

ancora

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

UOMO MORTO

PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli - Proprietà: Associazione Augustus Castrucci onlus - Stampa: Litografia LP - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze, Redazione - ANCORA IN MARCIA - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - CONTRIBUTUTO: 14 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 32842528 intestato a "Associazione Sempre in Marcia" - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 96772218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166; fax 055.4631872



PIÙ PEDALI...

PIÙ TOUCHE...

... PIÙ SCIOCCHESSE

**RIASSUNZIONE DEI LICENZIATI
SERVIZIO A PAGG. 4 E 5**



CONTRO L'AGENTE SOLO

Gli studi dicono che l'Uomo Morto non serve a niente. Allora, perché introdurlo? Semplice, con l'uomo morto introducono l'agente solo e tagliano 6.000 macchinisti (250 milioni di euro l'anno). La spinta della società si capisce. La posizione del sindacato NO.

Dopo 70 anni di utilizzo in Europa, non esiste nessuna comparazione che dimostri l'utilità del vigilante. Ed il fatto che le ferrovie italiane primeggino per la sicurezza la dice lunga. A questo punto, nessuno può dire di non aver capito e non è un caso se nei recenti accordi

abbondano le doppie interpretative e letterali. Ad esempio, l'uomo morto non è solo il VACMA, ma c'è anche nel sistema SCMT ed ERMTS: non se ne parla.

Questi accordi, da un lato, servono a lasciar stemperare la rabbia dei macchinisti e, dall'altro, a legittimare un'introduzione "condivisa" dell'agente solo, pur in presenza di tecnologie insufficienti. Infatti, i vari sistemi non sono totalmente affidabili, coprono solo parzialmente il percorso, non garantiscono la completa sicurezza della marcia del

treno o, a seconda dei casi, mancano completamente.

Loro fingono che non sia così.

"Uccidere" i macchinisti può essere strategico per la società. Ma per il sindacato?

Qui il discorso diviene complesso. Probabilmente, una parte del sindacato, per ragioni storiche, è accecato da una voglia di rivalsa contro i macchinisti, mentre un'altra parte, dopo la vicenda del contratto, è alla ricerca di un ruolo e di uno spazio di trattativa reale; così mette sul tavolo negoziale un pezzo della categoria che ritiene di rappresentare, per incassare, attraverso lo scambio dell'agente solo, riconoscimenti economici e normativi da poter intestare alla propria azione.

Entrambe le motivazioni del fronte sindacale sono sbagliate.

In Italia, gli scioperi dei macchinisti, hanno creato al sindacato spazi negoziali e miglioramenti per tutti i ferrovieri. In Europa, l'introduzione dell'agente solo, è stata caratterizzata da benefici concessi con l'elastico, cioè eliminati o ridimensionati poco tempo dopo.

Sbaglia chi pensa ad uno scambio più rischiosi soldi.

La sicurezza non è negoziabile. Non ci stancheremo di ricordarlo, perché non rischiamo solo la solitudine e la socialità del nostro lavoro, ma molto di più. Quando si sbaglia noi siamo lì ... Davanti, i primi a lasciarci la pelle. Infine, sul soccorso al macchinista in caso di malore che si inventano? Alcuni colleghi sono ancora tra noi proprio per la presenza del doppio agente.

UOMO MORTO !!!

Si chiama proprio così



Questa pubblicazione risale al 1939 (17° anno dell'era fascista).

L'originale denominazione è meno ipocrita perché, in realtà, l'apparecchio controlla solo se il macchinista è morto. Ma quanti incidenti abbiamo avuto per questa ragione?

La denominazione vigilante è solo un pretesto per poter introdurre l'agente solo. In questa operazioni i "complici" sono tanti.

Non ci prendano in giro.

ECCO LE "NUOVE TECNOLOGIE". Sistemi a tempo, a spazio, elettromeccanici, oleodinamici; a pedane, a pulsanti, a manubri... già allora L'istruzione del '39 sarà inviata agli abbonati come supplemento al n.2 di IN MARCIA.

LA RELAZIONE DEL PROF. COSTA (università di Verona)

Uno stralcio del documento da cui si comprende la "non funzione" del Vigilante

E' peraltro opportuno segnalare come, nella condizione di guida "Vacma", la densità delle "epoche" di ipovigilanza non risulti significativamente diversa dalla condizione "Base" quanto, piuttosto, leggermente superiore, anche se in misura non statisticamente significativa (cfr. Tabelle 11, 13, 15, 17 e 19). Ciò appare confermare che tale strumento non è tanto in grado di stimolare o sostenere lo stato di "vigilanza" *per sé*, per lo meno nell'accezione funzionale elettro encefalografica qui



INTERROGAZIONI E ... INTERROGATIVI

LE INTERROGAZIONI

Il 18 gennaio 2006 i Senatori Zanda, Brutti, Giaretta, Pedrini, Legnini, Cambursano, Diserta, Costantini hanno presentato una interrogazione parlamentare sul vigilante. Il 24 gennaio è stata la volta di Violante, Agostini, Bogi, Innocenti, Montecchi, Calzolaio, Mariani, Ruzzante, Rossi, Duca,

Albonetti, De Luca, Mazzarello, Meta, Panattoni, Raffaldini, Susini, Tidei.

Ringraziamo questi parlamentari per l'attenzione e per la sensibilità. Mentre la questione vigilante si sposta nelle più importanti sedi istituzionali, i sindacati firmano un altro accordo. E' il terzo, anzi il quarto considerando quello del 14/10/04.

Se quello del 19 aprile rappresenta oggettivamente un passo avanti, seppur insufficiente, quelli del 23 giugno e del 25 gennaio sono una delusione, un tradimento vero e proprio alle aspettative dei macchinisti.

VIGILANTE

Firenze, 31 gennaio 2006

RIUNIONE ASL/FS

L'atteso incontro si è svolto presso il palazzo della Regione. Un Sit-in sulla strada e un clandestino "pionamento" dietro l'uscio della sala riunione hanno ricordato, ai vari responsabili istituzionali, come il problema sia sentito dai macchinisti.

Le notizie trapelate sono poche. FS ha tentato di utilizzare gli accordi sindacali per limitare l'iniziativa delle ASL che, a loro volta, hanno lamentato l'insufficienza dei progetti FS. La società si è impegnata a presentarne di nuovi. Appuntamento tra un mese.

GLI INTERROGATIVI

Colpisce il fatto che tali accordi coincidono con riconoscimenti economici a tutti i ferrovieri (il rinnovo del biennio il 23/6/05 e il premio risultati il 25/1/06). Colpisce che, a fronte di dichiarazioni palesi contro il vigilante, facciano seguito iniziative nazionali dei sindacati per sospendere i rifiuti al vigilante organizzati localmente. Colpisce che, dopo 4 accordi, non si risolve la questione.

GLI RLS SCRIVONO A USL FIRENZE

Pellegatta., Corradino., Messina, Vittoria, Mennitti, De Angelis, Nicoletta, Della Lunga, Cacia, Favretto, Testa, De Paolis, Santi, Cufari, Vaccarelli, Ceccherini.

Sono loro i firmatari della lettera inviata al Servizio Prevenzione e Protezione di Firenze sulla questione vigilante. Il successivo incontro col responsabile è servito ad un chiarimento e ad un utile scambio di notizie.

L'iniziativa è motivo di ulteriore interesse, per il coinvolgimento di RLS di diversi impianti e OO.SS.

I RICORSI AL TAR GENOVA

Il TAR accoglie parzialmente la domanda di sospensione delle FS, limitatamente all'ordine di disattivazione dei sistemi...

FIRENZE

Il TAR dichiara inammissibile il ricorso contro la prescrizione della ASL di Prato in quanto il provvedimento è di natura penale e non amministrativo.

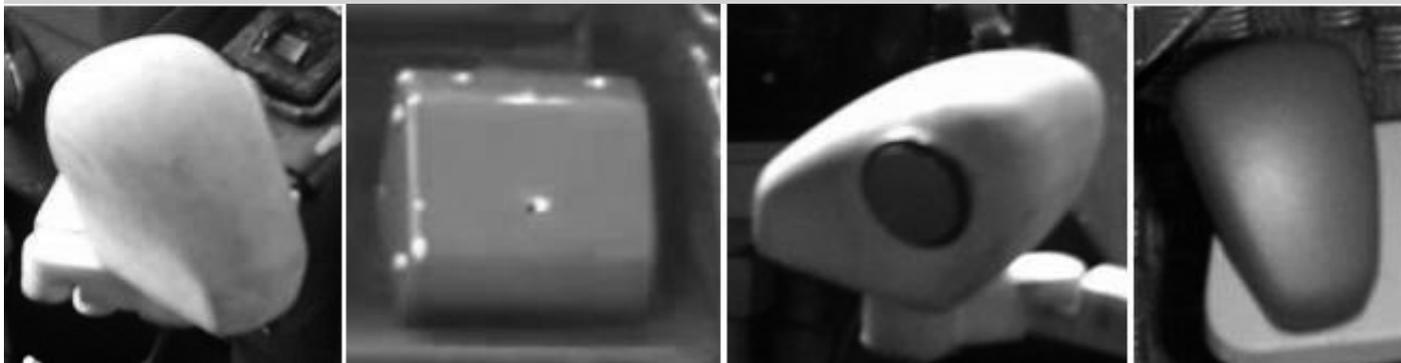
Aspettano di stancarci.

Macchinisti, prendiamo coscienza di questa situazione. Rimbocchiamoci le maniche, superiamo gli steccati sindacali e organizziamoci. **L'Uomo Morto e l'Agente Solo vanno combattuti entrambi, con tutte le nostre forze.**

chiù tusci ppì tutti!

Non abbiamo mai detto che il problema è la posizione o la forma dell'interfaccia da premere, da toccare o sfiorare. Ma se la società continua a spendere in prototipi ha, evidentemente, un via libera sindacale che non viene dichiarato. Anzi, viene mascherato con la frase: "sistemi che non chiedono interazioni al personale di macchina", salvo poi, nello stesso accordo 25/1/06, condividere una sperimentazione con macchine attrezzate di touche.

Quindi? Nessuna interazione? O l'ennesimo imbroglio letterale?





SOLIDARIETÀ E RIASSUNZIONE

UN IMPEGNO PER TUTTI
I NOSTRI LETTORI

Assieme al giornale troverete un opuscolo che cerca di fare il punto sulla vicenda della trasmissione "Report" per provare a rilanciare, assieme all'impegno per la loro riassunzione, quella solidarietà umana e politica che il dilagante individualismo ha purtroppo ridimensionato nelle nostre ferrovie. Siamo di fronte ad un atto arrogante e barbarico, voluto da chi ha condotto le ferrovie allo sfascio; un atto di inciviltà avallato purtroppo da acquiescenti sindacati che, seppur costretti in pubbliche assemblee a sottoscrivere nei documenti la "riassunzione dei 4 licenziati", nei fatti non hanno mosso un dito e li hanno "scaricati" al loro amaro destino.

I nostri compagni di lavoro non hanno certo rubato, né cercato tornaconti personali, ma, con la "schiena dritta", hanno denunciato e fatto vedere concrete inadempienze di legge e pericoli che i nostri incapaci dirigenti, per questo pagati, devono rispettare ed eliminare.

Un atto ributtante, che per fortuna è stato motivo di esecrazione e condanna da parte della società civile, delle istituzioni democratiche (di sinistra e di destra), che si sono sentite in dovere di offrire almeno un lavoro per la soprav-



vivenza, e perfino dell'alto interessamento del Presidente della Repubblica. Ma, nonostante questi preziosi interessamenti, questi colleghi, lasciati troppo soli, sono dovuti ricorrere separatamente ad avvocati che hanno intrapreso pericolose difese tecniche (che hanno portato, per lo meno la prima, alla conferma del licenziamento) e non, invece, di difese di alto profilo sociale quale il loro nobile atto meritava.

Non sappiamo quando e dove questa lunga strada si concluderà Ma, proprio perché noi siamo "In Marcia"

per un mondo migliore, siamo certi che alla fine qualche giudice li riammetterà al proprio lavoro per l'eccesso e la sproporzione della punizione rispetto all'atto, con buona pace di quei sindacalisti di oggi, tutti chiusi nella difesa di orticelli e pagnotte e non sensibili ai grandi valori sociali e di solidarietà di cui dovevano essere espressione.

Siccome però noi non siamo quelli della "fiduciosa attesa", la nostra azione e pressione si rivolge, ora che siamo in odore di elezioni, anche ai partiti per ricevere quei benevoli consensi che cercheremo di trasformare in fatti.

Abbiamo pensato, come redazione di "In Marcia" in accordo col pregevole "Comitato di Solidarietà", di dar vita ad una petizione con raccolta di migliaia e migliaia di firme che cercheremo di far pesare sullo scenario politico istituzionale fino ad arrivare al Presidente della Repubblica.

Per questo vi chiediamo di fotocopiare la petizione (sul retro dell'insero allegato), di farla sottoscrivere a colleghi, famigliari e cittadini e di restituircela.

Se poi potete avvicinare politici di ogni colore, intellettuali, onorevoli, giornalisti, uomini di cultura, chiedete loro di firmare e restituircela che la utilizzeremo al meglio.

Solo contrapponendo a questi atti arroganti prese di posizione di uomini civili, possiamo sperare a breve la riassunzione in ferrovia di questi nostri bravi compagni di lavoro dalla "schiena dritta", ai quali esprimiamo sempre apprezzamento e solidarietà.

La redazione di "Ancora in Marcia"

RENDICONTO ECONOMICO del fondo di solidarietà per il periodo febbraio 2004 – dicembre 2005:

Migliaia di lavoratori hanno raccolto l'invito a sostenere anche economicamente i colleghi ingiustamente licenziati: i contributi sono stati raccolti principalmente in Piemonte e Liguria, ma hanno collaborato anche ferrovieri della Toscana, Veneto, Puglia, Lombardia, Marche e Basilicata.

€ 24.598 contributi raccolti

€ 22.400 distribuiti ai licenziati (in diversa misura a seconda dei periodi in cui hanno potuto lavorare).

€ 110 spese per commissioni accrediti bollettini di ccp e imposte di bollo

€ 2.088 saldo al 3/1/2006

Abbiamo sempre interpretato le nostre iniziative come momenti di **solidarietà e di lotta** contro un provvedimento disciplinare ingiusto, vendicativo ed intimidatorio nei confronti di tutti i ferrovieri.

Continueremo quindi a sostenere i nostri colleghi, nella convinzione che il diritto alla libertà di espressione ed alla sicurezza sul lavoro siano sanciti dalla nostra Costituzione.

Comitato di solidarietà ai ferrovieri licenziati

info: arturo.giacobbe@libero.it

cell: 3357670684

gennaio 2006

Firmate e fate firmare la petizione



DEI LICENZIATI DI REPORT

Siamo ripartiti... da "Ballarò"!

Avevamo appena "seminato" i primissimi opuscoli (dei 25.000 stampati) sui licenziamenti che la stessa sera di martedì 31 gennaio lo abbiamo visto mostrare dall'on. Diliberto a Ballarò. È stata certo una fugace apparizione ma sufficiente a ricordare e dimostrare quanta sensibilità ci sia intorno ad un problema di democrazia, di libertà e civiltà. Lo stesso opuscolo circolato dentro il senato è stato subito sottoscritto da un centinaio di deputati di tutti i partiti politici. Firme autorevolissime che porteremo a conoscenza dei nostri lettori quando il quadro si sarà completato assieme a quelle di intellettuali - giornalisti e uomini di cultura (contiamo su questo anche sui nostri lettori e sulle loro conoscenze). Qualcuno dirà che ci sono le elezioni... e questo può essere vero ma ricordiamo che già dopo il fatto, politici di centro-destra e centro sinistra si erano schierati con noi a tal punto come ha fatto allora il governatore della Liguria Biagiotti di assumerli a lavorare. Purtroppo questa sensibilità manca nei sindacati delle FS forse perché legati mani e piedi dal permanente Dot ut des coi dirigenti. Occorre perciò uscire da questo grigiore sindacale e rapportarsi con la società civile e le istituzioni democratiche.



Giovedì 9 febbraio

**SALA STAMPA DEL PARLAMENTO
CONFERENZA STAMPA SUI LICENZIATI FS
saranno presenti parlamentari
giornalisti (Gabbanelli e altri) nonché i licenziati
Sul prossimo numero daremo conto dei risultati**

Le prime lettere pervenute

Da Biasotti

**Già governatore di centro-destra
della Liguria**

All'epoca dei fatti Presidente della Regione Liguria, si è "battuto" per la riassunzione di Poggi Riccardo e Belfiore Vito (macchinista e capotreno), in una vertenza anche feroce contro le FS perché riteneva che quei licenziamenti fossero davvero azzardati richiedendo di revocare i licenziamenti. Successivamente li assumeva come consulenti per la Regione Liguria. Pertanto Sandro Biasotti non può che essere d'accordo con la vostra iniziativa intrapresa.

Da Fausto Bertinotti

**Segretario del Partito della
Rifondazione Comunista**

Aderisco all'appello per il reintegro dei 4 ferrovieri licenziati a seguito della trasmissione Report. Quelle denunce in materia di sicurezza si sono rilevate fin troppo concrete.

La loro riassunzione deve rappresentare un cambiamento complessivo nelle ferrovie sia per i lavoratori che per i cittadini.

IMPORTANTE SENTENZA DELLA CASSAZIONE

Licenziato dalle FS è stato riassunto dopo 15 anni!

Lavorava a Bicocca ed era di Catania e si oppose, prendendo spunto dal dibattito sollevato dalla nostra rivista, alle visite dell'ispettorato sanitario FS ritenuto da lui illegittimo dall'entrata in vigore della riforma sanitaria che indicava nelle Asl l'unica struttura pubblica sanitaria.

Per essersi ripetutamente rifiutato di sottoporsi a visita appunto dall'ispettorato sanitario venne licenziato dalle FS nel 1990. Licenziamento confermato dal pretore di Catania e dai giudici d'appello ma respinto nel 2002 dalla cassazione con una sentenza esemplare che cancellò le precedenti ritenendo la punizione "eccessiva rispetto alle motivazioni che l'avevano determinata". Il giudice infatti, dice la Cassazione, **non può limitarsi ad applicare i dettati contrattuali ma deve valutare le motivazioni che hanno generato il fatto. In questo caso il ferroviere, pur sbagliando, aveva agito con un ragionamento che aveva una reale sussistenza e pertanto la punizione del licenziamento appare davvero eccessiva.**

Successivamente con sentenza del dicembre scorso il tribunale di Catania ha annullato il licenziamento obbligando le FS al reintegro nel posto di lavoro col pagamento di tutti gli stipendi, gli interessi e le rivalutazioni monetarie per un importo che si prevede supererà il miliardo e mezzo di lire.

Nel congratularci col nostro collega e con l'avvocato Francesco Andronico che lo ha validamente difeso, riteniamo che questo principio stabilito dalla Cassazione sia applicabile a molti licenziati a cominciare da quelli che parteciparono alla trasmissione Report. Ma questa sentenza sulla quale ritorneremo pone un altro interrogativo: chi paga il miliardo e mezzo? Quando un macchinista come tutti i cittadini sbaglia e produce danni deve rimborsarli per intero allo Stato. Non sarebbe forse giusto che chi firma un licenziamento ritenuto ingiusto si debba assumere i danni che produce? Forse se fosse così, prima di licenziare, ci penserebbero due volte.

allegata nell'opuscolo e inviatecela



ROCCASECCA: LA SICUREZZA NON È

di Luigi Cocuzzoli

Il 20 dicembre 2005 un treno interregionale, composto da tre ALN 663, nella stazione di Roccasecca ad una velocità di circa 70 Km/h tampona la vettura semipilota di un treno regionale, appena messi in movimento. L'urto provoca l'innalzamento della ALN 663 fin sotto la linea aerea, l'impatto causa due vittime e molti feriti.

Solo "fortunate" circostanze hanno evitato il peggio. Non c'è stato incendio, né l'invasione del binario attiguo e non sono stati coinvolti i moltissimi viaggiatori del regionale appena scesi.

Come non ricordare gli incidenti di Crevalcore e Roma Casilina. Una collana di perle che si allunga sul filo della sicurezza.

Il 2005 è iniziato con Crevalcore ed è finito con Roccasecca. Nel gennaio dello scorso anno l'indignazione generale aveva prodotto grandi manifestazioni, dichiarazioni di politici, sindacalisti e ferrovieri, tutti uniti in un unico slogan: mai più un'altra Crevalcore! E invece ecco Roccasecca.

La Roma-Roccasecca-Cassino non è l'ultima, né l'unica linea a rischio, anzi è una linea con Blocco automatico a correnti codificate, ma ci circolano macchine non provviste di ripetizione segnali, e questo comporta un abbattimento degli standard di sicurezza.

Altre situazioni a rischio sono i nodi ferroviari di alcune grandi città dove convergono linee con differenti regimi di circolazione e non sempre con

AD UN MESE DALLA TRAGEDIA

20 gennaio 2006. Roccasecca. Sala dell'oratorio Don Bosco, poco distante dalla stazione. A un mese esatto dall'incidente costato la vita a 2 passeggeri e il ferimento di altri 48 si è svolta l'assemblea pubblica dei delegati Rsu/RIs dei ferrovieri di Lazio, Campania, Molise e Abruzzo, a cui sono stati invitati l'assessore ai Trasporti della Regione Lazio, Fabio Ciani, il presidente della Provincia di Frosinone, Francesco Scalia, il e numerosi altri esponenti politici provinciali e regionali.

"I treni per Campobasso sono la cenerentola delle Ferrovie italiane sia per la linea sia per la mancanza delle apparecchiature di sicurezza". Esordisce così Dante De Angelis, rappresentante dei macchinisti delegato alla sicurezza.

E aggiunge "con i soldi spesi per 5 sedili in velluto dei treni ad alta velocità avrebbero potuto comprare l'apparecchio di ripetizione dei segnali che avrebbe evitato l'incidente di Roccasecca".

"Non si può andare in autostrada con una bicicletta". Con questo paragone Luigi Cocuzzoli, rappresentante Orsa, settore macchina del Lazio, spiega la situazione dei trasporti su rotaie nel Lazio ed in particolare della linea Roma-Campobasso.

tecnologie adeguate. Accade così che locomotive attrezzate con la ripetizione segnali, circolino su linea sprovviste di tale tecnologia.

Per questo è difficile capire come il sindacato, più o meno in tutto il paese, abbia fatto accordi per l'agente unico, visto che i supporti tecnologici non sono idonei nella maggioranza dei casi.

Roccasecca è una tragedia annunciata. Dobbiamo capire perché abbiamo permesso ad un'impresa di far circolare locomotive e ALN senza ripetizione su una linea ad alta densità di traffico, a volte guidate da un solo macchinista per 280 km con segnali ogni 1.350 m.

Le automotrici 663 guidate dai nostri

collegi di Campobasso non avevano la ripetizione segnali che di certo avrebbe impedito l'incidente, avevano invece installato il VACMA. A questo punto ci chiediamo come mai l'impresa ha speso soldi per equipaggiare locomotive con l'Uomo Morto e non ha invece installato la ripetizione segnali.

Oggi a distanza di circa un mese dall'incidente l'impresa continua imperterrita a far circolare, come se niente fosse avvenuto, le stesse ALN, spesso con composizione difforme, cioè 3 ALN ad agente unico anziché max 2 ALN, violando gli accordi sottoscritti.

Come pensa il sindacato di riprendere in mano i problemi causati da questi continui attacchi alla salute e sicurezza dei lavoratori?

Dall'assemblea di Campobasso, all'indomani dell'incidente, sono emerse una serie di indicazioni per tamponare nell'immediato, ma anche la richiesta ai sindacati nazionali perché si facciano carico di estendere l'iniziativa sulle seguenti priorità:

l'esclusione dalla circolazione di tutte le locomotive e ALN sprovviste di apparecchiatura di ripetizione segnali operanti su linee attrezzate. La loro circolazione è solo per il periodo necessario all'istallazione della tecnologia, è consentita solo con il ripristino del doppio agente di macchina abilitato TD;



20/1/2006. Roccasecca. Dopo un mese quali provvedimenti?

MAI TROPPIA

la sospensione della disposizione N° 6/2004 inerente l'iter a cui sono stati sottoposti i lavoratori prima di accertarne le responsabilità.

I lavoratori riuniti nell'assemblea di Campobasso, dopo aver manifestato solidarietà con i colleghi e i viaggiatori coinvolti nell'incidente hanno chiesto che le RSU e le OO.SS. promuovano una grande assemblea nazionale per riportare le richieste in tale ambito.

Sempre da questa assemblea i lavoratori hanno dato indicazione a tutti i macchinisti che percorrono la linea Roma - Roccasecca - Cassino di aututelarsi riducendo la velocità a 30 Km/h dal segnale di avviso fino alla piena linea di Roccasecca in entrambi i sensi di marcia.

Non vogliamo interferire con le inchieste giudiziarie, né con le perizie in corso, ma sono vere le anomalie segnalate in quei giorni, probabilmente imputabili alle installazioni e alle verifiche tecniche per l'attivazione dell'SCMT e il pullulare di tecnici e operai, che sempre più frequentemente, per svolgere il loro lavoro, entrano ed escono in posti dove una volta si entrava sotto stretta sorveglianza.

I macchinisti Mario Mangano e



Gli interventi dei colleghi Luigi Cocuzzoli e Paolo Risi

Gabriele Venditti hanno sempre affermato di essere certi della condizione di verde dell'avviso e verde della protezione di Roccasecca. Purtroppo però sono stati praticamente ignorati dall'impresa in cui prestano servizio

da almeno 20 anni e appena ritrovati dopo l'impatto sono stati prima condotti di fronte all'autorità per deporre e poi accompagnati in ospedale. Dimessi in serata senza nemmeno un supporto legale.

Il comportamento attuato dall'impresa e dalle forze dell'ordine nei confronti dei due colleghi è molto grave. Ritengo che, in relazione all'evento, la risposta sindacale sia locale che nazionale sia stata debole. E' importante stare vicini a questi nostri colleghi che possono dare la loro versione a differenza delle altre volte, dove al contrario sono stati emessi verdetti definitivi. Chiediamo a tutti i colleghi in possesso di documenti, eventi o casi accaduti di segnalarli presso il sito www.macchinistiuniti.it lasciando il proprio nominativo per essere contattati. Oppure presso le sedi dell'Or.S.A. che provvederanno ad inviarli ai periti e gli avvocati messi a disposizione dei nostri colleghi.

Tutti noi dobbiamo essere solidali e forti nel difendere i colleghi e lasciare con fiducia che la Magistratura faccia il suo corso, perché siamo sempre più convinti che su ogni treno è necessaria la massima tecnologia possibile e sempre due macchinisti, consapevoli di non fare facile slogan, ma di guardare in faccia la realtà con tutte le sue sfumature.

BLOCCO INFALLIBILE?

di Paolo Risi e Luigi Cocuzzoli

Ultimamente, a seguito dell'incidente di Roccasecca, si sono verificati dei guasti al blocco elettrico automatico interessanti sia la stazione di Roccasecca che la stazione di Anagni distanti fra di loro circa 60 km. Sempre sulla direttrice Roma Cassino, il denominatore comune a molti inconvenienti è stata l'attivazione concomitante del SCMT con i seguenti eventi:

- giorno 26 dicembre 2005 i macchinisti di un treno regionale con vettura semipilota si fermano al segnale di avviso della stazione di Roccasecca e mentre il codice della ripetizione in macchina dei segnali indicava codice 75 (segnale rosso), la lampadina del segnale di avviso era verde. Interpellata la stazione non risultava l'incongruenza e quindi i macchinisti procedono come da normativa e facendo il riconoscimento e supero rosso e passando il segnale di permissivo di avviso per poi segnalare tutto alle autorità giudiziarie;
- giorno 27 dicembre 2005 stazione di Anagni stessi lavori per l'installazione della SCMT diversi treni fermati al segnale di protezione in entrambi i sensi ricevono codice 75 (segnale rosso) in macchina dalla ripetizione segnali e all'apertura del segnale da parte della stazione di Anagni del segnale di protezione nella condizione di giallo, sulla locomotiva permaneva il cod 75 (segnale rosso). I macchinisti sono entrati in stazione con supero rosso e marcia a vista emettendo m40 per incongruenza e facendo successivo rapporto in deposito. Nessuna spiegazione dalle autorità competenti.

Giorno 28 dicembre 2005 l'O.S. Or.S.A. scrive una lettera al ministro per l'accaduto. Tutti siamo in attesa.



L'arbitrato del mese

a cura di Danilo Fondi



Convegno del 13 aprile 2002 a Firenze.

Dall'intervento di Beniamino Deidda, Procuratore capo della Repubblica:

“L'unica cosa che mette in moto l'applicazione della norma è la cultura individuale del diritto”

PREVALE IL DIRITTO

Il più grosso espediente che la Società utilizza per ottenere risultati nei collegi di conciliazione e arbitrato è il falso concetto del buon senso, in forma moralistico paternalistica, collegato a circostanze che la società tenta di definire eccezionali, ma che sono in realtà pianificate e rappresentano una costante nel rapporto con il personale. Come sapete questa rubrica affronta spesso questo aspetto, volto a produrre la sottomissione dei dipendenti alle necessità dell'azienda, mettendo da parte le norme ed il diritto. Accade talvolta che nei succitati collegi il terzo membro finisca per accondiscendere alla logica moralistica e tenda ad affermare il principio, dandoci nei fatti ragione sul piano del diritto, ma conciliando (senza il nostro assenso) le esigenze della Società, mantenendo una minima sanzione. Come dire che il lavoratore ha ragione, ma in alcuni casi deve usare il buon senso data l'occasionalità della circostanza. Il problema è che l'attività disciplinare della società è strategica e noi non possiamo accettarla, non l'abbiamo accettata e non l'accetteremo, perché conosciamo bene le conseguenze di una sottomissione e di un abbandono dell'esercizio dei nostri diritti. Tuttavia, i casi descritti rimangono comunque isolati, perché nei collegi i terzi membri, correttamente, non accettano la logica moralistica e riaffermano pienamente il diritto e l'applicazione della legge, come nel lodo che presentiamo questa volta. Il documento completo è reperibile presso la sede di In Marcia.

RIP. F. RES. CHE PER RITARDO TRENO NON INTERESSA IL PERIODO 0-5

(Stalcio del lodo arbitrale) ... IN FATTO: ...risulta che ella il giorno fosse comandato in servizio per effettuare...**un servizio con riposo fuori residenza**. Risulta altresì che Ella giunto in ritardo con il treno a Roma Sm.to e terminando il lavoro a Roma Tib.na alle ore 5.22, abbia emesso M40 n.15 al Capo Deposito in servizio avvertendo che non avrebbe effettuato il treno di ritorno e che sarebbe rientrato in residenza fuori servizio. Ella dopo aver usufruito del periodo R.F.R. rientrava in residenza fuori servizio con il treno

CONSIDERAZIONI IN FATTO E IN DIRITTO DEL TERZO ARBITRO:

Con il decreto legislativo n° 66 dell'8 aprile 2003, integrato e modificato dal D.L. 213 del 9 luglio 2004, è stata data piena attuazione anche nel nostro ordinamento alla direttiva comunitaria N° 93/104/CE e successive modifiche. Proprio l'adempiimento agli obblighi derivati dalla appartenenza alle U.E. ha fornito l'occasione per dare un assetto organico e definitivo all'intera materia dell'orario di lavoro, unificando la disciplina del tempo di lavoro e quella dei riposi, garantendo peraltro un ampio spazio di intervento all'autonomia collettiva in ordine alla modulazione dei tempi di lavoro. In particolare la stessa normativa pone delle deroghe all'applicazione di alcune disposizioni relative alla durata della prestazione lavorativa e al periodo di riposo, per particolari attività o servizi tassativamente elencati e tra i quali evidenzia anche .."il personale che lavora nel settore dei trasporti ferroviari"...(art. 17 c. 1 e 2 lett.e del dlgs.n.66/2003). In applicazione di tale deroga espressamente richiamata al comma 1 dello stesso articolo appena citato (...*le disposizioni di cui agli art. 7,8,12,13, possono essere derogate mediante contratti collettivi o accordi conclusi a livello nazionale tra le OO.SS. comparativamente più rappresentative e le associazioni nazionali dei datori di lavoro firmatarie dei contratti collettivi nazionali di lavoro, conformemente alle regole fissate nelle medesime intese mediante CCNL o accordi conclusi al secondo livello di contrattazione*...), le parti firmatarie del CCNL del settore delle attività ferroviarie hanno disciplinato in modo articolato all'art. 22 le regole relative all'istituto dell'orario di lavoro. In questo quadro normativo si colloca, la fattispecie portata alla cognizione del collegio e ampiamente dibattuta. Alla luce di quanto argomentato si ritiene di non dover considerare censurabile il comportamento del Sig. Che per cause indipendenti dalla sua volontà si è trovato impossibilitato a dare applicazione ad una norma contrattuale voluta anche dallo stesso datore di lavoro (art. 22 comma 2.8.1), e dalla quale le parti non possono sottrarsi se non con un rinnovato accordo. Da sottolineare che la fattispecie in esame, ovvero la modifica di un servizio programmato con un riposo giornaliero fuori residenza di 7 ore interessante la fascia oraria notturna, per cause legati ai ritardi o eventi non prevedibili da ambedue le parti, **non è stato oggetto di contrattazione**, qualificando così come inidonea una circolare che tenti di superare aspetti per sua natura contrattuali, demandanti quindi all'accordo delle parti. Del tutto illegittima quindi la posizione dell'azienda, che ritiene di dover considerare fruito il R.F.R. ancorché fuori dalla fascia oraria contrattualmente stabilita, garantendo in alternativa un riposo di una durata comunque non inferiore alle 7 ore consecutive.

DICHIARA NULLO il provvedimento disciplinare comminato dalla Trenitalia SpA al Sig..... di 2 giorni di sospensione.



QUANDO L'AZIENDA CHIAMA, IL SINDACATO

di Savio Galvani

Puntuali come un orologio svizzero, quando l'azienda chiama, i sindacati rispondono. La vicenda VACMA è ormai disseminata di fasi critiche che, di volta in volta, sono state stemperate da un accordo sindacale che risolve i problemi dell'Azienda e che, per contro, lascia inalterati quelli dei lavoratori, ma vediamo in dettaglio:

1) nel giugno 2004 il documento elaborato dal Coordinamento Nazionale delle ASL veniva formalmente trasmesso alla Conferenza Stato-Regioni. Il documento in questione metteva in evidenza l'illegittimità e l'inadeguatezza VACMA e, soprattutto, sottolineava l'incongruenza delle delibere 35 e 36 di RFI sull'equi-

paggio ad agente solo. Inizialmente si tentò di insabbiarlo e renderlo inefficace, ma le verità in esso contenute non potevano certo essere nascoste; pertanto, preso atto che il VACMA da solo non bastava, l'azienda pensò bene di abbinarlo indissolubilmente al sistema SCMT. Al fine di evitare l'ennesimo buco nell'acqua, però, questa volta, anziché procedere unilateralmente, come ormai avviene su tutte le cose e come fece per il VACMA quando venne installato nel 2003, pensò di coinvolgere i sindacati. In spregio alla volontà dei macchinisti che avevano scioperato proprio il giorno prima sulla vertenza VACMA - Agente Solo, i sindacati andarono in soccorso dell'azienda e il giorno 14 ottobre 2004 firmarono un accordo che in qualche modo salvava l'intero progetto apportandovi insignificanti modifiche;

2) intanto il tempo passa e con esso arrivano anche le conferme delle criticità già evidenziate dagli RLS e dai tecnici delle ASL. Infatti, il 7 gennaio 2005 è il disastro di Bolognina di Crevalcore a mettere in evidenza anche agli ignoranti che il VACMA è una bufala e che, invece, occorrono uomini preparati, organizzazione efficace e mezzi efficienti per garantire la sicurezza del sistema ferroviario. L'Azienda invoca il silenzio, ma la rabbia per quel tragico disastro si eleva a potenza e diventa dirompente, unificando le motivazioni e la lotta dei ferrovieri e degli utenti. La crisi è ormai evidente e le lotte auto-organizzate mettono in evidenza anche l'inadeguatezza del sindacato sui grandi temi della sicurezza. Ma proprio qui è il problema; infatti, sono proprio i sindacati che prima fingono l'apertura di una nuova stagione conflittuale per impedire che il malcontento possa diventare un movimento troppo grande e incontrollabile, poi smontano pezzo per pezzo la vertenza sicurezza per traguardare, in dato, 23 giugno 2006, un misero accordo sul rinnovo del biennio economico (sic!). E la sicurezza?

3) Intanto le preoccupazioni per la riuscita dello sciopero auto-organizzato del luglio 2005 suggerisce ai sindacati di mettere a punto alcune contromisure... la moratoria estiva degli scioperi, lo scontro sulla finanziaria (vertenza di cui nessuno



Elio Catania (Gruppo FS)

parla più) e la tattica degli scioperi regionali finti, dichiarati con mesi di anticipo (vedi Firenze e Bologna a dicembre e Roma a gennaio) proprio per impedire gli scioperi veri. Nelle loro intenzioni, dovevano forse servire a far dimenticare i problemi e i contenuti della vertenza. Ma a riportare l'attenzione sugli stessi argomenti ci pensano le ASL locali che timidamente cominciano a pronunciarsi e ad emettere ordinanze nei confronti di Trenitalia. Poi ancora un tragico disastro, l'ennesimo, questa volta a Roccasecca, ma poteva accadere in molti altri posti. I "buchi" nel sistema sono diventati tanti. Non si discute più se succederà o meno un disastro, ma, purtroppo per noi, solo quando e dove! In una situazione così contraddittoria che richiede risposte certe, poteva mancare l'apporto dei sindacati? Non poteva mancare e non è mancato! Con l'accordo del 25 gennaio 2006, coerenti sino alla stupidità nel confermare gli accordi precedenti, anche quando si sono rivelati inadeguati e assolutamente contrastanti con la volontà dei lavoratori, si sono infatti confermati gli stessi contenuti sul VACMA-SCMT e le stesse ambiguità sulla formazione degli equipaggi e la separazione delle funzioni di presenza e vigilanza. Tutto questo ha come tragico effetto quello di "puntellare" quei dirigenti dell'azienda probabilmente già indagati nei procedimenti penali in corso a Bologna e a Firenze, proprio a causa delle loro scelte sbagliate. Ma questa volta si superano, perché firmano un accordo su di una nuova moratoria per gli scioperi e pur raggiungendo l'intesa sul merito della vertenza riescono anche ad occupare l'unica data lasciata aperta per lo sciopero europeo, che probabilmente non si farà come è già accaduto per gli altri (sic!)... Siamo all'apoteosi!



Mauro Moretti (RFI)



Roberto Testore (Trenitalia)



INCIDENTI, DISSERVIZI,

LINEA ADRIATICA

IL DERAGLIAMENTO

7 gennaio 2006

Linea Adriatica. Tratto Ancona Pescara. Interrotta la circolazione all'altezza della stazione di Loreto per il deragliamento di due vagoni dell'Intercity 784. Sono le 3,40. Complessivamente sono 8 i treni rimasti bloccati, circa 3500 i viaggiatori coinvolti. I passeggeri del treno 906 sono rimasti per ore al freddo. Nel piazzale antistante la stazione di Porto Recanati i circa 20 pull-

man, inviati per smistare i viaggiatori, hanno creato un ingorgo. Nella tarda mattinata la circolazione ferroviaria è stata riattivata su un solo binario. I disagi e le proteste dei viaggiatori sono andati avanti per alcuni giorni.

L'inconveniente è attribuito ad un guasto al carrello della prima carrozza del vagone letto del Crotona-Milano. Al vaglio le cause della rottura e le eventuali responsabilità nella decisione di far proseguire il treno nonostante il carrello avesse già



dato problemi di riscaldamento boccole all'altezza di San Benedetto del Tronto e di Civitanova Marche, sembra che per tale ragione avesse limitato la velocità a 70 Km/h e, successivamente, a circa 25 Km/h evitando così il peggio al momento del deragliamento. Pare che ai giovani macchinisti coinvolti sia stata sollecitata la prosecuzione del viaggio, seppur a velocità ridotta, per la mancanza di personale di manovra che intervenisse per lo scarto del veicolo in allarme.

CAMBIANO: tragedia ...sfiorata!!

Il 22 dicembre '05 nella stazione di Cambiano (linea GE-AL-TO) si è sfiorata la tragedia per una collisione tra il treno 1940 (Palermo-Torino) ed una loc.145 di manovra proveniente da un raccordo ferroviario di una azienda privata e trovata inspiegabilmente oltre la traversa limite verso il binario di corsa. L'impatto violento non ha avuto esiti catastrofici sia per la pronta frenatura del PdM del 1940 e sia per la posizione della loc. di manovra che, trovandosi solo parzialmente ad ostruire la sagoma limite ed essendo sfrenata, dopo l'urto veniva respinta verso il raccordo.

L'urto "di striscio" ha solo provocato danni alle loc. e tanto spavento, obbligando i protagonisti ad avere un debito con "la dea bendata".

Sconcertante, però, il fatto che la RS del treno 1940 captasse il codice 270, perché non esistono circuiti di binario atti a segnalare ai treni in transito eventuali ingombri dal raccordo ferroviario.

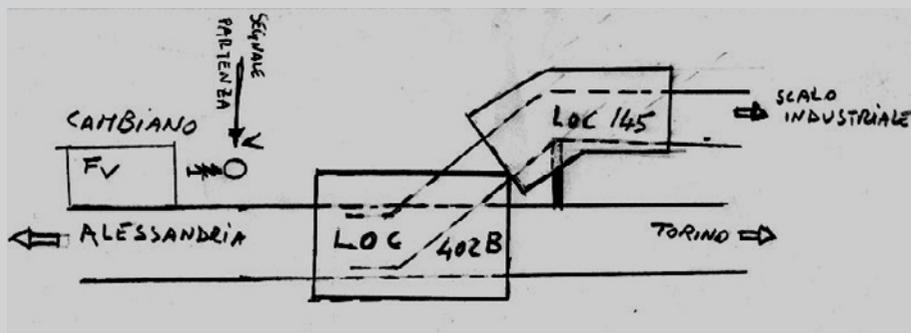
Anni fa nella stazione di Frugarolo (linea AL-GE) accadde un fatto simile, con le medesime modalità e con la denuncia dell'assenza dei circuiti di binario tra i binari di raccordo e quelli di corsa.

Adesso, come allora, tante circostanze positive hanno contribuito a limitare i danni alle sole cose,

ma, in altre circostanze, gli errori umani sommati all'assenza di tecnologie idonee a segnalare pericoli hanno provocato morti e feriti.

La sicurezza rimane, quindi, un bene irrinunciabile!!!

Smaldone Remigio



L'INCENDIO

29 Gennaio, Ancona. L'Espresso Lecce-Milano, viaggia con 80 minuti. Sono le 6,40. Una frenata d'emergenza, urla, e nei vagoni più vicini al principio d'incendio anche fumo e puzza di bruciato. In pochi attimi l'incendio è stato spento, ma il treno era già entrato in galleria. Panico tra i viaggiatori Alcuni, in preda al panico, sono scesi a terra e successivamente recuperati dall'interregionale che seguiva e da un taxi. Ad Ancona, gli operai e i tecnici hanno ricomposto il treno e riattivato il riscaldamento.



MULTE...

“Esplode” l'ETR 480/35



La sera del 3 gennaio 2006 sull'ETR 480/35 del treno 9356, durante il rientro nel DL di Roma SL, dopo soli pochi minuti dalla fine del servizio viaggiatori, nella stazione Termini di Roma, il macchinista sentiva un fortissima esplosione proveniente dalla cabina AT della BAC di coda. Fermato il treno e fatti i primi accertamenti ricoverava il materiale e chiedeva l'intervento del personale della manutenzione. La violenta esplosione ha scardinato la porta blindata della cabina AT e ha divelto alcuni pannelli del corridoio. Risultano evidenti i segni di una scarica elettrica di bassa intensità e di una fortissima onda d'urto, per lo spostamento d'aria, che ha interessato il corridoio e l'intercomunicante. Le cause dell'esplosione sono ignote (assenza di scariche atmosferiche, guasti alla linea elettrica, ecc.) e le ricerche si concentrano sull'interruttore rapido (di particolare concezione per l'uso di un gas spegni arco) e su un condensatore filtro che risulta danneggiato. Sono in corso accertamenti aziendali. I lavoratori macchina e officina esprimono preoccupazione per le conseguenze che fatti del genere possono causare a viaggiatori e addetti sia in caso di esplosione che per l'eventuale presenza di sostanze tossico-nocive all'interno delle apparecchiature elettriche interessate.

18 MILIONI DI EURO LA LIGURIA MULTA TRENITALIA

“Abbiamo deciso di comminare a Trenitalia una multa di 18 milioni, che verranno detratti dal contratto di servizio”. Luigi Merlo, assessore regionale ai Trasporti ha dato la notizia, spiegando che la decisione è collegata al Taf, pagato per il 25% dalla Liguria, spostato prima nel Lazio e poi in Piemonte.

Lo scontro tra la Liguria e Trenitalia va avanti dai tempi della giunta di centrodestra, a causa di ritardi,

cancellazioni, orari sbagliati, degrado delle carrozze. L'attuale giunta di centrosinistra ha deciso di continuare il contenzioso, forse con maniere più forti.

“Quest'ultima ammenda - ha ricordato Merlo - si andrà ad aggiungere alle altre che la Regione ha comminato a Trenitalia nel 2005, per un totale di 18.620.000 euro. In Liguria, nel 2005 sono stati soppressi 1.500 treni. La regione minaccia di non rinnovare il contratto di servizio che costa 65 milioni di euro. La regione lamenta che Trenitalia promette treni che poi non si vedono. Tuttavia, la goccia che ha fatto traboccare il vaso è stato il nuovo orario invernale, non concordato con la Regione e con carenze nel trasporto pendolare.



Roma-Nettuno mancato scontro frontale

La sera di giovedì 2 febbraio 2006, sulla linea Roma Nettuno, il treno 12220 proveniente da Nettuno e diretto a Roma, nella sede di incrocio di Marechiaro, ripartiva verso Roma e si trovava di fronte le luci del treno incrociante, 12219 che viaggiava in direzione opposta. A seguito della retrocessione avvenuta lo svio dei carrelli di due carrozze. Sono in corso le indagini per accertare le responsabilità. Di sicuro sappiamo che il servizio viene svolto con materiale navetta a agente unico, sul tratto a semplice binario da Campoleone a Nettuno sprovvisto di RS, con parziale copertura del sistema GSM-R. In tempi di sperimentazione con “agente solo”, possiamo dire che i risultati della gestione “agente unico” sono già evidenti.

Investe camion su PL deraglia un Intercity

4 gennaio 2006. Rosignano (LI). Intorno alle 10,20 l'IC 514 (Roma - Torino) ha investito un camion rimasto inspiegabilmente fermo su un PL, in prossimità delle grosse torri della Solvay.

I due macchinisti (di Roma SL), nell'approssimarsi alla stazione di Rosignano, appena fuori da una curva ed alla velocità di circa 140 km/h hanno intravisto la sagoma del camion ed intuito il pericolo. Azionata la rapida (la RS segnalava “il codice 270”) hanno ridotto sensibilmente la velocità. L'urto è stato comunque violento e la locomotiva E402B 130 che trainava l'Intercity è uscita dai binari, mentre il rimorchio del camion è

finito nella vicina carreggiata nord della statale Aurelia. Grazie al tempismo dei macchinisti e ad una buona dose di fortuna. Quel PL, già interessato da altri eventi meno gravi, era sorvegliato con telecamere dal DM di Rosignano. Ma da qualche anno le telecamere sono state rimosse e tutto è affidato ai controlli elettrici (che non possono verificare la presenza di ostacoli sul PL).





CREVALCORE UN ANNO DOPO

sotto inchiesta dirigenti di RFI

di Roberto De Paolis

Una decina di dirigenti RFI sono stati iscritti nel registro degli indagati dalla Procura di Bologna: questa è la principale novità ad un anno dall'incidente di Crevalcore, dove morirono, oltre a 5 nostri colleghi ferroviari, anche 12 viaggiatori della linea Bologna-Verona. Pur essendo in attesa del deposito dell'ultima perizia sugli aspetti ergonomici e psicofisici del lavoro del personale di condotta dei treni, commissionata al Prof. Rizzo dell'Università di Siena, è trapelata nei primi giorni del 2006 la notizia di questa iscrizione, che pur non essendo ancora un rinvio a giudizio, indica chiaramente che il pensiero della Procura è in linea con le tesi sostenute anche dagli RLS firmatari dell'esposto del 12 gennaio '05, e, cioè, che al di là dei possibili errori umani commessi dal macchinista del treno 2255 (agente unico), sui quali ancora si aspetta di avere completa chiarezza, sembrano sussistere elementi concreti per considerare possibile un concorso nell'incidente negli atti compiuti dai dirigenti di RFI negli ultimi anni.

La rimozione dell'uso dei petardi e della vecchia ripetizione discontinua, l'ordine di servizio sugli itinerari convergenti, la mancata installazione di un sistema di ripetizione segnali sono tutti elementi che pesano sulla dinamica dell'incidente e che ora vengono adeguatamente considerati come possibile concausa dell'accadimento.

Sul VACMA, attivo al momento dell'incidente, sembrerebbe essere confermato quanto sostenuto dagli RLS, cioè che non ha in alcun modo concorso ad evitare l'incidente, e che ai fini della sicurezza è da considerarsi inuti-

le, se non addirittura dannoso per i possibili elementi di distrazione durante la condotta, e in particolare anche nelle situazioni critiche come nel caso di fitta nebbia.

Ma su tutto questo e su altri aspetti della dinamica dell'incidente non resta che attendere le conclusioni delle indagini, che giungeranno presumibilmente a fine marzo-inizio aprile.

Nel corso dell'ultimo anno le Associazioni dei pendolari e il Coordinamento dei Comuni della linea Bologna-Verona hanno denunciato con fermezza le gravi lacune dimostrate dalle FS, i ritardi nell'ammodernamento della linea e il fatto che dopo 40 anni di promesse il raddoppio ha interessato solo il 33% della linea.

I ferroviari del "Coordinamento 12 gennaio" sono stati al loro fianco per sostenere la comune battaglia per un servizio ferroviario sicuro, efficiente e sotto il controllo pubblico, affinché a tutti venga garantito un diritto alla

mobilità affidabile e in grado di rispondere alle esigenze dei cittadini e dei lavoratori delle ferrovie.

Questo è l'impegno che abbiamo preso davanti alle vittime del disastro e in loro nome continueremo a chiedere giustizia.

Per nessuno di noi, infatti, è sopportabile l'idea che altri incidenti come questo possano accadere: MAI PIU' CREVALCORE non può rimanere uno slogan vuoto. Ne va del nostro onore.



La svolta alla vigilia del primo anniversario del disastro ferroviario che costò la vita a 17 persone

Crevalcore, sotto inchiesta le Fs

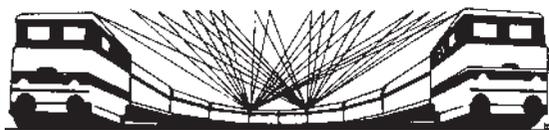
Indagati almeno dieci dirigenti, perizia sullo stress dei macchinisti



**DAL 1908... PER CONOSCERE...
PER DISCUTERE... PER LOTTARE**

ancora IN MARCIA

RIVISTA MENSILE DEI MACCHINISTI



Abbonamento € 14
telefonare allo 055 480166 - tel. FS 967 2218
e-mail: inmarcia@tiscalinet.it

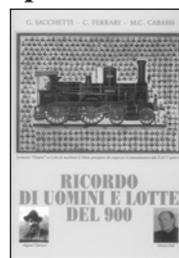
Avete rinnovato l'abbonamento se non l'avete fatto affrettatevi

non viviamo né di pubblicità né di sindacati...
ma solo coi vostri contributi

Abbiamo aggiornato e ristampato le guide pratiche di alcuni mezzi di trazione

E 444 R; E 632/633/652 I parte e II
parte; E 656; E 646 navetta
Sono disponibili ancora: Ale 601;
E656 CE; ETR 460; Ale 642
Ogni libretto € 2,50
Prezzo speciale per gli abbonati
9 libretti € 15,00

**Per gli abbonati due nostre
pubblicazioni a 5 € ciascuna**



MONTENEGRO, 44 MORTI E 198 FERITI

Alcune carrozze sono uscite dai binari vicino a Podgorica e sono precipitate in un dirupo profondo 30 metri. Il convoglio era partito da Bijelo Polje ed era diretto verso la località costiera di Bar, quando è deragliato vicino a Bioce, 15 chilometri a nordest della capitale, Podgorica. È una delle sciagure peggiori nella storia del Montenegro. A bordo del treno vi erano circa 250 passeggeri, 90 dei quali scolari di ritorno da una gita scolastica.

TREGUA OLIMPICA... CGIL-CISL-UIL SEDOTTI

L'idea della "tregua olimpica" seduce Cgil, Cisl e Uil. I sindacati confederali ieri hanno sottoscritto un'intesa nella sede della Regione Piemonte, firmata anche dai rappresentanti delle imprese e del commercio, che li vincola al mantenimento della "concordia sociale" e all'"utilizzo concertato di forme compatibili e controllabili di flessibilità del lavoro" per tutta la durata dei Giochi di Torino 2006.

NUOVE NORME PER LE VISITE MEDICHE

Con disposizione 82 del 7 dicembre 2005 RFI ha fornito nuove indicazioni disponendo i casi e le scadenze a seguito delle quali è necessaria una visita da parte dei Servizi Sanitari FS prima che il personale addetto a mansioni di sicurezza sia riammesso al servizio.

La visita al sanitario è obbligatoria dopo:

- 1) assenze per periodi di malattia superiori a 20 giorni;
- 2) assenze per infortunio di qualunque durata;
- 3) assenze per motivi diversi da casi 1 e 2 che abbiano durata superiore a 180 giorni.

RINAZIONALIZZIAMO LE FERROVIE?

Il giornale "La stampa" del 19 gennaio riporta la notizia che Radio Vaticano, visto lo stato in cui versano le ferrovie, ha invocato una nuova rinazionalizzazione delle FS.

L'articolo è molto più diffamatorio per i dirigenti FS di quello della giornalista Gabbanelli su Report. L'ing. Moretti e compagni delle FS chiedono i danni al Vaticano? O licenzieranno il Papa...

PRECISAZIONE SULLE PENSIONI

Il 31 gennaio 1995 è lo spartiacque tra la pensione calcolata col retributivo o col contributivo. Il retributivo aspetta a coloro che avevano a quella data 18 anni di servizio però per arrivare ai 18 si conteggiano anche gli scivolamenti ovvero per il macchinista 16 anni e mezzo.

PENSIONE COMPLEMENTARE PER I MACCHINISTI

I pensionati dal 1° giugno 1992 in poi vincono le caue per la pensione integrativa (220.000 pensionabili). Secondo noi hanno diritto alla pensione tutti i macchinisti collocati in pensione fino al 2003... per saperne di più telefonare in redazione.

CHIARIMENTI DEPOSITO BAGAGLIO

Nell'accordo del 25 gennaio fra FS e sindacati è stato convenuto che il deposito bagaglio gratuito è consentito solo nelle località sprovviste di servizio automatizzato previa possibilità di presentazione della Clc al personale incaricato

QUESITI

a cura di Savio



DOMANDA

Esiste sul contratto, un luogo dove poter lasciare sia la borsa che gli indumenti (supporto logistico)? Hanno ragione loro ad imporci di portare tutto a casa? Qui da noi non esiste uno spogliatoio e lascio immaginare quante altre cose manchino. E se avessi ragione io, come dovrei comportarmi?

Mario Paletta D.L. Reggio Calabria

RISPOSTA

L'argomento proposto è di grande attualità proprio perché il problema di adeguare le strutture logistiche non è mai stato preso in seria considerazione, sebbene vi sia una precisa disposizione di legge (art. 40 DPR 303/56) e una di contratto (punto 2 dell'Art. 45 CCNLA.F.). Le norme prevedono che questi locali (spogliatoi, docce, lavandini, ecc.) devono essere dislocati nei pressi del luogo di lavoro. L'armadietto che deve contenere gli abiti da lavoro deve avere caratteristiche tali da tenere separati gli indumenti personali da quelli da lavoro. Le strutture FS sono carenti e il settore macchina è tra i più penalizzati, ma tollera questa situazione semplicemente per evitare di complicarsi la vita.

Ciò consente all'azienda di non fissare il luogo di inizio e di termine dell'attività lavorativa, con evidenti vantaggi nella gestione degli orari e dei turni, soprattutto nei grandi impianti in cui spesso si inizia e termina in luoghi diversi e distanti dal deposito. Anche se in misura diversa, tutto il PdM è penalizzato in quanto utilizza una porzione del proprio tempo libero per incombenze lavorative: indossare la divisa, prelevare la borsa di viaggio e gli eventuali DPI (giubbetti alta visibilità, ecc.). A ciò si aggiunge la complessa attività del ritiro e della lettura circolari, nonché quella di aggiornamento delle pubblicazioni di servizio. Infine vi sono le attività di consegna bollettini, buste, rapporti, nonché il ritiro dei P70, Ticket, ecc.

I principi generali del diritto prevedono che tali tempi debbano essere riconosciuti lavoro. La Corte di Cassazione, ad esempio, ha riconosciuto che quando è previsto l'uso della divisa, come per i ferrovieri (art 45 CCNLA.F.), i tempi per indossarla sono lavoro.

Abbiamo notizia che in diverse località della rete si stanno sviluppando dei contenziosi su tutte o su alcune delle problematiche poste. Anche in relazione a quanto stabilito dal punto 2.1 dell'art 22 CCNL si può iniziare a pensare a dei ricorsi legali condotti con determinazione sino all'ultimo grado di giudizio.

DOMANDA

Nello stabilimento Cargo di Genova, a Febbraio 2005, è stata redatta una nuova graduatoria per l'assegnazione in turno del PdM (circolare 25).

Da tale graduatoria si evince che alcuni colleghi macchinisti, assunti a suo tempo con il contratto di formazione

lavoro sono balzati in avanti di numerose posizioni, scavalcando tutti i Mip assunti in loro precedenza.

Alla mia richiesta di chiarimenti mi veniva risposto (in modo informale) che tale situazione deriva dal fatto che è stata applicata in modo letterale il decreto di assunzione a macchinista con contratto di formazione.

Tale decreto prevederebbe che per il calcolo di anzianità nel profilo di macchinista bisogna fare riferimento alla data di assunzione (per i nostri colleghi ottobre 87) e non alla avvenuta corsa di prova così come da precedente graduatoria.

Cosa prevede la circolare 25 in proposito?

E' giusta questa interpretazione?

Edoardo Di Giovanni Cargo Genova Rivarolo

RISPOSTA

I criteri per la formazione della graduatoria d'impianto sono indicati nella Circolare 25 e nelle successive circolari applicative, emanate per regolamentare le posizioni dei macchinisti assunti dall'esterno, dei macchinisti provenienti dal Genio Ferrovieri e dei macchinisti provenienti da accertamento professionale interno. Non abbiamo notizia di variazioni recenti

A questo proposito va sottolineato il fatto che il CCNL 96/99 (punto 4 art. 37) aveva affrontato specificamente la situazione dei lavoratori in CFL, riconoscendo come anzianità valida ai fini dell'inserimento in turno anche il periodo di lavoro prestato prima della definita assunzione a tempo indeterminato; sarebbe paradossale, però, se nella pratica applicazione di questo sacrosanto riconoscimento insorgessero nuove ingiustizie come quella che sembra descritta nel quesito.

Nel caso in esame si tratta di personale assunto dall'esterno tramite concorso (da una parte) e tramite contratto di formazione lavoro (dall'altra parte): in entrambi questi casi non è la data della corsa di prova che farà da riferimento per determinare la "sessione d'esame", bensì la data del Decreto di assunzione alla quale andranno aggiunti i 48 mesi previsti.

Questo meccanismo si è reso necessario proprio per evitare scavalchi in quanto il vecchio criterio (sessione d'esami) era discriminante, perché nei vari impianti l'avvio alla corsa prova veniva accelerato o meno in funzione delle esigenze di macchinisti abilitati.

Nel quesito non viene precisato come abbia operato la dirigenza dell'impianto, perché non pare possibile che lo scavalco lamentato possa essere determinato da una corretta applicazione delle norme che sono state attuate proprio con lo scopo di evitare tali fenomeni.

L'unica spiegazione plausibile rispetto a quanto rappresentato potrebbe rilevarsi in una individuazione del Decreto di assunzione molto anticipato rispetto alla effettiva assunzione. In tale evenienza, occorre che venga "interpretato" il significato di "decreto di assunzione", in quanto, in origine, le assunzioni avvenivano per decreto (adesso non è più così). Occorre quindi una interpretazione corretta del significato di "decreto" di assunzione, in modo da seguire criteri equi ed il più possibile omogenei.



BARI

Esposto dei RLS

A seguito del deragliamento dell'Eurostar 9410 (Taranto-Milano) in prossimità della stazione di Acquaviva delle Fonti, gli RLS dei Macchinisti pugliesi, Marangia Francesco, Russo Antonio, Calori Elio, Vinci Gianpiero, Di Fonzo Antonio, Curcetti Antonio, hanno presentato un esposto alla Procura di Bari per evidenziare le carenze strutturali e logistiche con particolare riferimento ai fenomeni alluvionali e alle conseguenze che periodicamente coinvolgono il territorio pugliese. Gli RLS hanno chiesto all'autorità "interventi tali da ottenere l'adozione da parte di chi di competenza, di provvedimenti per la messa in sicurezza delle infrastrutture ferroviarie, sia di vecchia che di nuova costruzione" e affinché "il personale di condotta sia al più presto dotato, del mezzo di comunicazione idoneo previsto" dalle disposizioni legislative.

CATANZARO – Anche Franco De Munda va in pensione

Anche lui, dopo 36 anni di lavoro e di lotte, raggiunge la sospirata quiescenza.

Ultimo "dinosaurio del ceppo" fondatore del CoMU a Catanzaro Lido. Conosciuto nell'ambiente come "l'avvocato azzecagarbugli", o "cazzida". Le cause sostenute contro le FS, a CZ Lido, a tutela dei diritti del personale, sono state istruite e curate da lui.

Ultima, ma non per importanza, è stata quella sulla non legittimità del trasloco da Catanzaro al presidio di Crotona del personale PAX per chiusura. Che dire, è stato per me un compagno di iniziative e di lotte. Non passava giorno che non si affrontasse una discussione su problematiche riguardanti il nostro lavoro. Sempre presente in qualsiasi iniziativa tesa alla risoluzione di qualsiasi problematica. Un motore a combustione anima...le.

Ricordo con sommo piacere, quando, precettati dal Sottosegretario ai trasporti e nonostante arrivassero le prime telefonate da tutta Italia per valutare se era opportuno riconfermare lo sciopero, lo guardai negli occhi e lui senza tentennamenti disse: "Andiamo avanti". Stava già chiamando a raccolta i colleghi per fare l'assemblea permanente dove spiegare perché!!!!

Ora, finalmente, si godrà la quiescenza insieme alla sua famiglia.

Ma, tutto questo, non lo estranierà dalla lotta nel sociale e dal dedicarsi alla sua adorata campagna.

Caro Ciccio, a nome del P.d.M. del Deposito Locomotive di Catanzaro Lido
GRAZIE e TANTI
AUGURI

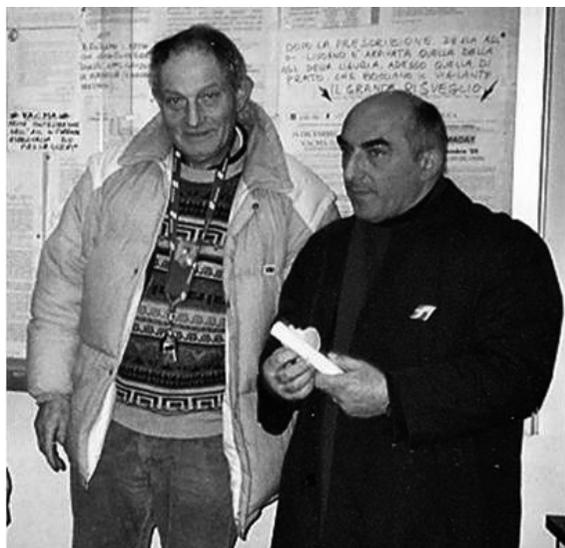
Luis & Luis



FIRENZE - L'ultimo "poeta"

Giovanni Consolati è in pensione. Una vita al turno diesel, tra Borgo, Siena e Faenza. E' tra gli ultimi esponenti del gruppo della corrente poetica dei Macchinisti toscani che, nel tempo, hanno raccontato la storia del deposito di Firenze, gli aneddoti, gli episodi curiosi, gli eccessi di alcuni e le condotte censurabili di altri. Sono tanti i colleghi che hanno ispirato Giovanni; molte di più le risate che ci ha fatto fare. Come non ricordare le esilaranti rime "cantate" nei rumorosi pranzi tra colleghi. Siamo certi che continuerà a deliziarci ancora a lungo e che ci rimarrà vicino a sostenerci in questi tempi difficili. Auguriamo a Giovanni una lunga e serena quiescenza

I macchinisti di Firenze



Ultimora

LOTTA ALL'UOMO MORTO ANCHE SUGLI EUROSTAR

Mentre il giornale stava per essere stampato siamo venuti a conoscenza dell'episodio riportato dalla stampa e dalla TV, che dimostra, nonostante la sospensione degli scioperi ed i tranquillizzanti comunicati sindacali, le vere intenzioni dell'azienda che anziché rispettare le imposizioni delle Asl cerca di estendere il VACMA anche sugli Eurostar.

Autore del rifiuto è stato Dante De Angelis impegnato come RLS sulla sicurezza e redattore della nostra rivista al quale esprimiamo tutta la nostra solidarietà

La mattina del 4 febbraio, prendendo in consegna il 9311 (Bolzano-Roma) in transito a Bologna, un macchinista di Roma S.L. chiedeva, come ormai consuetudine per molti nostri colleghi, la "disgiunzione del pedale connesso artificialmente con le apparecchiature di sicurezza RS e SCMT o la sostituzione del mezzo". Il CD alla 303 rispondeva con il solito M40 "viaggiate da secondo agente". Il macchinista ribadiva la richiesta rivendicando il rispetto della circolare 25 sull'assegnazione ai turni e contestando l'illegittimità della "inversione dell'equipaggio" poiché finalizzata esclusivamente ad eludere le norme antinfortunistiche del Decreto 626 e le prescrizioni delle ASL. Dopo lo scambio di numerosi altri M40 durato circa un'ora per evitare un ulteriore ritardo, lo stesso accettava di essere sostituito da altro agente. Mentre nessuno dei viaggiatori, informati delle ragioni del ritardo, ha protestato, tra i funzionari e i dirigenti aziendali è serpeggiato un inusuale nervosismo sfociato in

un episodio alquanto singolare che merita di essere citato: dopo essere stato distolto dal servizio e comandato con la stessa vettura 9311 (prima utile) per il rientro in residenza, durante il viaggio il macchinista viene informato dal capotreno che la SOP di Bologna lo aveva insistentemente sollecitato a controllare il suo biglietto. Ovviamente, il macchinista, avendo eseguito l'indicazione della propria 303, regolarizzava la propria posizione facendo emettere il modulo AG 4.03 anche detto "senzaprezzo" verbalizzando il motivo della sua presenza a bordo

Grazie a Dante... ed a tanti altri

Da oltre due anni con l'acquisizione di fatto di tutti i sindacati, l'azienda è impegnata ad applicare il VACMA non certo per la sicurezza ma per puntare all'uomo morto. Se ancora ciò non è stato possibile è perché un gruppo notevole di macchinisti non ha né piegato la testa né ceduto alle pressioni affrontando, con l'atto del rifiuto minacce e persino processi.

Il caso dell'Eurostar di Bologna è andato sui giornali... ma tutti i giorni molti coraggiosi compagni di lavoro bloccano decine e decine di treni per quella battaglia decisiva per la vita dei macchinisti. Agli alferi di questo scontro vadano i ringraziamenti di tutti noi e di questa rivista che consegnerà a questi eroici combattenti un ricordo personale.

(Comunicateci il nome ed il deposito di appartenenza)

Ingegneri o omuncoli?

Nel passato nelle FS c'erano dei dirigenti che assieme ad una lunga esperienza e capacità possedevano anche una dignità di uomini che spingeva noi ferrovieri ad elevati impegni professionali e ad amare il lavoro. Citiamo fra queste nobili figure del passato l'ing. Rissone, l'ing. Cardini, fino a qualcuno più recente che per ironia, forse per questi comportamenti dignitosi, è stato mandato precocemente in pensione.

Oggi nelle FS vanno di moda gli uomini forti, col bastone in mano per colpire ed educare i lavoratori e non tollerano che qualche ferroviere con la schiena dritta pretenda diritti e rispetto di regole. In questo caso perdono le staffe e dando sfogo a ritorsioni per appagare la loro squallida arroganza. Così è successo dopo lo sputtanamento dei dirigenti nella trasmissione Report, così altre volte ultima delle quali ieri dopo il rifiuto dell'uso del VACMA a Bologna con l'Eurostar. Il macchinista per ordine del 303 è stato autorizzato a proseguire in vettura per la residenza, ma il capotreno è stato costretto a chiedere i soldi del biglietto "al disobbediente" da una telefonata ricevuta durante il viaggio da un potente ingegnere di Bologna... (sic!) Un atto di ritorsione puerile e stupido che ci pone un atroce dubbio: Ma sono "ingegneri" o dei miseri "omuncoli"? e dopo... che sia anche questa una delle cause di sfascio delle ferrovie?

G.E.

