

ancora

www.ancorainmarcia.it

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

Licenziamenti:

ULTIMORA

RIASSUNTO DANTE DE ANGELIS

Vittoria. Adesso ... gli altri

Vigilante:

pagg. 4 e 5

L'UOMO MORTO E' MORIBONDO

In attesa ... continuiamo coi rifiuti

SCIOPERO SPOSTATO AL 2 E 3 DICEMBRE

incidenti

pag. 10

METROPOLITANA ROMA: VITTIME E FERITI

Macchinista Solo con Uomo morto

ancora incidenti ferroviari

150 MORTI IN QUATTRO MESI

pagg. 6 e 7

Agente solo:

MASSIMO ALLARME

Sindacati possibilisti



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 Augusto Casrucci onlus - Stampa: Litografia IP - 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 - CONTRIBUTO: L'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. 967/2218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166, fax 055.4631872 - contiene i.r.



Macchinista solo: la redazione scrive alla... “politica”

al Ministro dei Trasporti
al Presidente del Consiglio
al Presidente della Camera dei Deputati
al Presidente della Camera dei Senatori
ai componenti delle Commissioni Parlamentari “Lavoro” e “Trasporto”
p.c. ai Segretari dei Partiti Politici tutti

Abbiamo appreso che il Ministro dei Trasporti sta preparando una nuova direttiva con la quale, tra le altre cose, si ripropone l'utilizzazione di un solo macchinista alla guida dei treni italiani.

Questa notizia fa eco agli intendimenti espressi dalla dirigenza FS che, appena nominata dal nuovo Governo, al primo incontro sindacale, ha esordito con la richiesta del macchinista solo, proponendolo addirittura come elemento di scambio per sanare la riassunzione dei licenziati e per eliminare il vigilante peraltro già “bandito” dalle USL.

Con questa lettera intendiamo segnalare che la guida dei treni con un solo macchinista è di per sé motivo di incremento dei rischi sia per i lavoratori che per la sicurezza dei viaggiatori. Prova ne sia che l'Italia, al confronto con gli altri paesi in cui viene utilizzato il macchinista solo, vanta il migliore standard di sicurezza con risultati nettamente superiori. I dati forniti a seguito dell'incidente di Crevalcore (17 morti), elaborati proprio dagli Uffici del Ministero in indirizzo, dimostrano tutto ciò in modo evidente ed anche le più recenti sciagure ferroviarie accadute all'estero sono caratterizzate dalla condotta a macchinista solo il cui errore è la ragione ricorrente dei disastri.

A dimostrazione della relazione esistente tra il numero di incidenti e l'impiego di uno o due macchinisti, sottolineiamo il fatto che anche in Italia, dove pure l'utilizzo dell'agente unico è limitato e dove è comunque previsto l'affiancamento del Capo Treno, la maggior parte dei più gravi incidenti sono riconducibili a questo tipo di equipaggio.

Le ultime sciagure ferroviarie accadute sono emblematiche: senza contare i feriti e gli invalidi si registrano centinaia di morti. 60 in Egitto, 49 nelle due tragedie accadute in Spagna, 21 in Germania e, proprio in questi giorni, 6 in Francia.

In questi casi la commozione, la rabbia, il senso di impotenza assale l'opinione pubblica e, in particolare, gli addetti ai lavori. Ma davvero non si poteva fare nulla?

Il “macchinista solo” è motivato da ragioni puramente economiche e dalla supposta esigenza di realizzare condizioni di concorrenza nel mercato del trasporto ferroviario in fase di liberalizzazione. **Non possiamo, non dobbiamo e non vogliamo inseguire e fare concorrenza all'Europa delle sciagure ferroviarie: abbiamo il dovere di mantenere e custodire il primato della sicurezza nell'interesse del nostro Paese.** La competizione con le altre reti e con le altre imprese di trasporto deve avvenire su sicurezza, efficienza e qualità. **Non dobbiamo inseguire l'Europa dei disastri.** Lo ripetiamo da sempre: la severità dei nostri regolamenti e l'equipaggio italiano, a doppio macchinista, ha garantito per tanti anni la migliore sicurezza ferroviaria europea, primato che ha retto nonostante sia stato messo in crisi dalla deregolamentazione e dai tagli indiscriminati praticati in FS. **I costi umani delle tragedie come queste ultime accadute non debbono entrare nel cinico calcolo di convenienza economica tra costi di gestione aziendale e rimborsi ai familiari delle vittime.**

L'eliminazione del Vacma e la riassunzione dei colleghi licenziati per aver preteso migliori condizioni di sicurezza non possono riportarci al “Macchinista Solo” introdotto dal fascismo e successivamente eliminato.

L'introduzione di tecnologie positive, da noi sempre auspicata, non può diventare il pretesto per eliminare il secondo macchinista e riallinearsi agli standard medi, ma deve servire ad innalzare e consolidare i livelli di sicurezza delle nostre ferrovie.

Per queste ragioni, non vorremmo dover ricordare alla storia il primo governo dell'Unione e il primo Ministro dei trasporti Comunista, come responsabili della reintroduzione del macchinista solo alla guida dei treni; men che meno vorremmo ricordarcelo ogni volta “l'errore umano” a carico del macchinista conclude le indagini delle sciagure ferroviarie.

Il Comitato di Redazione *ancora IN MARCIA!* - Rivista storica dei Macchinisti
Firenze, 17 ottobre 2006



DANTE E' TORNATO A ROMA S. LORENZO

Reintegrato col pagamento delle retribuzioni arretrate (e delle spese legali). Oggi, siamo più forti. Lo siamo innanzitutto grazie a Dante che, anche nei momenti più duri, ha sempre avuto la forza per andare avanti, per non cadere nelle trappole che di volta in volta gli venivano tese, con proposte di assunzioni qua e là, forse anche convenienti sul piano personale, ma su cui Dante non ha mai tentennato, nemmeno per un attimo.

Un esempio di coerenza, di etica e di forza interiore davvero fuori dal comune. Non è stato facile, ma ci abbiamo sempre creduto e ... avevamo ragione.

GLI ALTRI PROBLEMI

I licenziati

Non tutti sono stati reintegrati. Innanzitutto pensiamo ai tre colleghi di Report (Belfiore è già stato riassunto per sentenza) i quali sono stati "scaricati di brutto" perché l'avevano "... fatta grossa..."(poveri a noi).

Il rapporto ferrovieri/sindacati

Se oggi si discute ancora della riassunzione degli altri licenziati, è unicamente merito del movimento spontaneo che i ferrovieri e i macchinisti hanno saputo animare, ritrovandosi non sotto le bandiere, ma sotto un'unica idea: il diritto alla dignità di chi lavora. E' così che abbiamo sensibilizzato la politica, gli organi di stampa e l'opinione pubblica. Dispiace constatare che questa capacità aggregativa non viene ritenuta un valore aggiunto dai sindacati, ma un aspetto disturbante.

L'incontro del 4 ottobre 2006

Lo scambio proposto da Moretti, nell'ipotesi di accordo presentato, contiene elementi etici e spunti di riflessione che, per certi versi, sono sconvolgenti: noi riassumiamo i licenziati, voi ci date l'agente solo e vi togliamo il Vigilante.

Lo scambio è un colpo basso

Non ci aspettavamo un simile colpo da parte del nuovo a.d. Mauro Moretti, quello cioè di utilizzare la rimozione dell'Uomo Morto e i Licenziamenti per mettere pressione al tavolo sindacale. In tale contesto, il macchinista solo contiene elementi di riflessione gravi, che sconfinano sul piano etico.

La mobilitazione

In realtà è solo la mobilitazione che ha prodotto finora risultati straordinari: tenere alta la dignità della categoria e l'attenzione dell'opinione pubblica su Uomo Morto e licenziamenti; pronunciamenti favorevoli da ASL Ispettori del lavoro, magistrati, province, regioni e Parlamento; tutte prospettive di mobilitazione in un panorama politico e sindacale cristallizzato.

L'agente solo, le illusioni e i disastri

L'equipaggio di guida è una cosa seria e riteniamo che neanche un ex sindacalista può permettersi di scherzarci sopra. Le condizioni per viaggiare a macchinista solo non ci sono e qualsiasi forzatura in questa direzione porterà ad un abbassamento dei livelli di sicurezza ed ad un forte ed irreversibile peggioramento delle nostre condizioni di lavoro.

Circolano voci di aperture aziendali circa l'orario ed il salario. L'obbiettivo è quello di farci lavorare da soli con lo stesso orario di oggi altrimenti si perde ogni "convenienza". Ma l'azienda è anche disposta a pagare qualche modesto prezzo per questo storico obbiettivo e ci dobbiamo aspettare anche offerte allettanti di orario e di salario che verrebbero recuperate nei prossimi contratti.

Proposta Indecente

Inoltre, presentarci una proposta indecente serve poi a rendere "digeribile" quella appena un pò meno peggiore contrattata dai sindacati.

Autotutela

Se non ci difendiamo da soli, e non teniamo al nostro futuro, stiamo certi che nessun altro lo farà per noi. Non dobbiamo vergognarci di difendere il nostro lavoro, la nostra salute e la sicurezza di tutti quelli che trasportiamo.

NESSUNO CE LO DICE MA,

QUANTI MACCHINISTI SAREBBERO IN ESUBERO ?

QUANTI PICCOLI IMPIANTI CHIUDEREBBERO ?

CHI NON AVESSE ANCORA MATURATO LA PENSIONE ?



L'UOMO MORTO?

FS: Dateci L'uomo solo che togliamo ... il morto

Nuovo equipaggio di condottra e prima fase applicativa

**STRALCIO DELLA PROPOSTA
FS DEL 4 OTTOBRE**

In relazione allo sviluppo ed all'introduzione delle tecnologie sopra delineati, le parti, nel ribadire che tali tecnologie assicurano livelli di sicurezza superiori a quelli oggi ottenibili con il doppio agente e la Ripetizione segnali continua, convengono di avviare, a far data dall'entrata in vigore del nuovo orario nel

**Un documento
che rappresenta
un vero e proprio
sberleffo alle
istituzioni**

AGENTE SOLO SINDACATI D'ACCORDO?

In occasione dell'ultimo contratto, abbiamo ascoltato, nelle assemblee che il contratto era "buono" perché eliminava il rischio della concorrenza e, tra l'altro, consentiva di "spalmare" su molte categorie di ferrovieri le risorse recuperate con l'eliminazione di buona parte dello straordinario e di alcune altre competenze del PdM.

Applicato il CCNL 2003-2006, abbiamo constatato sui nostri turni, sulla nostra pelle, cosa significasse quel "democratico" discorsetto in termini di sacrifici e maggiori carichi di lavoro.

I segnali che giungono oggi da più parti sembrano assai simili a quella vicenda.

Alla proposta delle FS, i sindacati hanno infatti risposto "se ne parla nel prossimo contratto".

C'è già chi si sta fregando le mani e sta facendo i conti di come ripartire quei soldi in aumenti tabellari, premi e indennità varie.

IL PERICOLO

Non tutti i macchinisti hanno capito cosa significherebbe la scelta dell'agente solo per il nostro futuro, per la nostra sicurezza, per la nostra qualità della vita. Sono in molti a chiedere: ma che ci danno? Molti però hanno da tempo capito che l'agente solo sarebbe la nostra ultima vertenza.

LO "SBERLEFFO"

Stralci della lettera inviata dagli RLS agli Organismi di Vigilanza

Ai Responsabili ASL
Alle Regioni
Alle Procure della Repubblica
Al Coordinamento Interregionale

" (...) Dopo quattro anni le Fs chiariscono che il pedale dell'Uomo Morto non ha alcun legame con le ragioni di sicurezza ma solo lo scopo di ridurre l'equipaggio ad un solo macchinista e risparmiare sul contributo del cosiddetto fattore del "K2". E' questa la sostanza delle comunicazioni del 4 ottobre scorso di Mauro Moretti, A.D. del Gruppo Fs. Tutte le giustificazioni fornite in questi anni agli Organismi di Vigilanza, all'opinione pubblica ed ai lavoratori - miglioramento della sicurezza, salvaguardia del servizio pubblico, direttive europee, interoperabilità, certificato di sicurezza, ecc. - si sono rilevate, come noi abbiamo sempre sostenuto, del tutto infondate. Tutti i soggetti interessati devono oggi prendere atto che il fine ultimo dell'azienda non era né l'aumento degli standard di sicurezza né tantomeno il miglioramento delle condizioni di lavoro dei macchinisti. Restiamo amareggiati dall'atteggiamento permissivo tenuto in questi anni verso le Fs in tema di D.Lgs 626. Tale "indulgenza" ha consentito a Trenitalia e RFI di eludere i procedimenti penali in corso, di installare pedali sulla gran parte dei treni - in barba alla legge ed ai loro tutori - mettendo i lavoratori di fronte al fatto compiuto: utilizzare il pedale o non lavorare. Addirittura si è consentito a Trenitalia di licenziare un RLS per ritorsione proprio su questa vertenza. Il Gruppo Fs, mal tollera qualsiasi ingerenza esterna, finanche quella dell'Autorità Giudiziaria. Solo grazie alla nostra determinata convinzione - ed al caparbio rifiuto di utilizzare un apparecchiatura obsoleta, nociva e umiliante - si è giunti agli approfondimenti tecnico scientifici, alle sanzioni penali ed alla sostanziale revisione del sistema a Uomo Morto. Tale vicenda appare ai nostri occhi come una vera e propria delegittimazione degli Organismi di Vigilanza e dell'A.G., svela, insomma, lo "sberleffo" alle Autorità istituzionali che hanno "osato" interferire nei disegni di politica industriale. I lavoratori non vogliono perdere la fiducia nelle Istituzioni, per questo si aspettano, in futuro, più rigore nei confronti delle Fs. (...) "



... NON SERVE PIÙ

Con la proposta presentata il 4 ottobre FS ricerca una dichiarazione congiunta con le OO.SS. per "certificare" che l'agente solo coi sistemi SCMT o SSC garantisce più sicurezza dell'attuale doppio agente con la ripetizione segnali. Roba da sturarsi le orecchie e sgranare gli occhi. Si tratta di un'affermazione che non solo non è suffragata da elementi concreti, ma è difficilmente condivisibile per dei tecnici come noi. Ma a cosa gli serve una attestazione di questo tipo? Perché FS ricerca la condivisione sindacale? La risposta si trova nella filosofia complessiva delle leggi sulla sicurezza che non determinano lo standard minimo, bensì l'obbligo di innalzare il livello di sicurezza. In tal senso, già il documento del Coordinamento Tecnico delle USL del giugno 2004 apriva una voragine nella strategia FS, ma la vera "botta" è la recente disposizione della DPL di Roma (2 macchinisti obbligatori su tutti i treni entro fine anno). Ciò impone ad FS la ricerca di risposte da contrapporre alle istituzioni. **Insomma, un altro "sberleffo" è pronto.**

SCMT/SSC senza VACMA

STRALCIO DELLA PROPOSTA FS
PRESENTATA AI SINDACATI IL 4 OTTOBRE

Oggi l'esperienza maturata ha permesso di verificare l'affidabilità dell'apparecchiatura SCMT che contiene, al suo interno, il livello di protezione previsto con il VACMA. Infatti, il "VACMA" mirava essenzialmente a verificare con i parametri temporali di 2,5 sec e 55 sec la presenza e la vigilanza del macchinista onde contribuire a mantenere attivo il suo stato di vigilanza al momento in cui era chiamato a riconoscere e rispettare i segnali, punti della linea dove si erano verificati gli inconvenienti di esercizio che avevano portato ai gravi incidenti richiamati. Tale elementare livello di protezione, ottenuto cercando di mantenere attiva la vigilanza del macchinista con l'apparecchiatura "VACMA", si ha la certezza che sia assorbito dalla protezione offerta in modo completo e sicuro dalla moderna tecnologia di bordo e di terra (ETCS, SCMT, SSC) che è in avanzato stato di installazione sulla rete e sui rotabili.

Le parti si danno reciprocamente atto che tale sistema terra-bordo SCMT/SSC assicura un livello di sicurezza nel controllo della marcia del treno superiore a quello oggi presente con il doppio agente e la Ripetizione segnali continua (BACC), e rispondente agli obiettivi posti a base del progetto sollecitato dagli organi governativi nel 1999.

E' quindi possibile, non appena ottenuta la necessaria formale convalida da parte del competente Ministero dei Trasporti, che ha già anticipato informalmente il suo parere positivo, realizzare la disgiunzione della funzione "vigilante" dall'operatività del SCMT rendendo non più necessaria l'utilizzazione del VACMA durante la marcia del treno; tale configurazione è compatibile con la guida ad agente solo.

INCREDIBILE

Ad una prima e veloce lettura del documento proposto il 4 ottobre da FS pensavo di aver letto che l'SCMT, combinato con la ripetizione segnali, è più sicuro del doppio agente. Mi fermo e lo rileggo.

Strabuzzo gli occhi. Caspita! C'è scritta un'altra cosa e cioè che agente solo con l'SCMT è più sicuro del doppio agente con la ripetizione segnali.

Che è uno scherzo?

Tutti sanno come funziona l'SCMT e l'RS. Il paragone più calzante è il confronto tra una foto ad alta risoluzione (l'SCMT) ed una telecamera a bassa risoluzione (l'RS). In definitiva, in assenza della RS, l'SCMT determina una curva di velocità sulla base dell'informazione che capta quando passa sulla boa. Quindi, fino alla successiva boa, il treno viaggia in base ad una previsione. Nel frattempo può succedere di tutto e di più (come dice lo spot) ed il sistema non rilevarebbe nulla. L'SSC è un sistema ancora meno preciso dell'SCMT.

Claudio Grimaldi

INTERRUZIONE DI PUBBLICO SERVIZIO

Un imbarazzante silenzio sindacale accompagna lo stillicidio di notizie riguardante l'iscrizione sul registro degli indagati e le denunce per interruzione di pubblico servizio a carico di alcuni colleghi. L'ultimo episodio risale a pochi giorni fa. I legali che abbiamo sentito ci hanno spiegato che il reato in questione non si realizza in base all'effetto, ma è collegato alla effettiva volontà di determinare un disservizio come fine ultimo della propria azione. Tuttavia, Zelanti funzionari Polfer e Procuratori si sono sempre fermati al singolo caso. Non ci risulta infatti che alcuno si sia mai posto il problema del perché accadono questi episodi. E' possibile che l'accelerazione delle installazioni, ovvero il loro mancato blocco si stia proprio un calcolato azzardo con cui, utilizzando i prevedibili effetti sui viaggiatori, si voleva schiacciare ogni forma di resistenza non solo dei viaggiatori, ma anche delle strutture di vigilanza. Infatti, il parere negativo del Coordinamento interregionale delle USL risale al giugno 2004. Nel frattempo FS accelerava l'installazione dei pedali. Allora?

In definitiva, non è possibile che si inquisiscano i lavoratori che si autotulelano e si ignori completamente la condotta FS. È possibile, quantomeno, ipotizzare elementi volontari.

Abbiamo rispetto per la Magistratura, ma, ai nostri occhi, almeno in questa circostanza, appare "debole coi forti e forte coi deboli". Questo non ci piace non solo perché i deboli siamo noi ma perché percepiamo, a torto o a ragione, che all'uso strategico del potere disciplinare si accosta quello penale.



Spagna: 41 MORTI E 43 FERITI

3 SECONDI PER MORIRE.

3 luglio 2006. Valencia. Una curva da 40 Km/h è stata affrontata ad una velocità doppia (80 Km/h). Il deragliamento ha determinato una strage. Dapprima si è pensato ad un malore del macchinista, poi, dall'analisi dei dati, è emerso che aveva azionato il freno prima che il convoglio della linea 1 di Valencia deragliasse a causa dell'eccessiva velocità. Non solo, 3 secondi prima, il macchinista Joaquín Pardo ha riconosciuto il vigilante. Joaquin è un precario con contratto semestrale, con alle spalle un periodo di formazione di 14 giorni.

Non c'erano soldi per il sistema di sicurezza ATP, li hanno invece trovati per installare un vigilante che è servito a cosa? A nulla; o meglio, a far sì che un macchinista, per di più inesperto, viaggiasse da solo. Ecco i risultati.



GERMANIA: 21 MORTI E 10 FERITI



21 settembre 2006. Intorno alle 10 del mattino nel quartiere di Emsland nei pressi di Berlino, un treno sperimentale a levitazione magnetica, che sfrecciava sul circuito di 32 km costruito come struttura test, si è schiantato contro una piattaforma per la manutenzione che sostava anormalmente lungo il percorso.

Il Transrapid, nato da una joint venture tra Siemens e ThyssenKrupp, era in sperimentazione dal 1984 e nel 1993 aveva segnato la velocità record di 450 km orari. A bordo si trovavano 29 passeggeri più i membri dell'equipaggio. L'urto è avvenuto alla velocità di circa 200 Km/h.

BARI - 1 Morto

Tir, precipita da cavalcavia e finisce sui binari. Sopraggiungono due automotrici delle Ferrovie Appuo Lucane. Il macchinista, si accorge dei binari occupati da la rapida ed esce dalla cabina tirandosi dietro il capotreno. Poi lo schianto. Il treno spinge il Tir per qualche decina di metri, deraglia e si ferma in un nugolo di polvere e sassi. Sessantuno i feriti, e un morto: l'autista del Tir.



Spagna: 8 morti 37 feriti

Spagna - 21 agosto 2006. 8 vittime nell'incidente ferroviario avvenuto a Villada, a circa 30 km da Palencia, nel nord della Spagna. Nel deragliamento dell'Intercity, i cui vagoni si sarebbero divisi con destinazione Hendaya e Bilbao, sono rimaste ferite almeno 37 persone di cui due in gravi condizioni. Il deragliamento ha coinvolto almeno sei vagoni. Sul convoglio viaggiavano 426 persone. Si tratta di uno degli incidenti ferroviari più sanguinosi in Spagna. Nel giugno del 2003 la collisione tra due treni presso Chinchilla, nel sud est del Paese, aveva provocato la morte di 19 persone. Il 3 luglio scorso, il deragliamento di un convoglio della metropolitana a Valencia, dovuto alla velocità eccessiva, aveva ucciso 43 persone..



Francia: 6 MORTI E DECINE DI FERITI

11 ottobre 2006

Scontro tra due treni nei pressi Zoufftgen, in Lorena. Un treno passeggeri lussemburghese e un treno merci francese si sono scontrati frontalmente intorno alle ore 11,45. L'incidente è avvenuto vicino al confine tra Francia e Lussemburgo in un tratto in cui la linea fer-

roviaria era a binario unico a causa di lavori. Il convoglio passeggeri collegava Lussemburgo a Nancy, mentre quello per trasporto merci stava dirigendosi da Thionville (Mosella) verso Lussemburgo. A causa dei lavori, i treni i due treni si sono trovati a viaggiare l'uno contro l'altro sullo stesso binario. Entrambi

viaggiavano a velocità piuttosto elevata. Il vagone di testa del treno passeggeri è «esploso» nell'urto terribile con la motrice del merci. Nel convoglio regionale, formato da tre vagoni a due piani, viaggiavano una ventina di passeggeri. Il merci aveva invece 22 vagoni. Tra i cinque morti già accertati vi sono i due macchini-

Lo scontro fra treni accaduto in Francia a Zoufftgen, in Lorena



EGITTO: UN SUPERO ROSSO SESSANTA MORTI

QALYOUB, Egitto - Scontro tra due treni in una cittadina del Delta del Nilo.

Si tratta del peggior disastro ferroviario del Paese negli ultimi quattro anni. Secondo il ministero della Sanità egiziano il bilancio sarebbe di 58 morti e 143 feriti.

L'agenzia di stampa locale Mena sostiene che l'incidente sia avvenuto alle prime ore del mattino, quando il conducente di un treno non si sarebbe fermato ad un segnale di stop, e un treno passeggeri si sarebbe scontrato con la coda di un altro convoglio vicino a Qayoub, una cittadina che si trova a circa 20 chilometri a nord del Cairo. Il direttore delle ferrovie statali avrebbe attribuito la responsabilità dell'incidente ad un "errore umano".

Uno dei treni è deragliato e riverso su un lato, spezzato in quattro parti. I vagoni più prossimi all'impatto si sono accartocciati come fisarmoniche.

I soccorritori hanno dovuto tagliare le parti metalliche di uno dei vagoni per raggiungere gli ultimi corpi.





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"

Il lodo che presentiamo in questa occasione, non prevede un significato particolare rispetto al merito, perché situazioni analoghe si sono già verificate in passato e in ogni circostanza è stato ribadito il rispetto delle norme e degli accordi che regolano l'utilizzo della ripetizione segnali (accordo sicurezza 20 genn. 1997 – circolare Maestrini – delibera 17 febbraio 2003). E' chiaro che in un quadro come quello sopra descritto la punizione del lavoratore diventa del tutto impraticabile. Ci interessa invece evidenziare il problema etico comportamentale legato alla vicenda e che si manifesta frequentemente in una parte dei nostri colleghi. Quello che sicuramente ci conforta e ci dà grande soddisfazione e fiducia è che coloro che continuano a portare avanti la cultura e la politica del diritto, avendo capito che questa è la risposta a tutte le domande che ci possiamo porre in una logica di futuro e di prospettiva, oggi lo stanno facendo con serena determinazione che diventa sempre più forte. I colleghi che partono in condizioni regolamentari illegittime (e quindi fuori legge), non sarebbero comunque giustificabili nemmeno se completassero il servizio, assumendosi quindi in proprio tutte le responsabilità che questo comporta, ma certamente il loro comportamento è un atto grave nei confronti dei colleghi di lavoro sui quali scaricano responsabilità indebite in circostanze particolari quali i cambi volanti (rapporto con i viaggiatori e note conseguenze). Tutto il materiale è reperibile in redazione.

CONTESTAZIONE

Oggetto: contestazione disciplinare.

Ad ogni effetto di Legge e di Contratto Le contestiamo quanto di seguito riportato:

Risulta che Ella il giorno 10 novembre 2004, comandato in servizio di condotta al treno 11658 da Arezzo a Firenze, con presentazione in cambio volante nella stazione di Arezzo alle ore 5.31, si rifiutava di effettuare il servizio comandato.

A seguito del Suo comportamento il treno 11658 subiva un ritardo in partenza di 23 minuti.

Il comportamento da Lei tenuto nella circostanza arrecava disagio alla clientela e danno alla società, risultando in contrasto con quanto previsto dai doveri del personale previsti dal vigente Contratto Collettivo di Lavoro delle Attività Ferroviarie.

Ella ha a disposizione 10 giorni dalla data di ricevimento della presente per produrre, al sottoscritto eventuale giustificazioni in Sua difesa.

SANZIONE DISCIPLINARE

Oggetto: Sanzione disciplinare

In riferimento alla contestazione disciplinare del 17/11/2004 a Lei notificata in data 14/12/2004, che qui si intende integralmente trascritta e riportata, preso atto del fatto che Ella non ha prodotto giustificazioni, questa Società è venuta nella determinazione di irrogare la seguente sanzione disciplinare:

due giorni di sospensione dal servizio con privazione della retribuzione ai sensi dell'articolo 55 del vigente CCNL.

Con l'occasione La invitiamo per il futuro a comportarsi secondo quanto previsto dalle norme aziendali in materia.

Distinti saluti.

STRALCIO DEL LODO ARBITRALE

... Il Presidente ritenuto che il Rappresentante del lavoratore ha fatto specifico riferimento documentale quanto alla prova del fatto che il ripetitore del segnale non funzionava correttamente dalla partenza del treno n° 11659 da Chiusi a Firenze.

Ritenuto che la decisione del personale di condotta di proseguire il percorso nel tratto Arezzo – Firenze, ancorché senza l'ausilio dell'....., ha grandemente ridotto il danno che dal comportamento del lavoratore può essere derivato al datore di lavoro.

Considerato che i ripetitori segnali sono un fondamentale strumento di sicurezza, tanto più in una stagione come quella invernale allorché può essere necessario ricorrere all'uso dei ripetitori stessi, ritenuto infine che la decisione dell'..... di non iniziare la condotta del treno appare giustificabile vuole evitare situazioni di rischio e di pericolo così decide:

annulla la sanzione disciplinare irrogata all'Ermini di 2 giorni di sospensione dal lavoro e dalla retribuzione.

Le spese sono a totale carico della Società.



Da IL TIRRENO del 15 ottobre 2006

Si rifiutarono di far partire il treno mancava la cassetta dei medicinali

GROSSETO. Erano stati denunciati per interruzione di pubblico servizio: non avevano fatto partire il treno in orario. Ma sono stati assolti e la stessa accusa ne aveva chiesto il proscioglimento al termine del dibattimento. Non sono ancora note le motivazioni ma sembra di poter capire che il ritardo sia stato ritenuto pienamente giustificato: mancava la cassetta dei medicinali.

Giuseppe Lombardo, 54 anni, e Filippo Cufari, 46, entrambi residenti a Livorno, dipendenti delle Ferrovie, sono stati assolti dal giudice Sergio Compagnucci perché il fatto non sussiste. E l'assoluzione in sede penale si affianca al riconoscimento della legittimità del comportamento tenuto sancita tempo fa dal giudice del lavoro di Livorno, che aveva ritenuto invece illegittime le sanzioni disciplinari di cui erano stati oggetto.

Tutto era iniziato il 7 aprile 2000. Secondo l'imputazione, i due si sarebbero rifiutati di

proseguire la marcia del treno diretto 2446 Roma-Pisa tenendolo fermo alla stazione di Grosseto. Un ritardo di poco più di un quarto d'ora. Perché non avevano fatto partire il treno? Lo aveva spiegato in aula, in una precedente udienza, il dirigente del movimento. Questi aveva raccontato che macchinista e collega si erano presentati all'ufficio dopo aver compilato un modello M40, modulo in cui era stato indicato che nel convoglio mancava la cassetta dei medicinali. E senza quella, ritenuta indispensabile nella dotazione, non si sarebbero mossi. Fu lo stesso dirigente a darsi da fare per reperire una cassetta. Che fu consegnata al personale del diretto che infine partì: «La ricerca della cassetta durò 15-20 minuti. Poi venne trovata e i due accettarono di far partire il treno - aveva detto davanti al giudice il dirigente del movimento, sentito come testimone - lo feci rapporto per spiegare i motivi del ritardo».

Assolti!

Interruzione di pubblico servizio, assolti due ferrovieri. Anche il giudice del lavoro aveva ritenuto legittimo il comportamento

Da questo rapporto era nato il fascicolo giudiziario, promosso all'epoca dal pubblico ministero Eugenio Albamonte. Fascicolo approdato in Tribunale, per la prima udienza, giusto due anni fa. Sentiti i testimoni e acquisiti i documenti, il pm onorario Elena Bartolini ha chiuso la sua requisitoria invocando l'assoluzione perché il fatto non costituisce reato. I difensori (gli avvocati Patrizia Ciabattari di Cosenza per Lombardo e Roberto Santi Laurini di Grosseto per Cufari) si sono naturalmente associati. Depositando, tra l'altro, anche la sentenza con la quale il Tribunale del lavoro di Livorno aveva ritenuto «pienamente legittimo» il rifiuto del personale a proseguire il viaggio: un procedimento nato in conseguenza delle sanzioni disciplinari che erano state inflitte ai due e che il giudice del lavoro aveva definito «illegittime». Adesso è arrivato il riconoscimento anche in sede penale.

P.S.

CIRCOLARI E AGGIORNAMENTI

Firenze: diamo anche le brutte notizie

Molti pubblicizzano solo le vittorie. A Firenze diamo notizia anche delle sconfitte. La vicenda delle circolari e degli aggiornamenti, sfociata in provvedimenti disciplinari a carico di lavoratori che si sono rifiutati di utilizzare il proprio tempo libero per tali attività, ha dapprima visto prevalere le ragioni dei macchinisti con 7 lodi arbitrali in loro favore. Successivamente, la società non ha più aderito ai collegi e si è rivolta al Tribunale di Roma per il riconoscimento della legittimità delle sanzioni irrogate (sospensioni dal servizio). Dei sei ricorsi legali istruiti, due sono giunti a sentenza. **I Giudici hanno ritenuto legittime le sanzioni.**

Il particolare, l'ultima sentenza, è incredibile. Attendiamo le motivazioni per capire il ragionamento del Giudice e valutare il proseguo. Esiste il rischio che si consolidi questo orientamento più per effetto di una sovrapposizione di sentenze che per elementi di diritto oggettivi.

Come sapete, l'aggiornamento delle circolari si sviluppa in tre fasi (ritiro, lettura/comprendimento, sostituzione delle pagine ai FL).

Ebbene, in questo secondo ricorso, sia il ritiro che la sostituzione delle pagine ai FL non potevano essere svolti durante la prestazione, in nessun modo.

Riteniamo che la società, enfatizzando l'esistenza di una sosta in località intermedia e gonfiandola subdolamente, abbia negativamente influenzato il giudice, che certo non era ben disposto nei nostri confronti, essendosi espresso dopo una fase istruttoria minimale pur in presenza di diversi elementi discordanti. (continua...)

Marzani Vincenzo





Roma, 17 ottobre 2006

DISASTRO ALLA METRO

Un morto e tanti feriti in pericolo di vita.

Anche alla Metro di Roma ... c'è l'agente solo, l'Uomo Morto e le tecnologie "infallibili". Sono disarmanti i racconti fatti in TV da alcuni viaggiatori che si trovavano sul treno che ha superato il rosso ed ha tamponato la coda del treno che lo precedeva. Fermo restando le altre responsabilità che emergeranno, se ciò fosse vero, vi sono solo due ipotesi: o il freno non funzionava o il macchinista non era vigile (nonostante avesse l'uomo morto). E' chiaro che l'agente solo e l'automatizzazione spinta abbate in modo preoccupante il livello di intervento reale dell'uomo in presenza di tecnologie che ne esauriscono il ruolo attivo.

Tutto ciò accade mentre si parla di agente solo sui treni FS. Riflettiamoci con molta attenzione.



GLI ELASTICONI ... COI GANCI

Ricordate l'articolo "Ceppi, monetine e sciocchezze"? E' apparso qualche tempo fa sulle pagine di questa rivista. Abbiamo anche scritto della carta stagnola, delle molle, delle borse da lavoro e, finanche, della più discreta tabella di coda la quale, stranamente, "sostava" in prossimità del pedale.

Abbiamo raccontato, di volta in volta, l'utilizzo di questi espedienti usati per attenuare la "scocciatura" dell'uomo morto. Espedienti evidentemente tollerati, se non suggeriti, proprio dalla stessa dirigenza che ci convinceva dell'irrinunciabilità dell'apparecchiatura a causa dell'Europa, della sicurezza, delle FICHE-UIC (si legge fisc-uic), dell'interoperabilità, ecc., ecc.

Adesso c'è la tecnica dell'elastico, probabilmente è di "importazione", che si è diffusa molto ed ha già determinato spiacevoli episodi tra colleghi.

Nulla di strano. Ciò che più rammarica è il successivo utilizzo di questi episodi che vengono strumentalizzati fino a

far passare i furbi per vittime e i macchinisti che non pedalano per aguzzini. In tale ottica si dovrebbe star zitti e tacere, perché (udite, udite) si metterebbe a rischio il buon nome dell'impianto e poi si esporrebbero questi colleghi a sanzioni disciplinari. Sanzioni? Non ci crede nessuno e, oggettivamente, non reggerebbero per tantissime ragioni, ma tanto basta a creare il caso.

Per come si sono dati da fare certi colleghi e certi superiori e per ciò che hanno detto in tutta questa fase, qualche tiratina d'orecchie non guasterebbe. Ma non vorremmo passare per i cattivi che auspicano sanzioni. Quindi, neghiamo l'uso delle monetine, dei ceppi e quanto altro. Potremmo, ad esempio, dire che si tratta dell'invenzione di un manipolo di macchinisti che, pur di non assomigliare alle scimmie, si inventerebbe di tutto?

Scherzi a parte, non temiamo ceppi, monetine o elastici; temiamo l'incoerenza di molti, il loro eccessivo attaccamento al denaro; ci spaventa, più in generale, la voglia di scorciatoie che poi ci conducono dritti in vicoli ciechi. **Ad esempio, molti si chiedono: che ci danno se si va ad agente solo? Chi ha capito cosa ci toglierebbero, di agente solo, non vuol nemmeno parlarne.**

E 464 - 9**Legenda package pneumatico**

1. rubinetto isolamento alimentazione diretta SA
2. rubinetto isolamento distributore
3. rubinetto isolamento REU (piombato)
4. rubinetto isolamento trasformatore pressione carrello lato BM principale
5. rubinetto isolamento trasformatore pressione carrello lato BM ausiliario
6. rubinetto commutazione regime P-R
7. rubinetto isolamento CF lato BM principale
8. rubinetto isolamento CF lato BM ausiliario
9. rubinetto isolamento by-pass
10. rubinetto isolamento FAM lato BM principale
11. rubinetto isolamento FAM lato BM ausiliario
12. rubinetto isolamento sabbie lato BM principale
13. rubinetto isolamento sabbie lato BM ausiliario
14. rubinetto isolamento ungiordo la BM ausiliario
15. rubinetto isolamento ungiordo lato BM principale
16. rubinetto del freno di soccorso "DEPANNAGE"
17. distributore SW4 con relativa maniglia piombata
18. valvola di scarico del serbatoio di comando
19. pressostato stacco trazione con rubinetto di isolamento
20. pressostato inserzione MC con rubinetto di isolamento

12 - E 464**Avaria ad un organo meccanico**

Visitare il rodiggio e determinare se gli assi ruotano liberamente effettuando anche un breve spostamento

Controllare salita e discesa del trolley (attualmente non è possibile l'isolamento in BT del trolley in caso di avaria meccanica)

Verificare se l'anormalità pregiudica o meno la sicurezza

La loc. può essere a discrezione del PDM:

- Inutilizzabile
- Utilizzabile per liberare la linea
- Utilizzabile a velocità ridotta fino a termine corsa
- Utilizzabile senza limitazioni fino a termine corsa

OPERAZIONI PER LO SBLOCCO DEL FRENO A MOLLA

Lo sblocco è necessario per avaria in uno o entrambi i carrelli

Assicurarsi l'immobilità del convoglio

Agire su uno o entrambi i rubinetti sul package in corridoio

Agire sulle tirette come in figura (vds figura pag 13)

Effettuare alcune frenature e frenature tramite il freno diretto con lo scopo di verificare la stabilità delle unità frenanti

Sul banco di manovra utilizzato per la condotta verificare lo spegnimento della segnalazione del FAM

Lo sblocco serve al traino della loc.

Verificare una delle due condizioni :

1. la condotta principale della loc. è alimentata o è alimentata la condotta generale con distributore del freno regolarmente inserito:

disinserire e verificare disinserzione con il pulsante in cabina di guida o in carena;

E 464 - 11

10 - E 464

ANOMALIE MECCANICHE contemplate dalla GDA:

RUMORI ANORMALI FUMO E SCINTILLE

ARRESTO IMMEDIATO

L'organo non viene individuato:

effettuare brevi spostamenti allo scopo di verificare se gli assi ruotano liberamente e senza importanti sfaccettature e nell'eventualità si decidesse di riprendere la corsa non superare la velocità di 20 km/h allo scopo di liberare la linea

L'organo è individuato si tratta di:

riscaldamento boccole

nel caso sia possibile proseguire la marcia a velocità ridotta escludere dall'azione frenante la loc. (continuo e moderabile e calcolo nuova PPF)

un trolley

mettersi in comunicazione con DOTE e chiedere intervento IE

compressore di primo alzamento

aprire lo stotz IA2 ed alimentare i SP con altra loc. (il rubinetto di bypass su package pneumatico deve essere aperto vds package pneumatico a pag.8)

un ammortizzatore antiserpiglio

se dopo la visita si ritiene di poter liberare la linea proseguire alla velocità di 20 km/h

un motocompressore

aprire stotz IMC1 - IMC2

un ventilatore di raffreddamento

aprire stotz IVT1 - IVT2 - IVT3

un ventilatore del reostato di frenatura

aprire lo stotz IVREO

PARTE MECCANICA

La novità relativa alla parte meccanica oltre alla particolare struttura con una sola cabina di guida realizzata per consentire dall'altra parte l'accesso al materiale rimoschiato è rappresentata dall'aggancio automatico. Esso realizza l'accoppiamento meccanico, elettrico e pneumatico tra due locomotive anche tramite WP intercalate. Il ganccio è dotato di una scatola porta contatti situata nella parte centrale superiore che all'occorrenza si apre. In caso di unione con altra loc. dotata di aggancio non compatibile occorre inibire l'apertura della scatola porta contatti tramite l'apposito rubinetto (contatti esclusi con rubinetto verticale). In caso di recupero con rotabili provvisti di aggancio tradizionale occorre montare un'apposita maschera di interfaccia (vds GDA).

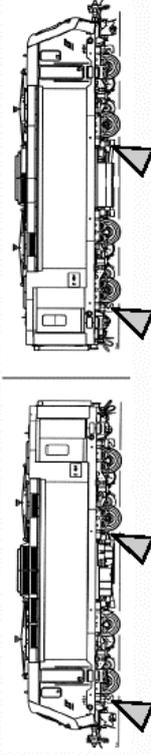


E 464 - 13

2. condotta generale alimentata e distributore escluso:
 - . sfrenare la loc. (freno diretto e moderabile)
 - . isolare pneumaticamente il freno a molla dei due carrelli (rubinetti sul package)
 - . manovrare le tirette di sblocco (una per ruota)
 - . verificare che le finestrelle in carena relative siano verdi
 - . effettuare alcune frenature (diretto / continuo) e verificare la stabilità dei dispositivi

SI TENGA CONTO CHE LA MASSA REALE = MASSA VIRTUALE = 72 t ;
 SI TENGA CONTO DELLE NORME PREVISTE IN CASO DI LOCOMOTIVA
 INUTILIZZABILE.
 SI TENGA CONTO DELLE NORME PREVISTE PER IL RECUPERO

POSIZIONE TIRETTE



16 - E 464

OPERAZIONI BT IN CORRIDOIO

RESET BATTERIE:

1. disinserire l'IRS
2. svuotare la CG e posizionare il rubinetto in neutra
3. eventualmente disattivare il TLC
4. posizionare commutatore batterie su zero
5. attendere 10"
6. portare il commutatore batterie su due
7. attendere lo spegnimento della Lamp. spia attesa
8. riabilitare la loc. tenendo conto anche del deppannage indicato in GDA

ESCLUSIONE RCA (Franchini)

In corridoio sul QC previo spiombamento portare a se la levetta di esclusione posta sul frontale del dispositivo stesso e ruotarla di circa 90° (a fine corsa provare a reincludere l'apparecchiatura ed emettere eventuale M40)



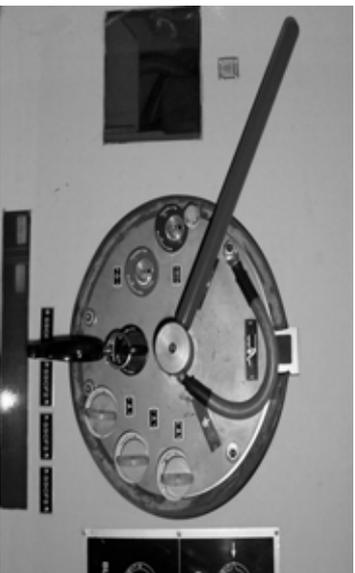
COMMUTAZIONE RUBINETTO FRENO IN FUNZIONE DI SOCCORSO

1. frenare il treno
2. verificare regolare chiusura interruttore **la45** quadro QC
3. isolare ed intercettare freno e prelevare maniglia
4. con la maniglia agire sul rubinetto relativo posto sul package posizionandolo nella funzione "freno di soccorso"
5. riabilitare il rubinetto del freno e verificare che la luce rubinetto elettronico sia a luce fissa
6. eseguire una prova freno della loc.
7. in posizione di marcia la condotta sarà alimentata a 5,4 bar
8. sarà comunque attiva la frenatura elettrica.

OPERAZIONI AT IN CORRIDOIO

ESTRAZIONI CHIAVI DAL KMT PER ACCESSO VANI AT (vds figura)

- ruotare ed estrarre la chiave nera dal BM
- inserire e ruotare di 90° la chiave nera nel rubinetto a 4 vie posto vicino al rubinetto di riserva aria
- ruotare di 90° la maniglia del rubinetto
- ruotare di 90° la chiave rossa ed estrarla
- attendere lo spegnimento degli indicatori led di carica filtro
- inserire la chiave rossa nel KMT e ruotarla di 180°
- estrarre le chiavi gialle ruotandole di 180°



SEZIONAMENTO TROLLEY / ESCLUSIONE DELLO SCARICATORE SOVRATENSIONE

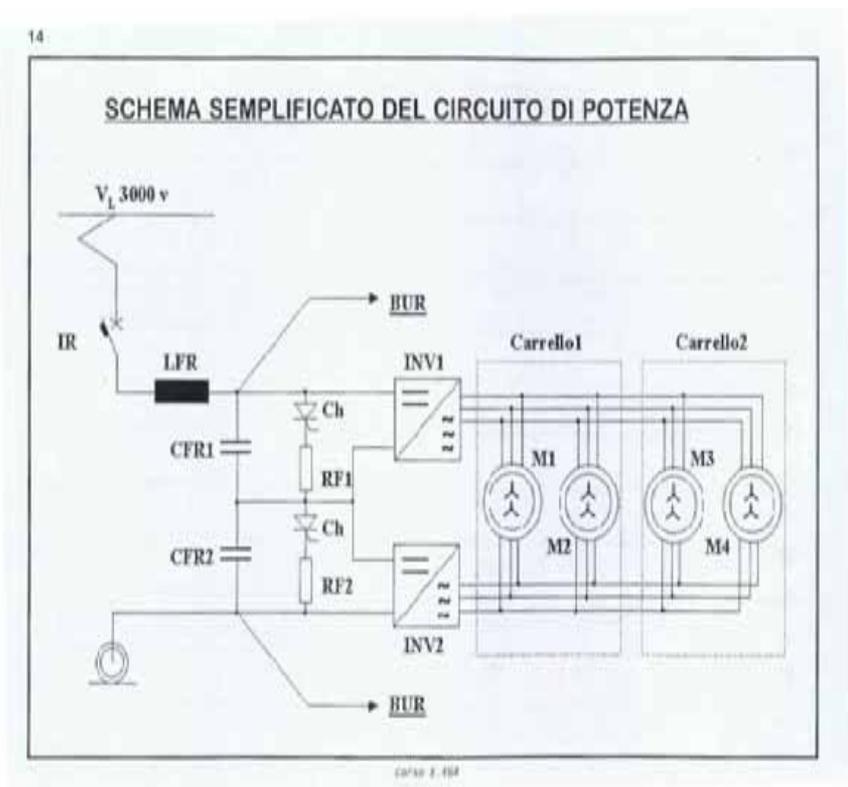
2. Aprire l'armadio AT
3. manovrare il sezionatore relativo al trolley da sezionare oppure aprire il sezionatore del trolley 2 nel caso occorra escludere lo scaricatore di sovratensione
4. richiudere l'armadio AT
5. eseguire le operazioni contrarie per estrarre la chiave nera dal KMT

SOSTITUZIONE DI UNA VALVOLA DI CARICA DEL FILTRO RETE

1. aprire l'armadio AT
2. verificare l'integrità della valvola di scorta premendo il pulsante nero sulla scatola LED
3. togliere una o più valvole interrotte
4. sostituirle con la valvola di scorta
6. richiudere l'armadio AT
7. eseguire le operazioni contrarie per estrarre la chiave nera dal KMT.

PARTE ELETTRICA

Partendo dal trolley tramite l'IR e la protezione del circuito di potenza vengono alimentati due circuiti: uno è quello dei BUR l'altro attraverso gli inverter quello dei motori dei carrelli (4 motori asincroni trifase doppia stella). Con funzionamento regolare, il BUR 1 alimenta i motorventilatori di raffreddamento (per motori di trazione induttanza filtro rete e radiatore), il BUR 2 alimenta i motocompressori, le pompe acqua, il motorventilatore roostato di frenatura, i carica batterie, i ventilatori, il termoconvettore bagagliaio e gli ausiliari di cabina.





I RISULTATI DEL FONDO DI SOLIDARIETA'

La prima Assemblea Nazionale autorganizzata il 14 marzo 2006, presenti circa 300 attivisti, delegati e lavoratori, ha promosso e subito attivato, un **"Fondo di Solidarietà ai ferrovieri licenziati"**.

In questo fondo sono confluiti e confluiscano contributi, sottoscrizioni e i ricavati di iniziative di tanti lavoratori, ferrovieri e non solo, per Dante e i colleghi di *Report*, licenziati per aver difeso la sicurezza nelle ferrovie. Va precisato che per i colleghi di *Report* già esiste da oltre due anni un Comitato di solidarietà, con una cassa propria, promosso dai colleghi della Liguria e del Piemonte. Quest'ultimo Comitato, ha compreso così bene lo spirito di solidarietà complessiva, non solo economica ma anche politica e umana del **Fondo**, che vi ha voluto versare un significativo contributo economico quando si è costituito a marzo.

All'indomani del vergognoso licenziamento, il 10 marzo scorso, di Dante De Angelis, macchinista ed Rls, i ferrovieri autoconvocati nelle assemblee nazionali, oltre alla costituzione del Fondo di Solidarietà, hanno deciso e svolto iniziative e azioni di lotta, compresi gli scioperi del 5 aprile e del 21 giugno scorsi, per la riassunzione di Dante e degli altri 4 ferrovieri licenziati per aver contribuito alla trasmissione *Report* di ottobre 2003.

A partire da marzo tante sono state le iniziative promosse dall' "Assemblea dei ferrovieri", della quale facciamo parte, o promosse da altri, organismi di lavoratori o forze politiche, alle quali abbiamo partecipato, spesso con i colleghi licenziati, per non perdere l'occasione di mantenere alta l'attenzione, informare sulle tematiche della sicurezza ed esprimere solidarietà e sostegno a Dante e agli altri licenziati.

L' "Assemblea Nazionale dei Ferrovieri" ha tenuto un presidio alla stazione di Roma Termini, dal 19 al 22 settembre, per informare e sensibilizzare gli utenti del

trasporto ferroviario riguardo ai licenziamenti, alla questione della sicurezza e del "pedale a uomo morto". All'interno di questo percorso la solidarietà è via via cresciuta e sono nati in diversi luoghi organismi collettivi di solidarietà ai licenziati, come il "Comitato solidarietà ferrovieri della Toscana" (a Firenze, Siena, Pisa, Viareggio, Livorno e Grosseto) e il "Progetto adozione del licenziato" di Roma che, pur chiamandosi in modo diverso a seconda della realtà nella quale operano (a Livorno lo chiamano "*Un caffè per Dante*"), si prefiggono lo stesso obiettivo, che va ad arricchire, dando continuità e costanza alla solidarietà economica che già esiste: una "raccolta quote" mensile, che viene versata nel "Fondo di solidarietà ai licenziati" per garantire sostegno ora a Dante, domani ad ogni collega che venisse colpito da provvedimenti disciplinari per aver difeso la sicurezza, diritti e dignità.

Questa "organizzazione della solidarietà", oltre a dare stabilità al

sostegno economico, ha già permesso e registrato, come aspetto unitario e solidale, la partecipazione di **ferrovieri di tutti i settori (macchinisti, del personale di bordo, della manutenzione, ecc. e anche ferrovieri in pensione), iscritti e non iscritti a qualsiasi organizzazione sindacale**. Inoltre rafforza la partecipazione dei ferrovieri alla mobilitazione e alla lotta per la riassunzione dei licenziati.

Ci auguriamo che al più presto tutto quanto esiste in quanto a solidarietà economica converga in un'unica cassa per tutti i ferrovieri.

Pubblichiamo il RESOCONTO del "Fondo di solidarietà per i ferrovieri licenziati", compreso il contributo quote mensile, in coda a questo volantino, annunciando che l'obiettivo della partecipazione è stato raggiunto, e che ci impegniamo ad allargare l'adesione.

SITUAZIONE DEL FONDO AL 15 SETTEMBRE 2006

ATTIVO DI CASSA	€ 9.521,00
TOTALE FONDI RACCOLTI	€ 11.839,40
SPESE SUSSIDI, LEGALI, PROPAGAN	€ 2.318,40

E' con grande soddisfazione che vi informiamo che in soli sei mesi di vita il Fondo di Solidarietà ai Licenziati, fortemente voluto dai ferrovieri, ha raccolto quasi 12.000 euro e ancora più significativo è il risultato raggiunto dalle iniziative promosse per garantire un sostegno sicuro al licenziato, che, a secondo delle realtà ha assunto i nomi di: **"UN CAFFE' PER DANTE", "UN SALARIO PER DANTE" e "ADOZIONE DEL LICENZIATO"**. In soli pochi giorni dalla nascita hanno superato le più rosee aspettative raccogliendo 2.990,00 Euro!

E' nostra intenzione mantenere attivo permanentemente il Fondo Di Solidarietà affinché ci sia, a disposizione dei ferrovieri di tutti i settori, **iscritti e non a Sindacati**, uno strumento snello e veloce per far fronte non solo ai licenziamenti, ma anche a spese legali dovute a sanzioni per fatti legati alla vertenze sulla sicurezza e sull' Uomo-Morto e quelle che seguiranno. Su questo punto attendiamo il vostro parere.

Per realizzare ciò, però, è necessario che i contributi non giungano "una tantum" ma che abbiano una cadenza mensile, o comunque regolare nel tempo. Invitiamo tutti i volontari a continuare la raccolta. Per ovvi motivi di spazio ci è impossibile pubblicare l'elenco completo dei contributi giunti, che comunque potrete richiedere all' e-mail: marcocrociati@interfree.it o contattando **Marco Crociati al 335 7652255**.



ESPERIENZE CATALANE

di Smaldone Remigio - Torino

Trascorrendo le ultime ferie in Catalunya (Spagna), ho potuto apprezzare la funzionalità ferroviaria catalana, in particolar modo le linee metropolitane che collegano Barcellona alle città della provincia.

Il servizio di tipo metropolitano è svolto da degli elettrotreni Ale, costruiti dalla Alstom e condotti ad agente "solo", visto che la presenza dell'agente di scorta è limitata esclusivamente alla controlleria dei biglietti.

Persino la chiusura delle porte è affidata al macchinista, il quale utilizza per la visione dell'accesso e il deflusso dei viaggiatori degli specchi reclinabili automaticamente in funzione del comando di apertura o chiusura porte. La climatizzazione delle carrozze e delle cabine di guida è ottima ed i comforts offerti al viaggiatore ed al macchinista sono di alta levatura. I sistemi di sicurezza sono differenti a secondo del regime di esercizio.

Ci sono infatti, su queste linee, tre tipi di esercizio: blocco elettrico manuale, blocco elettrico automatico tipo conta-assi, blocco elettri-



co automatico. Solo sul blocco automatico esiste una ripetizione segnali che avvisa solo il tipo di restrizione (giallo o rosso), pretendendone il riconoscimento attraverso il "pigiare" del prescritto pulsante acceso (giallo o rosso) e controlla la velocità del treno con un sistema simile all'SCMT. Esiste il famigerato "hombre muerto" che interviene ad intervallo di 30 secondi col medesimo italiano funzionamento.

Le linee sono a semplice o a doppio binario e il presenziamento o meno delle stazioni dipende, come in Italia, dal regime di esercizio (dirigenza locale o dirigenza centrale operativa per linee telecomandate).

Una "stranezza" è data dal funzionamento degli attraversamenti pedonali in linea.

Esistono in linea dei passaggi pedonali a raso con segnali luminosi che avvisano, se è accesa la figura del pedone di colore rosso, l'imminente transito del treno.

Il lavoro del macchinista risulta faticoso alla pari dei nostri A.U., con l'aggravante della perenne solitudine e dell'alienante "pedala-



re", pur non sottovalutando la logistica della cabina di guida notevolmente migliore della nostra e i mezzi di trazione tecnologicamente migliori e meglio mantenuti dei nostri.

Ci saranno, in altre realtà ferroviarie spagnole, linee dove la tecnologia e il materiale rotabile utilizzato sono meno validi, ma la qualità del servizio ricevuto in Catalunya è sicuramente da prendere ad esempio.



CONTRATTI FORMAZIONE LAVORO

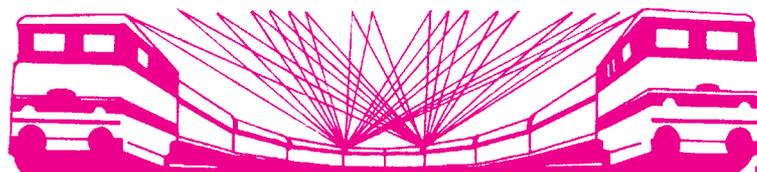
Al termine del biennio CFL, con la trasformazione del contratto a tempo indeterminato, la società non ha riconosciuto, come invece doveva, né lo scatto di anzianità maturato nel biennio di CFL, né l'immediato passaggio al 6° livello. Una recente sentenza di Cassazione ha chiaramente affermato questo principio.

AVETE GIA' FATTO L'INTERRUPTIVA?

Chi è stato assunto in CFL da oltre sette anni (prima di ottobre '99) sta già rimettendoci dei soldi ed è bene che provveda immediatamente. Sul nostro sito www.ancorainmarcia.it troverete la "massima" della sentenza di Cassazione e i relativi estremi, nonché il testo della lettera interruttiva. Poi, rivolgetevi al vostro sindacato oppure organizzate dei gruppi per i ricorsi. La ricostruzione economica potrebbe addirittura incidere sull'ERI attribuito nell'ultimo contratto.



PER CONOSCERE... PER DISCUTERE... PER LOTTARE
... DAL 1908 A FIANCO
DELLE LOTTE
DEI MACCHINISTI



**RIVISTA AUTOGESTITA • SENZA CENSURA • AUTONOMA
 DAI PARTITI • DAI SINDACATI • DALLA PUBBLICITÀ**

**MACCHINISTI IL MOMENTO È GRAVE
 E NECESSITA DELLA NOSTRA UNITÀ**

ABBONATEVI E PROPAGANDATE IL GIORNALE

Per contattarci
 FS 967.2218 TEL. 055 480166
 E-mail: inmarcia@tiscalinet.it
 FAX 055 4631872
 Via del Romito 7
 50134 FIRENZE

Abbonamento 14 €
 comprensivo dell'agenda 2007

**Abbonamento promozionale per i
 nuovi assunti 10 €**
 compreso Agenda 2007,
 5 libretti "Guide pratiche
 mezzi di trazione"
 a scelta e raccoglitore

LE NOSTRE PUBBLICAZIONI



ciascuno € 5

*Cravatte eleganti con logo di
 Ancora In Marcia e porta
 chiavi 5 euro*



**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; E 656 CE; ETR
 460;
 ALE 642**

OGNI LIBRETTO € 2,5
PREZZO SPECIALE PER GLI ABBONATI
9 LIBRETTI € 15



PRESIDIO A ROMA TERMINI

LOTTA E PARTECIPAZIONE

di Filippo Cufari

L'obiettivo era quello di continuare la battaglia di civiltà per la salvaguardia della sicurezza ferroviaria, a favore di lavoratori e viaggiatori e contro i licenziamenti politici nelle Fs.

La risposta a questi gravissimi atti aziendali – ritenuti ormai da tutti ingiustificati – è stata forte ma non ancora sufficiente alla loro riassunzione. Le azioni di lotta hanno contribuito alla sensibilizzazione dell'opinione pubblica ed a tenere alta l'attenzione su questi temi. Per questo si è reso necessario continuare a comunicare e denunciare pubblicamente gli inqualificabili comportamenti dell'azienda FS sia nei confronti dei lavoratori, che nei confronti delle Istituzioni. Infatti essa continua a violare importanti accordi sindacali, ignora pareri e provvedimenti delle ASL, sentenze della magistratura e indicazioni solenni di scienziati, ministri e Parlamento. Proprio all'uscita della stazione Termini, di fronte al piazzale dei Cinquecento, il "pulmino della solidarietà" ai licenziati ed a tutti quelli che vogliono reagire allo stato di "insicurezza" delle ferrovie italiane ha catalizzato l'attenzione di tanti ferrovieri e comuni cittadini, accorsi in massa a sentire con le proprie orecchie le ragioni dell'iniziativa. Tanti coloro che, incuriositi dal frastuono e dall'allegria che nonostante tutto ha caratterizzato costantemente il "presidio", si sono soffermati per ascoltare e capire come sia ancora possibile che un'azienda, fra le più grandi ed importanti d'Italia, licenzi coloro che la mettono in guardia dal pericolo per i propri dipendenti ed i viaggiatori, che

"Quattro giorni per i diritti e la sicurezza". Dal 19 al 22 settembre a Roma, stazione Termini, si è tenuto un presidio contro i licenziamenti nelle Fs. L'iniziativa è stata promossa dall'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri, dal Comitato di Solidarietà con i licenziati e dalla rivista dei macchinisti, "Ancora IN MARCIA!"



poi sono la ragione dell'esistenza stessa della stessa ferrovia. Molti i pendolari che hanno animato la giornata, alcuni dei quali avrebbero firmato di tutto pur di dimostrare la loro solidarietà a Dante De Angelis - presente in tutte le giornate - ed ai licenziati di Report. Al banchetto allestito davanti alla stazione, si sono presentati anche diverse personalità della politica e membri del Parlamento. Molti i rappresentanti ed attivisti di tutte le sigle sindacali che hanno voluto personalmente portare la loro solidarietà. A dare man forte agli animatori "fissi" dell'iniziativa - in particolare i colleghi della RSU di Roma - sono giunti ferrovieri da tutta Italia che, per tutte e quattro le giornate del presidio hanno distribuito volantini ed intrattenuto i viaggiatori ed i passanti, informandoli direttamente delle motivazioni che hanno dato origine a questa inizia-

tiva e sugli sviluppi più recenti. Tanti coloro che, dubbiosi, hanno voluto provare l'ebbrezza del micidiale "pedale ad Uomo Morto" la cui perfetta ed efficiente riproduzione faceva bella mostra di sé. Tutti, ovviamente, dopo pochi secondi passati pigiando col piede sul pedale, hanno preferito spegnere la macchinetta e ricever un biglietto, precedentemente confezionato a mo' di burla, con sopra scritto "Licenziato!". Il presidio è stato caratterizzato dalla costante presenza degli attivisti dei vari comitati di solidarietà che sono sorti già all'indomani dei licenziamenti avvenuti a seguito della trasmissione Report del 7 ottobre 2003. Grazie a questi comitati è stato possibile tessere una rete di solidarietà che riporta a tempi in cui l'unità fra i lavoratori era cosa palpabile e vera. Forse i difficili momenti che questi nostri colleghi licenziati stanno vivendo hanno avuto l'effetto - da molti temuto ed osteggiato - di ricompattare la categoria come poche volte è avvenuto nella storia; e questi 4 giorni di Roma hanno alimentato l'unità e la consapevolezza che il futuro dipende solo da noi.



“UN DOPPIO GRAZIE”

DANTE DE ANGELIS RINGRAZIA - *“Sono ormai passati diversi mesi dal mio licenziamento e l'aiuto che sto ricevendo da tantissimi compagni di lavoro, come ho già avuto modo di dire, mi dà la forza necessaria a sostenere questa battaglia. Non ho dubbi sull'esito finale di questa vicenda, così come sono convinto della necessità di arrivare alla sua soluzione, tutti insieme, e con dignità, per “ripagare” tutti quelli che stanno lottando e soffrendo per me. Il sostegno “materiale” che sto ricevendo dai macchinisti iscritti all'Or.s.a, ampiamente divulgato dai volantini apparsi negli impianti nelle scorse settimane, contribuisce in modo rilevante a sostenere il peso della situazione. Per questo sento il dovere di ringraziarli tutti individualmente. Ma devo raddoppiare i ringraziamenti per quelli che, tra loro, di propria iniziativa, dopo avere già contribuito attraverso l'Organizzazione, hanno sentito la necessità di adoperarsi per costruire una rete di solidarietà più ampia, rivolta a tutti i ferrovieri ed anche fuori dall'azienda che mi mettesse al riparo da quelle incertezze sindacali sulla vicenda dei licenziamenti che loro per primi hanno percepito. Un doppio grazie va, inoltre, a quei ferrovieri (e ferroviere) che hanno agito fuori dagli steccati di mestiere o di sigla di appartenenza. E' miope chi vorrebbe considerare questo licenziamento solo come “roba nostra” tra macchinisti - o peggio - tra iscritti ad un sindacato. L'attacco dell'azienda è a tutto campo contro i diritti e le regole. Questi esempi di consapevolezza rendono ancora più prezioso l'aiuto che mi arriva; un aiuto spontaneo quanto faticoso, fatto di solidarietà materiale e ideale, ma anche di sincerità e calore umano.*”

SIT-IN AL MINISTERO DELL'ECONOMIA

Cento: “Il Ministero è competente riguardo il mandato parlamentare”

LE ADESIONI

Al “presidio” della Stazione Termini è arrivata la solidarietà di esponenti politici e sindacali: l'ORSA con alcune delegazioni regionali che hanno dato un importante contributo anche organizzativo, poi CUB Trasporti e SULT. Con un documento di appoggio, inoltre, UILT regionale Toscana e FAST- Ferrovie delle regioni Abruzzo e Lazio hanno aderito all'iniziativa ed espresso solidarietà ai licenziati. Anche dal fronte politico sono arrivati messaggi di solidarietà dal PRC, dal Senatore Luigi Zanda (Margherita) e la partecipazione diretta del Senatore Dino Tibaldi (PdCI), membro della Commissione Lavoro, che ha incontrato i partecipanti e tenuto un breve discorso nel quale ha sottolineato “la gravità e l'ingiustizia dei provvedimenti adottati nei confronti dei lavoratori”. Anche l'On. Paolo Cento, Sottosegretario di Stato all'Economia, (Verdi) è intervenuto personalmente al presidio e si è intrattenuto con i ferrovieri presenti. Particolarmente importante il suo interessamento proprio per la carica rivestita in seno al Governo.



Il sottosegretario Paolo Cento in un momento dell'incontro

Il Ministro dell'Economia “proprietario” per conto dello Stato delle FS è il soggetto che può - nell'ambito dei suoi poteri e delle sue prerogative - dare direttive precise, come per le indicazioni strategiche o la nomina dei vertici, e dettare le indicazioni a Trenitalia ed al Gruppo FS per non dilazionare ancora la revoca dei licenziamenti. Dopo le Risoluzioni parlamentari del 13 luglio scorso approvate all'unanimità dalla IX Commissione Trasporti della Camera è diventato ineludibile per il Governo dare seguito all'impegno di risolvere la vertenza licenziamenti nelle FS. Per questo il 10 ottobre siamo andati sotto le fine-

stre del Ministro Padoa Schioppa, a Roma in Via XX settembre, a chiedere di intervenire direttamente contro questo inverosimile accanimento dei dirigenti aziendali che perseverano nel loro errore anche di fronte alla valanga di critiche ricevute dalla magistratura, dall'opinione pubblica e dal mondo politico. Il sottosegretario Paolo Cento sceso tra i manifestanti ha assunto l'impegno di formalizzare al nuovo a.d. delle FS, Mauro Moretti, la richiesta di revoca dei licenziamenti. Siamo in attesa che i ripetuti impegni verbali dell'On. Cento si traducano in atti concreti.



NO ALL'UOMO MORTO!

Agente Unico? È illegale Figuriamoci l'agente solo proposto da FS



Il 25 luglio scorso la Direzione Provinciale del Lavoro di Roma, dopo un anno di indagini effettuate su delega del Magistrato, ha intimato a Trenitalia di ripristinare, su tutti i treni, l'equipaggio a doppio agente (due macchinisti), entro il 31 dicembre 2006!

Il provvedimento ha valore su tutto il territorio nazionale e, quindi, rafforza il legittimo rifiuto di quanti ritengono dannoso per la salute e per la sicurezza della circolazione il ricorso, da parte aziendale, all'equipaggio ad Agente Unico.

Da oltre 50 anni questa rivista e tutti i macchinisti si battono contro l'agente solo. Non è solo una lotta per la sicurezza ma anche per la qualità del lavoro e della vita. Abbiamo sempre respirato compatti tutti gli attacchi che di quando in quando, ed in particolare nei momenti che la categoria è stata più debole e divisa, i dirigenti FS ci hanno sferrato contando sui compiacenti sindacati che sempre hanno strizzato l'occholino su questo problema alla volontà dell'azienda. Ma fino ad oggi abbiamo vinto senza subire perdite devastanti a dispetto anche ad alcuni di noi che davano (e danno) la battaglia per persa e sarebbero disponibili ad accordi, così dicono loro, per arginare la sconfitta.

Ma la storia e anche l'attuale realtà ci insegna ben altro... A queste debolezze e compiacenze molti macchinisti mettono in atto lotte, anche personali, dure, resistenti e determinate. Così l'UOMO MORTO, che doveva essere introdotto già da alcuni anni per fare da apripista all'agente solo, ma che è stato bloccato dall'iniziativa dei macchinisti, dagli interventi delle ASL e dalle sentenze dei Pretori che, seppur respinte dalle FS e non gradite a molti sindacati rinchiusi in tattiche dilatorie e in stupide commissioni, hanno ormai messo a nudo le bugie sulla asserita maggior sicurezza del pedale. In soccorso, giungono addirittura alcuni sindacalisti ormai "bevuti" al teatrino delle trattative si fanno carico di dar vita perfino a "referendum" più o meno indirizzati ad indebolire il fronte di lotta. Non staremo a ricordare a questi sindacalisti (ovviamente distaccati dalla produzione) che il referendum ben fatto è stato già effettuato dall'illustre ricercatore di lavoro prof. Bordogna con il rifiuto da parte dei macchinisti al 96% dell'agente unico.

Ma a loro questo non interessa e continuano a sentirsi attori di questa mediocre e ignobile commedia sindacale.

Adeguamento entro il 2006 dice la sentenza di Roma

Fs condannata, obbligatori i due macchinisti su tutti i treni

Subisce un altro duro colpo il tentativo delle Fs di tagliare i macchinisti dei treni su cui viene installato il Vacma, il famigerato pedale contestato dai sindacati perché nocivo per la salute e perché distrae dalla guida. Il 25 luglio scorso la Direzione Provinciale del Lavoro di Roma, dopo un anno di indagini effettuate su delega del Magistrato, ha intimato a Trenitalia di ripristinare, su tutti i treni, l'equipaggio a doppio agente (due macchinisti), entro il 31 dicembre 2006. Il provvedimento ha valore su tutto il territorio nazionale e, quindi, rafforza il legittimo rifiuto di quanti ritengono dannoso per la salute e per la sicurezza della circolazione il ricorso, da parte aziendale, all'equipaggio ad Agente Unico. Il pronunciamento romano fa il paio con quello della direzione provinciale di Grosseto che ha accolto il ricorso di due macchinisti, sanzionati da Trenitalia con complessivi 8 giorni di sospensione ciascuno per essersi rifiutati di condurre treni ad Agente Unico. I due ferrovieri hanno argomentato il loro rifiuto, sulla base del principio di autotutela, sostenendo sostanzialmente che non era stata effettuata la valutazione dei rischi da

parte del datore di lavoro. Il telefono cellulare in loro dotazione, infatti, non era idoneo in quanto non consentiva né di inviare un segnale di allarme in caso di grave inconveniente all'esercizio ferroviario, né la regolare e continuativa utilizzazione per la limitata copertura del segnale e per la presenza di molte gallerie lungo le linee ferroviarie. I lavoratori hanno anche sottolineato come il secondo agente (capotreno) non sia in grado di condurre il treno in caso di malore dell'unico macchinista abilitato alla guida, con le immaginabili pericolose ripercussioni sulla sicurezza della circolazione e sulla vita stessa dei viaggiatori; peraltro nessuno dei due lavoratori sarebbe stato in grado di prestare un primo intervento di soccorso al proprio collega traumatizzato, in quanto privo delle nozioni minime previste dalle norme vigenti. La DPL di Grosseto ha successivamente accolto tutte le tesi dei lavoratori.

Per Savio Galvani, macchinista del Coordinamento 12 gennaio, «siamo al paradosso: ci sono pronunciamenti delle Asl contro il Vacma, ci sono sentenze della magistratura del lavoro ma Trenitalia e Rfi continuano come se nulla fosse accaduto. Noi riteniamo che questo sia un gravissimo affronto anche nei confronti delle istituzioni, un comportamento incivile che dovrebbe provocare l'intervento indignato dell'azionista unico, vale a dire il Tesoro». In ogni caso questi pronunciamenti «ci danno la forza - assicura Galvani - per continuare a combattere, anche con azioni comportamentali di disobbedienza, per tutelare la salute e la sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori».



Polfer, viaggiatori e certi giornalisti contro il macchinista

Ovvero, se rifiuti di partire con l'Uomo Morto ti denuncio a piede libero

Il 10 ottobre scorso, un macchinista e RLS, in procinto di rientrare in residenza (Livorno) s'accorgeva che la locomotiva sulla quale avrebbe dovuto prestare servizio era attrezzata con SCMT/VACMA. Immediatamente informava i superiori delle proprie intenzioni di non voler proseguire il servizio in quelle condizioni, il tutto nel rispetto delle norme di autotutela, delle prescrizioni ASL, delle indicazioni comportamentali impartite da quasi tutti i sindacati nazionali e locali. Lo scambio dei M40 ha richiesto meno di 20 minuti, alla fine dei quali il macchinista livornese è stato sostituito, con l'ordine scritto di rientrare fuori servizio in residenza con lo stesso treno che avrebbe dovuto condurre il quale, inspiegabilmente, è rimasto fermo in stazione per altri 30-40 minuti circa. Ma il giornalista del "Corriere Mercantile" di Genova, Tommaso Fregatti, sull'edizione dell'11 ottobre, ha voluto inventarsi che, per esempio, il macchinista "...ha dovuto abbandonare il treno...scappare in



La faticosa passeggiata di Genova Nervi, teatro della falsa fuga, inventata dal cronista!



passaggiata di Nervi e beccarsi una bella denuncia per interruzione di pubblico servizio da parte degli agenti della polizia ferroviaria di Brignole...

A queste falsità si aggiunge la chicca secondo la quale "...l'uomo, probabilmente preso da una crisi di nervi, è scappato dalla stazione del levante fuggendo...".

Se non conoscessimo da tanti anni moltissimi validi giornalisti, ci preoccuperemmo per le capacità di indipendenza di giudizio di taluni cronisti.

Siamo, invece, seriamente preoccupati dal metodo con cui l'Autorità Giudiziaria continua ad affrontare queste situazioni, cioè ritenendo che l'ordine pubblico sia minacciato sempre ed esclusivamente dai lavoratori, mai dalle inefficienze datoriali che ne hanno generato le legittime e pacifiche reazioni. Ciò è già accaduto al macchinista/RLS Dante De Angelis, prosciolto dal GIP di Bologna dall'ipotesi di reato di interruzione di pubblico servizio, mentre altri colleghi ad Udine, Trieste e Roma debbono subire l'umiliazione dell'interrogatorio in una caserma Polizia, come un qualunque rubagalline.

Osserviamo purtroppo con amarezza che nessun Magistrato (sebbene ne esistano di sensibili ed attenti alle problematiche dei ferrovieri) ha fin qui, per esempio, disposto il seque-

stro di locomotive attrezzate con VACMA laddove le ASL avevano emesso prescrizioni a carico dell'azienda riservando ai dirigenti di FS lo stesso zelo profuso nei confronti di questi macchinisti. Insomma, non possiamo non prendere atto che esiste una disparità clamorosa di trattamento rispetto a chi il reato lo ha veramente commesso (l'azienda, col VACMA) e chi non c'entra per niente (i macchinisti che rifiutano l'Uomo Morto).

Ma di tutta questa triste storia, forse l'aspetto più inquietante riguarda l'atteggiamento dei viaggiatori. Se è vero, infatti, che la lunga attesa del treno che dovrà portarti a casa dopo una giornata di lavoro non è proprio un bel divertimento, è altrettanto vero che non è minacciando di "gonfiare di botte" (questi sono stati i termini usati!) un lavoratore che sta facendo il proprio dovere che si possono risolvere i guasti del trasporto pubblico ferroviario.

Quindi osserviamo, da una parte giornalisti, Polizia, Magistratura e viaggiatori, uniti; dall'altra i lavoratori, disorientati.

Occorre allora che il mondo sindacale e l'insieme dei ferrovieri (ed anche certa Politica) facciano sentire la propria voce.

Questo giornale sarà in prima linea, come sempre, per difendere la dignità dei macchinisti.



QUESITI

a cura di Savio



DOMANDA

Vorrei sapere se durante l'effettuazione del servizio di riserva il cd di turno può comandare un servizio che vada oltre la propria prestazione programmata la riserva era comandata dalle ore 11,30 alle ore 17,30 il servizio prevedeva la presentazione alle ore 12,00 con rientro in WT alle ore 17.55 ero nelle condizioni di poter rifiutare tale servizio oppure no?

Ventura Vincenzo – Bolano - ITC Reggio Calabria

RISPOSTA

Nel quesito non si comprende se l'utilizzazione era "programmata" in sostituzione della riserva oppure se l'assegnazione è frutto di un imprevisto (ritardo treno, mancata presentazione di altro PdM, comunicazione di malattia ecc). In questo ultimo caso il personale comandato al servizio di riserva è assoggettato ad una condizione particolare perché il servizio è concepito proprio per la gestione delle emergenze di vario genere che possono presentarsi; può capitare di sostituire personale che per ragioni impreviste non è in grado di effettuare un servizio di turno o straordinario, ma anche di sopperire ad ogni situazione di emergenza che potrebbe occasionalmente presentarsi, rientrando nei casi previsti dal contratto con l'obbligo ad effettuare prestazioni straordinarie. Nel nostro caso il servizio andava sicuramente effettuato con le limitazioni stabilite dal CCNL (punto 2.13 art 22) e dalla circolare TV.32.1/1065 del 3/8/81 (due ore oltre il turno).

Solo nell'ipotesi di utilizzo programmato (comunque da dimostrare) potrebbe ravvisarsi una condotta poco corretta dell'impianto. Tuttavia, anche in tale evenienza, occorrerebbe valutare bene un rifiuto. Ad esempio, la media della prestazione settimanale del turno è saturata a 36 ore?

In definitiva, in caso di successiva sanzione da impugnare, occorre ragionare mettendosi nei panni del soggetto giudicante. Negli ultimi 25 anni registriamo valutazioni sempre più severe contro i lavoratori. In assenza di una norma certa e palesemente violata (il nostro ragionamento è invece deduttivo), occorre individuare e poter lamentare un danno evidente che, oggettivamente, è difficile indicare nel caso in esame. Appare debole, come discriminante per poter effettuare o meno il servizio, una utilizzazione che "deborde" di soli 25 minuti dal programmato, ciò in presenza di una specifica norma che prevede una elasticità fino a due ore. Anche su questo aspetto necessiterebbero una maggiore attenzione sindacale, per portare tale elasticità ad 1 ora, come per tutti gli altri ferrovieri.

DOMANDA

Sono stato in missione per tutto il 1999 presso ITC Milano, il premio risultato annuale art. 91 ccnl del 6/02/98 mi è stato liquidato quello del mio impianto di appartenenza (metà rispetto a Milano) tutto ciò a parere del P.O.

in riferimento circolare D.RI/1692/00197791 del 24/10/2000. Dall'accordo O.S. F.S. del 23/10/2000 non risulta questa situazione per il personale in missione presso altri impianti. E' corretta questa affermazione del P.O. che con una lettera mi conferma il mancato pagamento nella stessa misura del PdM Milano?

PdM Catania

RISPOSTA

Riteniamo che la norma contrattuale sia carente a questo proposito. Come in altre circostanze, del resto, il contratto non tiene conto delle condizioni reali in cui il personale lavora. In queste zone grigie, hanno buon gioco in questa fase interpretazioni quasi sempre sfavorevoli al personale.

La logica del premio di risultato è da ricercare nel riconoscimento con un premio collettivo al personale interessato, commisurandolo all'apporto che il personale stesso ha dato al raggiungimento di specifici risultati di produttività.

Ovviamente, trattandosi di un premio collettivo, appare evidente che sia necessario individuare il gruppo, che nel nostro caso coincide con l'impianto di appartenenza.

Ma nel caso in cui il personale si trovi ad operare attivamente presso un impianto diverso, come accade nel nostro caso, è del tutto evidente che il compenso in questione, erogato nel modo descritto, nega l'evidenza, cioè il fatto che il lavoratore interessato ha dato un apporto diverso al raggiungimento del risultato, lavorando presso il DL di Milano. Ovviamente lo stesso concetto andrebbe applicato anche nel caso in cui il personale avesse prestato servizio presso un impianto per il quale l'accordo nazionale preveda un importo eventualmente minore di quello previsto per il proprio impianto di appartenenza, cioè anche se fosse meno favorevole al personale.

Pertanto, se si vuole recuperare quella logica originaria deve essere corrisposta la misura prevista per quell'impianto di effettiva utilizzazione, piuttosto che quello di residenza amministrativa. Ovviamente, trattandosi di un premio annuale, si dovrebbe tenere conto della porzione di tempo in cui si è prestato servizio presso l'impianto di Milano, oppure riferirsi all'utilizzazione prevalente.

Certamente sarebbe stato preferibile che gli accordi che hanno regolato la materia avessero considerato queste eventualità che hanno a che fare con il mondo reale in cui noi lavoriamo, ma anche le carenze di queste intese, che pure sono reali, non è giustificato l'atteggiamento del Responsabile del P.O. della Sicilia. E' curioso come la Società che teorizza in ogni situazione la propria modernità, manifesti, invece, sempre più un atteggiamento burocratico.

Del resto, che dirigenti sarebbero se il loro ruolo fosse semplicemente quello di applicare le direttive o le norme scritte e non si adoperassero giustamente per adottare provvedimenti ragionevoli in tutte quelle situazioni particolari, come lo è appunto quella descritta.

Nel caso in cui l'utilizzazione sia stata prevalente presso l'impianto di Milano, nel caso del 1999 (anno di riferimento per il premio di risultati), consigliamo di valutare l'eventualità di attivare una vertenza legale, recuperando, appunto, lo spirito intrinseco che ha motivato l'istituzione di tale premio.



PIACENZA

La lettera di Pietro

Spett.le Redazione, ... dall'inizio dell'anno sono felicemente in pensione Ho trascorso gli ultimi anni con grande disagio e un po' di disgusto. Pretendere il rispetto del turno e della normativa era cosa di pochi, non c'è da riconoscere che un grande contributo allo sfascio viene anche da quei lavoratori che, per egoismo, calpestano la normativa di lavoro, rendendo un'impresa titanica lo sforzo di quei colleghi che ogni giorno lottano affinché vengano rispettati i diritti e la sicurezza. Un sincero incoraggiamento al collega Bertolini Andrea, che conosco di vista, e a chi come lui ogni giorno cerca, con il rispetto dei diritti, di migliorare la qualità del lavoro e di conseguenza la qualità della vita. Infine, gli auguro che un giorno possa ritrovare "LA GRANDE FAMIGLIA" fatta di valori, come la trovai io quando, nel lontano 1972 entrai a farne parte.

Un abbraccio

Pietro Veneziani

PESCARA – RENZETTI IN PENSIONE



Con l'Eurostar 9417 è arrivato, puntuale, a Pescara Centrale, il nostro collega macchinista Renzetti Pasquale, alla guida del suo ultimo treno. Ora lo aspetta la meritatissima pensione.

All'arrivo, a sorpresa, i colleghi numerosi e i famigliari lo hanno accolto accompagnati da melodie popolari abruzzesi al suono di fisarmonica, organetto e tamburello. Pasquale è una figura riconosciuta e stimata nel panorama lavorativo e sindacale abruzzese. Tra i primissimi coordinatori del COMU prima e dell'Orsa in seguito, ha avuto un ruolo fondamentale nelle lotte a difesa degli impianti ferroviari abruzzesi, minacciati continuamente da ridimensionamenti, con grandi capacità organizzative e comunicative che tutti gli riconoscono. Continua ancora oggi il suo puntuale e importante impegno nella nostra sede, nonostante la pensione, in particolare verso alcuni giovani che intendono proseguire il suo lavoro. Questo è anche un omaggio alla moglie Maria Pia, ai figli Paolo e Silvia per gli orari impossibili che hanno dovuto sopportare in casa per tanti anni, per il loro aiuto e incoraggiamento al suo impegno e al suo delicato lavoro. Un grazie di cuore da tutti per una serena quiescenza e per il suo impegno che continua. Ricordiamo infine il suo impegno per questa rivista di cui è sempre stato (e speriamo continui ad esserlo a lungo) riferimento prezioso ed insostituibile.

Pavone –Pescara

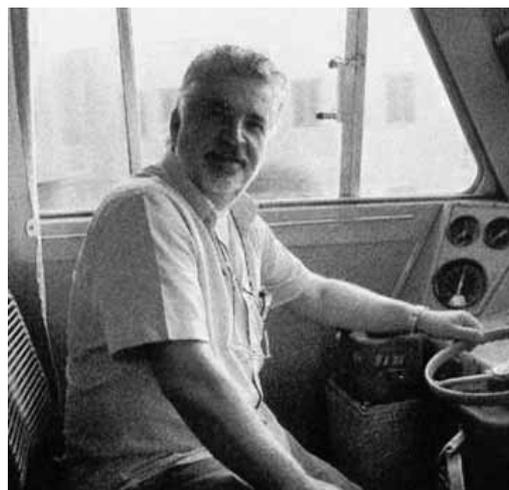
SIENA – SABATINO VA IN PENSIONE

Il giorno 12 Settembre ha effettuato il suo ultimo servizio con il treno 6878 il macchinista Cavoli Sabatino. All'arrivo è stato festeggiato da amici e colleghi dell'impianto di Siena.

Da sempre iscritto alla rivista Ancora In Marcia, da sempre uno di noi, macchinista serio che all'occorrenza ha saputo sdrammatizzare anche gli aspetti più effervescenti della nostra vita lavorativa e sindacale. Spesso ci siamo ritrovati alle manifestazioni organizzate dal giornale. Compagno di lotte, non ha esitato mai a schierarsi dalla parte di chi aveva a cuore i problemi del PdM in generale e soprattutto quelli dell'impianto di Siena.

Grazie Sabatino, felici di poterti avere con noi in futuro, da pensionato anche per qualche giorno, nel frattempo ti facciamo i migliori auguri per una pensione lunga e felice.

PdM Siena



Dopo Necci-Cimoli-Catania entra in pista

MORETTI

Lettera inviata a Moretti

DUE NOSTRI CONSIGLI E RICHIESTE

Caro Mauro

Nel congratularci con Te per la nomina ad Amministratore Delegato, condividiamo il giudizio di veder ritornare dopo anni alla guida delle F.S. un ferroviere che conosce bene come funzionano le cose. I Tuoi predecessori portando avanti malamente una riforma che doveva pareggiare i bilanci, rendere sicure ed efficienti le ferrovie, hanno clamorosamente fallito ed i loro nomi sono, per i ferrovieri ed il Paese, sinonimi di disfatta. Anzi lo sfascio delle ferrovie ha aperto un dibattito e la lista dei "pentiti della riforma" si allunga tutti i giorni (sia a destra che a sinistra), sperando ahimè perfino in Cipollet-

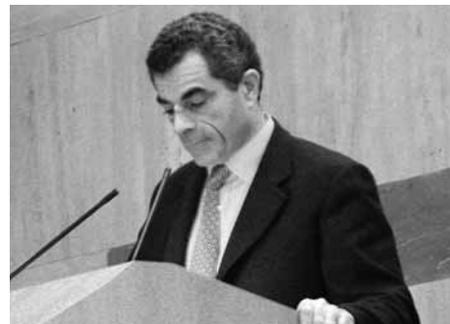
ta come uomo del rinnovamento (sic!).

Ma se sul rilancio delle F.S. non mancherà presto l'occasione del confronto ci permettiamo due immediati consigli:

1) riassumere subito i licenziati di Report e Dante de Angelis, ritenuti dalla Società Civile, dai parlamentari di destra e di sinistra, dalle istituzioni (Comuni e Regioni), dalle Commissioni della Camera e Senato un ATTO INDECENTE - INTOLLERABILE - INACCETTABILE.

Faresti subito bella figura a poco prezzo visto che presto qualcuno ti costringerà a farlo.

2) Desistere dall'applicazione del famigerato VACMA (condannato da tutti) e dalla



guida dei treni con il solo macchinista.

L'Europa, caro Mauro, è cosa diversa... e non sempre è di buon insegnamento...!

Un solo macchinista sui treni comporta un risparmio risibile nell'enorme emisfero (anche spendaccioso) delle F.S. ed è per gli utenti sinonimo di maggiore sicurezza. Se anche tu riuscissi ad imporlo la tua sorte sarebbe comunque precaria perché dopo due tragedie, i cittadini e anche quelli che Ti sostengono non lo farebbero più.

Vorremmo che Tu riflettessi su questi due piccoli "consigli" che potrebbero portare un nuovo clima per quella svolta e quel rinnovamento necessario per le nostre Ferrovie.

La Redazione

COSÌ HANNO PARLATO DI LUI

LUIGI ZANDA

Vicepresidente dei Senatori dell'Ulivo

(...) Negli ultimi anni FS ha licenziato alcuni lavoratori colpevoli d'essersi lasciati intervistare (dalla Rai) o d'aver protestato (forse in modi non ortodossi, ma certamente con molte buone ragioni) per l'uso del pedale "uomo morto". Un'azienda come FS, se vuole risolvere i propri drammatici problemi, deve saper parlare con i propri dipendenti, discutere con loro, cercare di capirne la protesta. Non punirli con il licenziamento.

Il nuovo management delle ferrovie riassuma il personale licenziato e lo reintegri nei compiti cui era addetto al momento del licenziamento.

8. Una domanda per il nuovo capo della holding FS, l'ingegner Moretti.

Moretti è stato scelto per guidare le ferrovie italiane perché professionalmente è nato in ferrovia, conosce l'azienda come pochi e da moltissimi anni occupa posizioni di vertice, ne è uno dei massimi capi. Tutte considerazioni positive, che fanno ben sperare che i risultati della "cura" Moretti possano essere immediati, senza aspettare un periodo più o meno lungo di "ambientamento".

Ma cos'ha da dire l'ingegner Moretti sugli ultimi anni delle ferrovie italiane, sulle scelte gestionali cui ha assistito e, molto probabilmente, ha lealmente collaborato? Cosa ha condiviso Moretti della gestione Catania e cosa no? Quali decisioni diverse avrebbe preso?

A un professionista esperto come l'ingegner Moretti l'opinione pubblica italiana e il Parlamento chiedono d'essere aiutati a capire come sia stato possibile che le nostre Ferrovie siano tanto degradate, il servizio sia così scaduto, l'utenza sia perennemente e motivatamente insoddisfatta.

E si aspettano anche di sapere cosa dovrà cambiare, quali innovazioni strategiche e gestionali il nuovo capo della holding FS introdurrà per modificare il tran tran di una società pubblica che è diventata emblematica della crisi, dei ritardi e delle difficoltà del nostro paese. (...)

Sen. PAOLO BRUTTI (DS)

Segretario Commissione Trasporti Senato

ROMA, 8 set - La scelta di Innocenzo Cipolletta come nuovo presidente di Ferrovie 'va nel segno del rinnovamento e della qualità'. Quella di Mauro Moretti è in continuità con la precedente gestione. Spero che non ne ripercorra le tracce perché la situazione di Fs, dopo la presidenza di Catania, è ancora più grave e a rischio di quella della stessa Alitalia'.

E' quanto afferma Paolo Brutti dei DS, segretario della Commissione Lavori Pubblici e Trasporti del Senato, commentando le nomine ai vertici delle Ferrovie fatte dal governo.

'Il rosso dei conti è veramente profondo, la qualità del servizio peggiorata, le manutenzioni fatiscenti, come provano i continui incidenti e gli arresti sulla linea di numerosi convogli. Le prime notizie del trasporto pendolari indicano un ulteriore peggioramento della situazione rispetto a prima delle ferie. Per migliorare i conti è necessario migliorare il servizio per attrarre più passeggeri, prima di chiedere il solito aumento delle tariffe ferroviarie'. Brutti auspica 'il superamento di FS Holding, che rappresenta un' inutile duplicazione di posizioni dirigenziali e l'occasione di assunzioni clientelari, come è accaduto durante la gestione del precedente governo' oltre a un aumento 'della trasparenza dell'impresa mettendo fine a comportamenti autoritari tesi a impedire la libera circolazione delle informazioni sulle reali condizioni di sicurezza dei treni e della rete, come dimostra la vicenda del licenziamento dei macchinisti, rei di aver mostrato al pubblico lo stato reale di un tronco ferroviario non secondario'. (ANSA)