caso in cui dovesse compilare o consultare della documentazione di servizio; per tutto il resto del servizio, invece, è tenuto a svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio, fermi restando gli obblighi previsti dalla vigente normativa riguardante la circolazione dei treni.
Rimane inteso che, qualora si presentino condizioni di degrado degli obblighi di sicurezza previsti per quel tipo di equipaggio di condotta, il Capotreno è tenuto a prendere posto in cabina di guida in maniera continuativa, per svolgere i compiti di secondo agente di condotta.

multarivincenzo@fastferrovie.i

Riferimenti Normativi

Art. 32 P.G.O.S.

POSTO DEL CAPOTRENO

1. In tutti i treni viaggiatori composti di materiale ordinario il capotreno prende posto in un compartimento o vano riservato di una delle prime tre vetture di testa in servizio. Si può derogare alla predetta norma, fissando preventivamente l'ubicazione del posto del capotreno, quando esistono particolari condizioni di esercizio o particolari composizioni dei convogli che non permettono la riservazione nei limiti precedentemente indicati. Il capotreno prenderà posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione, per i soli treni a trazione elettrica o diesel, quando risulti impossibile reperire un idoneo compartimento. Nei treni merci il capotreno, quando previsto, prende posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione ovvero nel veicolo più adatto alla frenatura, nel caso che ciò si renda necessario.
2. Nei treni navetta viaggianti con la locomotiva in coda, il capotreno prende posto nella vettura pilota. Nel caso di treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E 464, il capotreno prende posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno al posto del secondo agente, quando vi è un agente di condotta.
3. Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell'ordine:
   - nell'apposito scomparto;
   - nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto dell'aiuto macchinista quando vi sia il solo macchinista (Vedi norme di dettaglio riportate all'Art. 8 ISPST ed all'Art. 3 IP);
   - al posto dell'aiuto macchinista nella testata posteriore.
4. Nei casi previsti dall'Art. 8 dell'Istruzione per il servizio del personale di scorta ai treni, il capotreno prende posto nella cabina di guida al posto dell'aiuto macchinista o nella vettura pilota del treno navetta con locomotiva in coda, assumendo gli obblighi stabiliti dall'articolo stesso.

Art. 14 I.S.P.A.T.

Posto del capotreno – Compiti inerenti alla scorta dei treni con mezzi di trazione affidati ad un solo agente di condotta

1. In tutti i treni viaggiatori composti con materiale ordinario il capotreno prende posto in un compartimento o vano riservato di una delle prime tre vetture di testa in servizio. Si può derogare alla predetta norma, fissando preventivamente l'ubicazione del posto del capotreno, quando esistono particolari condizioni di esercizio o particolari composizioni dei convogli che non permettono la riservazione nei limiti precedentemente indicati. Il capotreno prenderà posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione, per i soli treni a trazione elettrica o diesel, quando risulti impossibile reperire un idoneo compartimento.
2. Nei treni merci il capotreno, quando previsto, prende posto nella cabina posteriore del mezzo di trazione ovvero nel veicolo più adatto alla frenatura, nel caso che ciò si renda necessario.
3. Nei treni navetta viaggianti con la locomotiva in coda, il capotreno prende posto nella vettura pilota. Nel caso di treni navetta in telecomando effettuati con locomotiva E 464, il capotreno prende posto nella cabina di guida anteriore senso marcia del treno al posto del secondo agente, quando vi è un agente di condotta.
4. Nei treni di mezzi leggeri il capotreno prende posto nell'ordine:
   - nell'apposito scomparto;
   - nella cabina anteriore, nel senso della marcia del treno, al posto del secondo agente quando vi sia un solo agente di condotta;
   - al posto del secondo agente di condotta nella testata posteriore.
5. …. (omissis)

Art. 8 All.V I.S.P.A.T.

Rotabili affidati ad un agente di condotta

Con i rotabili (mezzi di trazione, carrozze pilota e rimorchi) muniti di apparecchiatura SSC (sottosistema di bordo) affidati ad un agente di condotta, in servizio ai treni aventi le caratteristiche tecniche richieste e circolanti sulle linee attrezzate con apparecchiature SSC (sottosistema di terra), il predetto agente deve provvedere personalmente a tutti gli obblighi derivanti dal servizio di condotta.

L'agente di condotta deve inoltre, all'inizio del servizio, comunicare all'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) l'affidamento del rotabile ad un agente di condotta nonché l'attrezzaggio con apparecchiatura SSC del rotabile stesso.

Con i predetti servizi l'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio, fermo restando gli obblighi previsti dalla normativa vigente riguardanti la circolazione dei treni (ricevimento prescrizioni, annuncio alle stazioni, manovra scambi, ecc.).

L'agente di accompagnamento dei treni (capotreno) deve comunque portarsi con sollecitudine in cabina di guida in presenza di arresto del treno per intervento della frenatura di emergenza che non sia chiaramente riconducibile ad interventi dei viaggiatori sugli appositi dispositivi (freno di emergenza, ecc.), per gli eventuali interventi del caso (immobilizzazione del treno, arresto dei motori termici, ecc.).

Stanno entrando nel linguaggio comune di chiunque parli di ferrovia con un minimo di conoscenza tecnica i diversi acronimi che indicano il tipo di distanziamento treni utilizzato in un tratto di linea per garantire la sicurezza dell'esercizio. In queste pagine vorremmo tentare di fare chiarezza almeno su quello che è stato definito tecnologicamente avanzato per permettere la modifica dell'equipaggio treno.

Dai pochi e schematici appunti vorremmo evidenziare una preoccupazione che ci è venuta quando abbiamo sentito in diverse occasioni l'Ing. Moretti affermare che intende limitare la velocità massima delle linee tradizionali a 150 Km/h, per aumentarne la capacità infrastrutturale. Saremo lieti di essere smentiti, altrimenti auspichiamo che l'ANSF faccia la sua parte affinché non vi sia in nessuno il sospetto che si stiano abbassando lentamente gli standard di sicurezza nelle ferrovie Italiane, accettando con i fatti il concetto tutto imprenditoriale della "sicurezza economicamente sostenibile".

Appunti di viaggio sul Sistema Scmt

I sistemi automatici che consentono la protezione della marcia dei treni si distinguono in sistemi ATP e sistemi ATC.

La marcia di un treno deve essere protetta da superamenti di velocità massima, dal superamento di segnali a via impedita e dal mancato rispetto di condizioni restrittive di marcia (rallentamenti, etc …)

Nel sistema ATP (Automatic Train Protection), a cui appartiene l'SCMT, non vi sono visualizzazioni del livello di velocità da tenere e il macchinista conduce il treno avvalendosi delle indicazioni del segnalamento laterale.

L'SCMT si compone di due sottosistemi: Il SST (sottosistema di terra) ed il SSB (sottosistema di bordo) .

Prima dell'avvento dell'SCMT l'unico sistema in uso sulla rete Rfi che richiede riconoscimenti della variazione restrittiva delle condizioni della via era il BEAcc.

SCMT arricchisce il sistema del BEAcc, arricchendo le informazioni a bordo e realizzando un più completo livello di protezione della marcia del treno.

SCMT può essere applicato anche su linee prive del regime del BEAcc; in questo caso le informazioni trasmesse a bordo sono discontinue e puntiformi.

Il SST di SCMT non fa altro che prelevare dagli impianti tradizionali di linea e di stazione le condizioni di circolazione, che vengono trasmesse al SSB realizzando la protezione della marcia del treno.

Le info del SST vengono convogliate in "PI (punti informativi) costituiti da almeno due boe che, energizzate dall'antenna del SSB, consentono la trasmissione a bordo delle condizioni di circolazione.

Le boe sono di due tipi: Quelle COMMUTATE (che trasmettono informazioni legate all'aspetto dei segnali, attraverso Encoder) e quelle FISSE che non hanno collegamenti con gli apparati di terra.

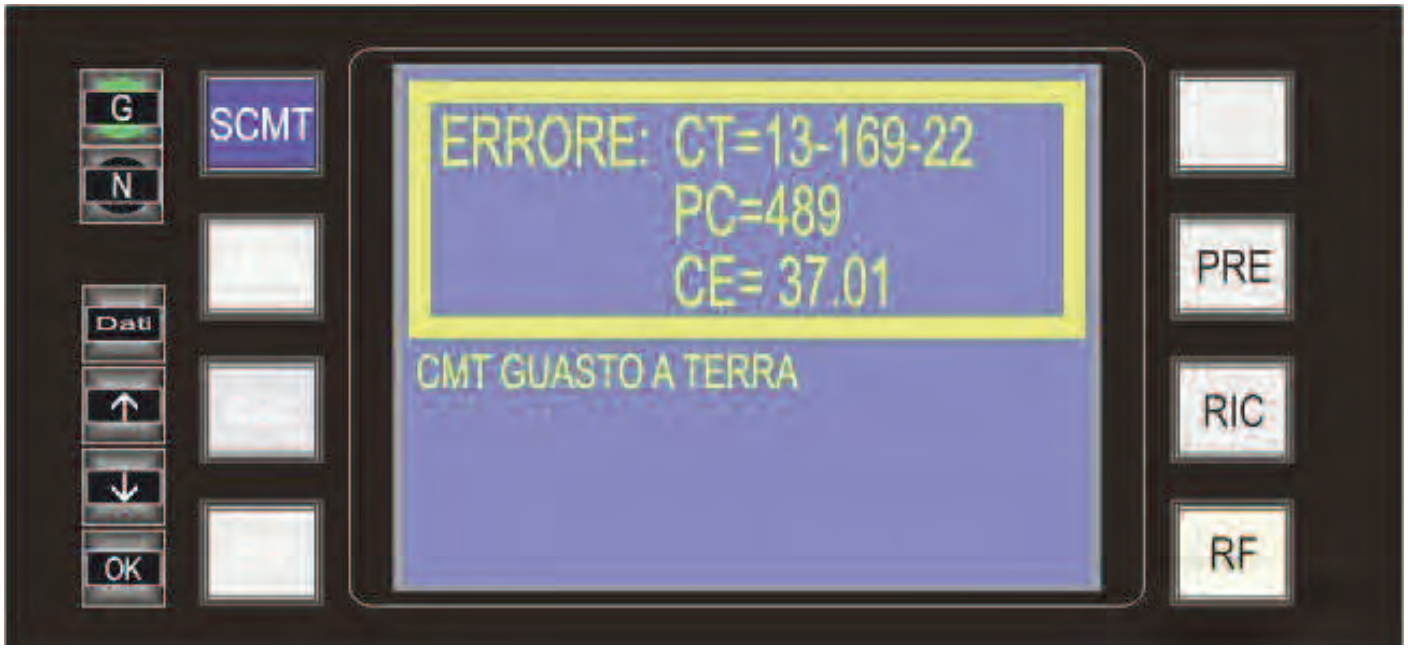
Le boe COMMUTATE sono riferite ai segnali. Le boe FISSE sono generalmente utilizzate per variazioni di velocità massima della linea, variazioni di pendenza, ricalibrazione, rallentamenti, etc…

Il calcolo della velocità massima a bordo treno avviene istante per istante, utilizzando le informazioni dei PI e dei dati caratteristici del treno inseriti dal macchinista prima della partenza.

Le informazioni provenienti da terra vengono prelevate tramite due canali: il canale continuo (RSC) e quello discontinuo (RSDD).

Le protezioni che vengono richieste al sistema SCMT sono le seguenti:

1) Rispetto dei segnali fissi
2) Rispetto della velocità massima ammessa sugli itinerari di arrivo, partenza e transito delle località di servizio
3) Rispetto della velocità massima della linea, secondo il rango dei rotabili
4) Rispetto della velocità massima ammessa dal grado di frenatura e dalla pendenza della linea
5) Rispetto della velocità massima ammessa dai rallentamenti
6) Rispetto della velocità massima ammessa dalle riduzioni di velocità
7) Rispetto della velocità massima ammessa dal materiale rotabile
8) Rispetto della velocità massima ammessa dal modulo di condotta
9) Rispetto di indebiti movimenti e retrocessioni
10) Rispetto di particolari condizioni di marcia (arrivi dal binario illegale, ricevimento su binario tronco, locomotiva di spinta con maglia sganciabile, RSC



disinserita, etc …)

11) Rispetto della regolare inserzione e disinserzione della RSC

Appare evidente che le funzionalità del sistema SCMT sono al massimo se associate al sistema della RSC. Infatti grazie alla captazione dei codici provenienti dal binario, il sistema assicura lo svolgimento delle curve di protezione che vengono aggiornate al variare dei codici di binario.

Non dimentichiamo inoltre che la presenza dei codici di RSC garantisce la continuità del binario, funzione che da sola SCMT non garantisce.

Sulle linee esercitate con il regime del BEM, BECA, BEAcf le uniche informazioni recepite dal SSB (sotto sistema di bordo) vengono acquisite in corrispondenza dei punti informativi (Boe) e non possono essere aggiornate al variare delle condizioni della via finchè non viene captato un codice INFILL (di scarsa diffusione sulla rete) o un nuovo punto informativo.

Inoltre le informazioni portate a bordo dai codici RSC aggiornano in tempo reale le condizioni della via, permettendo all'SCMT di svolgere curve aggiornate in tempo reale alle effettive condizioni della via.

Le sequenze anomale di codice RSC verso 75 ed AC sono in grado di trasmettere tempestivamente, in caso di emergenza, informazioni al SCMT per la istantanea chiusura delle curve di velocità, con conseguente intervento freno ed arresto del treno, coadiuvando il macchinista nel rispetto dei segnali a via impedita.

Senza la RSC in macchina, la chiusura tempestiva di un segnale di prima categoria non comporta variazioni delle condizioni di curva a bordo ed il treno si trova ad approcciare il segnale dispostosi a via impedita alla velocità consentita dal precedente segnale (fino a 150 Km/h).

Rimane anche da considerare che in caso di circolazione degradata, sul BEAcf (ad esempio) deve essere prescritta la disinserzione del sistema SCMT (quando si circola con via libera telefonica) annullando di fatto la protezione del sistema.

Dall'analisi di quanto sopra esposto, emerge che il regime del BEAcc, associato all'SCMT, rimane quello che è in grado di offrire il miglior livello di protezione alla marcia di un treno.

Fondo Speciale Pensioni F.S. ...quale futuro.

di Agostino Apadula

Il Fondo Pensioni Speciale F.S., istituito con legge 418 del 9 luglio 1908, è stato sempre caratterizzato da una condizione di equilibrio contabile, tra le entrate derivanti dai contributi previdenziali dei Ferrovieri occupati e le uscite dovute alle pensioni erogate, che sostanzialmente ha retto fino alla fine degli anni 80, quando per effetto della legge 210/87, con la quale è stato costituito l'Ente autonomo delle F.S., che diventerà poi F.S. SpA nel 1992 e quindi Gruppo F.S. nel 2000, è cominciato il programma di risanamento delle Ferrovie dello Stato.

Un processo di risanamento che evidentemente si è realizzato attraverso la riduzione repentina e profonda degli occupati in F.S. e conseguentemente nelle Società denominate Trenitalia ed RFI, formatesi per cessione di ramo d'azienda, all'indomani della legge 488/99 e degli accordi sindacali specifici, che ha minato la stabilità del Fondo F.S., mettendo a dura prova il suo equilibrio di bilancio, considerato che da una condizione di normalità - antecedente appunto alla legge 210/87 - che vedeva 220.000 ferrovieri in attività di servizio versare contributi previdenziali, a fronte di circa 130.000 pensioni erogate, si è passati in pochi anni, dati INPS aggiornati all'anno 2008, a 73.144 posizioni contributive rispetto alle circa 240.825 pensioni erogate tra dirette e di reversibilità. Una condizione di disparità che per conseguenza ha creato una situazione di passività nei conti del Fondo Pensioni Speciale che, dai dati riportati dal Comitato di vigilanza dell'INPS, già nella relazione sul consuntivo 2005 ammontava a 3,5 miliardi di euro.

Anche la stampa strumentalmente, ***in particolare il Sole 24 ore in più riprese, come si ricorderà, ha lanciato l'allarme sui conti in rosso del Fondo pensioni F.S.***

Su questa problematica si è quindi concentrata conseguentemente l'attenzione della Confindustria e di quella parte della classe politica, trasversale a tutte le forze partitiche dell'arco costituzionale italiano, fautore dell'abolizione dei Fondi speciali pensionistici, che alimentando ulteriormente il battage pubblicitario sollevato dalla relazione del CIV, indecentemente riconducevano il nostro saldo negativo di bilancio al costo delle pensioni dei Ferrovieri che invece, ***come ha denunciato e dimostrato in più riprese la FAST Pensionati***, sono nella media, forse anche al di sotto, del valore dei trattamenti pensionistici dei lavoratori dipendenti anche dei settori diversi del trasporto.

La condizione di passività del Fondo Speciale è invece evidentemente da ascrivere totalmente al processo di risanamento e di trasformazione della vecchia Azienda F.S. nella più moderna S.p.A. avvenuta, come tutti sanno, tramite i massicci pre-pensionamenti decisi dal Parlamento a partire dal 1990 e dalle incentivazioni alla quiescenza che, nelle varie società del gruppo F.S., sono tuttora in corso.

Riduzione degli organici e garanzie di copertura del deficit di bilancio

Il ribaltamento del rapporto numerico tra lavoratori attivi e trattamenti pensionistici liquidati è da ricondurre quindi, come già detto:

- ai prepensionamenti degli anni dal 1990 al 1995
- al mantenimento delle cosiddette "finestre Dini"garantite ai Ferrovieri dalla legge 449/98 fino a tutto il 2001
- alle incentivazioni all'uscita e non ultimo ad un sostanziale "blocco del turn-over", che non poteva non provocare consequenziali ed aggiuntivi effetti negativi sull'equilibrio dei conti previdenziali, che sono a totale carico del Ministero del Tesoro. Non si sarebbe infatti

potuta realizzare una ristrutturazione così profonda dell'Azienda F.S. se il Ministero del Tesoro, che tra l'altro è ancora oggi l'unico azionista delle F.S. SpA, non se ne fosse assunto i costi.

Questa garanzia di copertura del bilancio, a carico del Ministero del Tesoro (oggi dell'Economia) è stata salvaguardata anche nel passaggio delle posizioni assicurative dei Ferrovieri dall'INPDAP all'INPS, decisa con ***l'art. 43 della legge 488/99***, la Finanziaria del 2000, che parimenti ***ha mantenuto in vigore per i Ferrovieri le regole del sistema previdenziale pubblico.***

In ragione di ciò la legge 488/99, che ha regolato il passaggio dei Ferrovieri dall'INPDAP all'INPS, ha previsto l'istituzione di un apposito Fondo speciale presso l'INPS, gestito da un Comitato amministratore composto da rappresentanti delle Società del Gruppo F.S. e dei lavoratori per il tramite delle associazioni sindacali.

L'assunzione del "**deficit di bilancio**" da parte del Tesoro, garantito al momento della determinazione del passaggio delle posizioni previdenziali dall'INPDAP all'INPS, certifica la volontà del legislatore di voler continuare a prevedere per il personale delle aziende del Gruppo F.S. le regole pubblicistiche in materia previdenziale. Un accordo specifico sancito dalle O.S dei Ferrovieri., SMA in primis, con il Governo in carica a quel tempo, con il quale fu anche convenuto il passaggio, alle dipendenze dell'INPS, dei circa 250 dipendenti di F.S. che erano addetti, nelle varie realtà territoriali, alla liquidazione delle pensioni dei Ferrovieri. Tale operazione era diventata indispensabile proprio perché nell'INPS mancavano risorse umane con esperienze specifiche sul sistema previdenziale pubblico che, come è noto, rispetto al sistema privatistico ***è profondamente diverso e più premiante sul piano delle tutele.***

L'intervento illecito ed improvvido del Ministero del lavoro

A creare ulteriori problemi alla stabilità del "Fondo speciale F.S." si è poi aggiunto il Ministero del Lavoro che, con una decisione perlomeno discutibile, ha messo in discussione l'iscrizione delle posizioni assicurative dei Ferrovieri, nuovi assunti di Trenitalia, Italferr e Ferservizi, a far data dal 1° Aprile 2000, e di RFI a far

tempo invece dal 1° luglio 2001, nel Fondo Speciale dei Ferrovieri per prevederle invece presso il FPLD. Il Ministero del Welfare motivava tale scelta affermando che dette Società costituitesi per cessione di ramo d'azienda, non hanno più legami con la Holding F.S. Una posizione evidentemente strumentale e certamente non condivisibile, ***considerato il ruolo di Direzione che l'Holding F.S svolge con le Società del Gruppo.***

Rispetto a questa decisione, come abbiamo più volte avuto modo di denunciare, si sono manifestate anche le perplessità dei vertici F.S. e dell'INPS che poi alla lunga sono state rimosse, per le pressioni del Ministero del Lavoro, tant'è che ***la stessa INPS poi "è stata costretta"*** ad emanare la circolare n. 124 del 6 agosto 2004 con la quale ha dato nuove indicazioni sull'iscrizione dei contributi previdenziali dei Ferrovieri escludendo i nuovi assunti delle Società succitate dal Fondo Speciale.

I versamenti previdenziali di questi Ferrovieri, regolarmente versati fino ad allora al Fondo Speciale F.S., sono stati quindi traslati "***nel baratro dell'assicurazione obbligatoria***" per garantire solidarietà e copertura economica a settori previdenziali diversi da quello dei Ferrovieri.

Il risultato di questa decisione del Ministero del Welfare ha ovviamente contribuito ulteriormente ad appesantire i conti del Fondo Speciale - già in rosso per i motivi legati alla ristrutturazione aziendale di cui prima parlavamo - che di fatto non viene più alimentato dai contributi di nuove assunzioni.

La tabella che segue, ***di fonte INPS***, dimostra come ***il rapporto tra gli iscritti***, tra coloro quindi che versano i contributi previdenziali ***e i trattamenti pensionistici liquidati***, diminuisce ogni anno, facendo conseguentemente aumentare il deficit di bilancio.

FONDO SPECIALE PER I TRATTAMENTI PENSIONISTICI A FAVORE DEL PERSONALE DELLE FERROVIE DELLO STATO SPA

(ART. 43 L. 23/12/1999 N. 488)

Tav. 1 - Serie storica degli elementi caratteristici della gestione

(importi in EURO)

Descrizione	2004	2005	2006	2007	2008
Aliquota contributiva a fine anno (%)	32,70	32,70	32,70	33,00	33,00
Patrimonio netto a fine anno (milioni)	1	1	1	1	1
Totale delle entrate al netto del trasferimento dalla GIAS (milioni)	950	1.060	1.178	876	955
Totale delle uscite (milioni)	4.566	4.642	4.520 (d)	4.594	4.704
Trasferimento dalla GIAS (milioni)	3.616	3.582	3.342	3.718	3.749
Numero iscritti a fine anno	92.166	89.255	78.275	74.864	73.144
Monti retributivi imponibili (milioni)	2.934	3.051	2.962	2.648	2.786
Retribuzione media (b)	31.700	33.353	34.500	35.011	37.291
Numero pensioni vigenti a fine anno (c)	246.146	245.318	241.980	240.432	240.825
Pensione media in pagamento a fine anno (in unità di euro)(c)	17.691	18.058	18.440	18.865	19.384
Rapporto iscritti-pensionati (%)	37,4	36,4	32,3	31,1	30,4
Rapporto pensione media-retribuzione media (%)	55,8	54,1	53,4	53,9	52,0

a - Il Fondo speciale presso l'INPS è stato istituito a decorrere dal 1 aprile 2000
b - Calcolata sulla media annua del numero degli iscritti
c - Al netto delle pensioni degli Assuntori ferroviari
d - In base alla riclassificazione effettuata nel 2007 tale importo si desume sommando le poste correttive compensative di entrate correnti e di spese correnti

I veri obiettivi del Ministero del lavoro

Le decisioni dell'ex Ministero del Welfare, assunte tra l'altro con un ritardo di quatto anni, non sono nate a caso, ma bensì sono dettate da uno scopo ben preciso: ***far aumentare ancora di più il divario negativo di bilancio sul Fondo Speciale F.S.***, con il venir meno delle contribuzioni dei nuovi assunti a dette Società del Gruppo F.S., per poterlo poi dismettere "***scippando così a tutti i Ferrovieri in servizio***" le regole previdenziali pubblicistiche, più onerose per lo Stato rispetto a quelle privatistiche.

Quali le conseguenze negative immediate per i Ferrovieri neo assunti

Con le decisioni assunte dall'INPS con la Circolare n. 124 del 6 agosto 2004, emanata su indicazione del Ministero del Lavoro, i Ferrovieri, in relazione della loro data di assunzione sono quindi ad oggi destinatari di regole previdenziali diverse, ***indipendentemente dalle mansioni svolte o dalle lavorazioni alle quali sono addetti.*** In particolare per i Ferrovieri neo assunti da Trenitalia, RFI, Italfer e Ferservizi, a far data dal 1° aprile 2000 e da RFI a partire dl 1° luglio 2001, sono state abolite *tout court* le tutele previdenziali pubblicistiche per come evidenziato nei riquadri sottoriportati.

Tutele previdenziali per i Ferrovieri assunti prima dell'1/04/2000 da Trenitalia, Italfer, Ferservizi e da RFI prima del 1° luglio 2001.

Per tutti i dipendenti di Trenitalia, RFI, Italfer, 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 derivanti da motivazioni di servizio, fino a quanto resterà in essere il Fondo speciale F.S., indipendentemente dalla durata del servizio maturato, 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, in relazione alla data del verificarsi dell'evento.

In aggiunta a queste tutele per il Personale di Macchina, per il Personale Viaggiante, per il Personale Navigante, per gli Operatori della Circolazione (ex Manovratori) sono previste anche le seguenti prerogative previdenziali:

►diritto alla pensione di vecchiaia a 58 anni con il limite di servizio a 25 anni, ciò vale sia 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;

Tutele previdenziali assicurative previste per i Ferrovieri dipendenti da Trenitalia, Italferr, Ferservizi, assunti a far data dal 1/ aprile / 2000 e da RFI dopo il 1° Luglio 2001.

Per questi Ferrovieri invece tutte le prerogative previste nel sistema previdenziale pubblicistico vengono illegittimamente negate e pertanto:

►nessuna previsione normativa di pensione privilegiata e d'invalidità 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), se non per come regolamentato con la legge 335/95.

► Il Personale di Macchina, il Personale Viaggiante, il Personale Navigante, gli Operatori della Circolazione maturano il diritto alla pensione di vecchiaia a 65 anni gli uomini e a 61 anni le donne, (a 65 anni dal 2018). Viene abolito quindi perentoriamente il limite di accesso ai trattamenti pensionistici di vecchiaia a 58 anni, creando una diversità di trattamento perlomeno inspiegabile tra Ferrovieri addetti alle stesse lavorazioni.
Come se non bastasse inoltre questi lavoratori non maturano nemmeno il decimo pensionabile. Viene quindi loro negato, a differenza dei loro colleghi di pari profilo che svolgono le loro stesse mansioni, i loro stessi turni di lavoro, ogni aumento di valutazione ai fini previdenziali, sia pur valido allo stato delle cose ai soli fini normativi.

Quali gli effetti futuri sulla previdenza dei Ferrovieri

A causa quindi di queste palesi violazioni sui diritti previdenziali per i Ferrovieri, assunti da Trenitalia, Italfer, Ferservizi a far data dal 1° aprile 2000 e da RFI dal 1° luglio 2001 diventa certamente prevedibile che ***in un futuro molto prossimo si arriverà alla dismissione del Fondo speciale pensioni F.S.*** in ragione del fatto che a detto Fondo non vengono iscritte più nuove posizioni contributive e conseguentemente, per come rilevabile dalla tabella surriportata, la forbice tra Ferrovieri contribuenti e trattamenti previdenziali erogati è destinata ad allargarsi.

Una volta realizzata la prevedibile dismissione del Fondo Pensione speciale F.S. - ***e il pericolo, lo ricordia-***

mo, è molto concreto - le prerogative e le tutele previdenziali suindicate ***verrebbero meno per tutti i Ferrovieri in servizio***, dipendenti da ogni Società del Gruppo F.S., indipendentemente quindi dalla data della loro assunzione, anche per quelli già in servizio prima delle date indicate dalla Circolare INPS.

Quali le azioni per salvare l'integrità del Fondo

Su questo aspetto del problema ovviamente la Fast FerroVie si è già attivata promuovendo una opportuna sensibilizzazione tra il personale interessato, curando tra l'altro l'inoltro della modulazione di messa in mora dell'INPS e del Ministero, fatta compilare da un congruo numero di Ferrovieri penalizzati.

Allo stato sono anche in fase di avanzamento azioni legali mirate che riteniamo possano produrre anch'esse effetti positivi. Parallelamente si sta attuando un lavoro di coinvolgimento delle forze politiche e delle altre Organizzazioni sindacali che in verità si stanno dimostrando poco interessate; un atteggiamento di disimpegno del quale ovviamente non comprendiamo le ragioni, mentre abbiamo registrato una invece una presa di posizione a favore delle ragioni dei Ferrovieri da parte del Comitato Amministratore del Fondo Speciale F.S., alla quale purtroppo non è stato dato ulteriore seguito.

La FAST FerroVie ritiene però che il ruolo più rilevante lo debbano svolgere i Ferrovieri tutti, ***che devono difendere l'integrità e l'esistenza del Fondo Speciale F.S.***

La Fast FerroVie continuerà quindi nel suo impegno politico/sindacale e legale, ma i Ferrovieri dovranno accompagnare e sostenere tali azioni, continuando a sottoscrivere e inviare i moduli di messa in mora del Ministero del Lavoro e dell'INPS che si possono ritirare presso le Sedi Regionali del Sindacato.

Siamo convinti infatti che se la contribuzione previdenziale dei Ferrovieri assunti da Trenitalia a far data dall'1/04/2000 venisse riportata dal F.P.L.D. al Fondo speciale e se la stessa sorte venisse riservata ovviamente anche ai contributi dei Ferrovieri assunti da Ferservizi e.da RFI, verrebbe perlomeno rallentata - se non invertita - la tendenza negativa sul bilancio del Fondo Pensioni Speciale di F.S., riducendo conseguentemente gli argomenti e le armi in possesso ***dei succitati cantori della chiusura del nostro storico fondo pensione.***

apadula@fastferrovie.it

GIALLOFISSO

di Antonio Scalise

Un grande lavoratore

Quello che si può dire è che è stato un grande lavoratore.

Oddio, forse non proprio grande. Un lavoratore. Ancora meglio, potremmo dire che non è stato esattamente un lavoratore nel senso romantico del termine. Insomma: guardava l'orario d'inizio accessorie sul turno e si presentava in servizio. A quell'ora precisa. Mai un minuto dopo, ma mai un minuto prima: una capacità incredibile di aggirare persino gli imprevisti che a tutti noi, una volta o l'altra, hanno rischiato di far fare ritardo alla presentazione in servizio.

Lì iniziava la quotidiana lotta con il lavoro. Nel senso che iniziava a combattere con gli eventi e con chi li domina per trovare un'occasione per terminare il servizio quanto prima possibile.

La prima cosa da fare era la telefonata preventiva al DCO, il dirigente centrale della linea: presentazione e richiesta di marcia privilegiata. Diceva proprio così, marcia privilegiata! I DCO ormai lo conoscevano e, per la verità, sapendo che non era un macchinista "tiratardi" ne tenevano conto, nell'eventualità di dover valutate la fattibilità di un incrocio o di una precedenza.

Capitava spesso, poi, anche a causa dei ritardi, che ci fosse da sostare nelle stazioni in attesa del treno di ritorno. "Socio, che si fa, si va a mangiare un panino?", gli chiedevo. Lui, sempre a dieta, rispondeva immediatamente di no. "Vengo, ma solo per farti compagnia; al massimo, se vuoi, prendiamo un solo panino diviso in due". E andava davvero così, solo che al primo mezzo panino ne seguiva sempre un secondo, spesso un terzo. Una volta, alla fine, i mezzi panini furono sette a testa. Mai un panino intero, però!

Un artista della trattativa con il deposito, avrebbe - e spesso ha - fatto di tutto per evitare una dormita, un riposo fuori residenza. Il motivo era semplice: "Io dormo meglio a casa mia!". Ma va', possibile?

Quando avevamo i treni soppressi, in attesa di eventuali comunicazioni dal deposito ci spostavamo in un centro commerciale distante poche decine di metri dalla stazione. Qualche collega ci prendeva in giro, dicendo che per noi veniva graficata la riserva Carrefour!

Quando ci assegnarono in turno assieme, ci fu qualcuno che - chissà perché - ipotizzò una durata della coppia non superiore alle 2 - 3 settimane.

Ul me' soci è andato in pensione a settembre scorso; dal giorno di quel pronostico sono passati 13 anni.

Lunga e serena quiescenza, *soci!*

scalise@fastferrovie.it

Per sostenere i tuoi cari
Termine Fisso Fondo Futuro,
la soluzione ideale
per chi vuole risparmiare, costruendo
un capitale da rendere disponibile
ad un beneficiario stabilito

Prima della sottoscrizione leggere il Fascicolo Informativo.
È possibile ottenere il Fascicolo Informativo presso tutti i punti vendita di HDI Assicurazioni.
Tutta la documentazione è disponibile all'indirizzo www.hdia.it

artwork - ideo Roma

Al tuo fianco, ogni giorno

HDI
ASSICURAZIONI

Fondo
FUTURO
HDI conferma nel 2008
il trend positivo
di Fondo Futuro
del 4,51%
4,51%
L'opportunità esclusiva
per i clienti
HDI Assicurazioni
che investono
i propri risparmi
www.inlinea-hdi.it
tutte le informazioni più utili
24 ore su 24 con un semplice click.
N° Verde 800 082082
I nostri consulenti saranno sempre a
disposizione per qualsiasi informazione.
Prima della adesione leggere il prospetto informativo
InLinea
La rete di vendita dedicata ai Ferrovieri
DAL 1881
HDI
ASSICURAZIONI
Al tuo fianco, ogni giorno.