

ANNO XXV - N. 9 - 2006

*ancora*

www.ancorainmarcia.it

# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

Merry Christmas!!!



**BABBO NATALE ???**

**Non lasciatevi ingannare: è quello finto.  
Ha il sacco vuoto in spalle e il  
“Macchinista solo” in testa**



# MACCHINISTA SOLO

*E' allarme rosso. Le operazioni di convincimento si spostano dal pedale all'agente solo. Con i soliti consigli paterni : "prendete qualcosa adesso, poi, non vi daranno più nulla"*

**Cosa ci danno?** È questa la domanda ricorrente a cui però manca la risposta. Analizziamo invece **cosa ci toglierebbero**.

Infatti, la nostra contrarietà al macchinista solo non nasce da ragioni ideologiche, ma da analisi razionali.

## Lavoro asociale

Il lavoro di Macchinista condiziona pesantemente la nostra vita sociale. Condiziona i rapporti familiari, coi figli e i parenti, ma anche con gli amici, coi conoscenti, ecc.. Si tratta di un isolamento imposto da orari diversi, nonché dal lavoro di sabato, di domenica e nei giorni festivi che impedisce una vita socialmente normale.

## Relazioni durante il lavoro

Il rapporto col socio di macchina e finanche col capotreno, rappresenta un importantissimo meccanismo compensativo e costituisce quel mondo relazionale, all'interno del lavoro, che copre un arco temporale di circa un quarto della nostra vita produttiva.

## Le ultime parole famose:

### **"pedalerai anche tu"**

E' dura per un "Capo" ammettere sconfitte, se poi si sta dalla parte del più forte e si scommette sul risultato, si fa anche una figuraccia. Qualche "smemorato" addirittura nega di aver mai pronunciato quella frase o altre simili. La maggior parte ripiega comunque su un "vabbé mettono l'interruttore al pedale, però passa l'agente solo." Eppure, nessuno ha mai detto né pensato che, eliminato il Vacma, FS avrebbe rinunciato all'idea dell'agente solo. Ma la nuova "parola d'ordine" è utile a spostare la questione e a cambiare l'argomento. E' lecito supporre che questi stessi capetti (non tutti sia chiaro) torneranno ad emulare gli aguzzini anche sulla vicenda agente solo. Del resto, sul loro futuro, non si fanno domande.

## Condizioni di lavoro

Con l'agente solo si aumenterebbe l'isolamento che non riguarderebbe solo gli aspetti socio-psicologici dei macchinisti, ma si tradurrebbe in una debolezza anche contrattuale della categoria. Infatti, nel momento in cui le informazioni, le notizie, i problemi, le idee e le rivendicazioni, non veicolano più all'interno della categoria si innesca un impoverimento irreversibile che ci investirebbe sul piano culturale e psicologico (con risvolti su quello normativo).

**Queste sono una parte delle problematiche dell'agente solo, ma esistono altri argomenti più tecnici ed altrettanto importanti su cui non si può scherzare.**

## Sicurezza e doppi controlli

Per quanto possa essere perfetta, nessuna tecnologia può sostituire l'uomo e la sua capacità di adattamento. Anche l'apparecchiatura più sofisticata non è in grado di eliminare tutti i rischi e gran parte degli incidenti ferroviari sono provocati da equivoci generati in condizioni particolari. E' bene capire che il controllo ottenibile col doppio agente non dimezza il rischio di errore, ma lo mette addirittura sotto radice, perché l'errore o l'equivoco deve sovrapporsi in entrambi, nello stesso momento. Inoltre, il doppio agente mantiene i freni inibitori contro comportamenti negativi, di rilassamento, che sono pericolosissimi nel nostro lavoro.

## Soccorso al macchinista

Le normative vigenti (DM 388/2003) prevedono l'obbligo di garantire ai lavoratori soccorsi tempestivi. Potrebbe apparire statisticamente poco rilevante, ma in diversi casi la

possibilità di portare il treno a destino con l'altro macchinista ha permesso di salvare la vita.

Infine, è bene sapere che il 25 luglio 2006, gli ispettori della Direzione Provinciale del Lavoro di Roma hanno consegnato a RFI e Trenitalia una Disposizione con la quale viene intimato a FS la reintroduzione di due macchinisti entro il 31/12/2006.

## Comunicazioni terra treno

Una delle condizioni necessarie, per la sicurezza della circolazione e per la salute di lavoratori e viaggiatori, è la comunicazione terra treno. Attualmente, sono tantissimi i punti della linea ferroviaria non coperti da collegamento.

## Il mansionario

Il regolamento ferroviario è basato sui doppi controlli e sul ruolo attivo del personale dei treni, a cui viene chiesto di intervenire in molte circostanze. Del resto, la desertificazione delle stazioni rende problematici gli interventi normativi necessari a ridimensionare gli obblighi regolamentari attualmente a carico del personale dei treni.

## Le prospettive

Molti sindacati sono da tempo d'accordo all'agente solo e lo evocano come ricetta per il risanamento delle FS. Gli aspetti che abbiamo ricordato ci portano invece a ritenere che l'agente solo sia tatticamente e strategicamente sbagliato.

Sappiamo di aver di fronte una battaglia difficile, ma è una questione vitale per il futuro del nostro lavoro.

Per questa ragione, dobbiamo contrastare l'idea stessa dell'agente solo; lo faremo con gli strumenti che avremo a disposizione, consapevoli della difficoltà, ma anche fiduciosi delle grandi potenzialità che, nonostante tutto, possiede ancora la categoria.

*La Redazione*



# L'AGENTE UNICO E' ILLEGALE FIGURIAMOCI L'AGENTE SOLO

*L'ispettorato del Lavoro di Roma ha emesso un provvedimento imponendo ad FS il doppio macchinista su tutti i treni a partire dal 31/12/06. Inoltre, sono state annullate le sanzioni ai macchinisti che si sono rifiutati di partire ad Agente Unico. In Campania è in atto una protesta contro l'A.U. sulle 464.*

*Negli ambienti sindacali nessuno ne parla. Anzi, chi tenta di sollevare la questione a livello nazionale viene isolato ed emarginato. Eppure, tutto ciò scaturisce semplicemente dall'obbligo di incrementare la sicurezza, principio a cui si ispira l'intera normativa sul diritto e sulla sicurezza del lavoro. Riteniamo che i "rappresentanti" dei macchinisti non potranno dichiararsi disponibili a perseguire l'arretramento delle condizioni di lavoro che scaturiscono dall'utilizzo dell'agente solo.*

Nella storia dei ferrovieri e dei macchinisti molte volte ci siamo trovati di fronte a violenti attacchi ai diritti ed alle condizioni di lavoro. I contesti socio politici hanno sempre condizionato la nostra vita lavorativa ed ogni volta le conquiste, o le sconfitte, sono state il frutto dei rapporti di forza determinati dall'azione sindacale. Il nostro futuro immediato ci vede impegnati in un confronto "storico": il mantenimento dell'e-

quipaggio a doppio macchinista o a doppio agente col capotreno. Da anni l'attuale amministratore delegato, Mauro Moretti, in tutti i ruoli che ha rivestito (sindacalista, dirigente IE, Infrastruttura, RFI ed ora a capo del Gruppo FS) non ha mai smesso di concentrare le sue "attenzioni" all'equipaggio di macchina con l'obiettivo di dimezzarlo. In realtà egli è solo l'ultimo anello di una scuola di pensiero che vede le

ferrovie, non come un servizio pubblico da gestire nel modo più razionale, economico e sicuro nell'interesse della collettività, ma come un'impresa che deve gestire quel servizio pubblico nel modo più remunerativo per l'azionista, oggi prevalentemente pubblico e domani ... chissà.

Ad attendere di poter entrare nella gestione degli enormi interessi delle Ferrovie italiane ci sono le grandi imprese, l'alta finanza, il mondo industriale e gli speculatori. In realtà questa filosofia ha già prodotto effetti negativi sui ferrovieri e sui viaggiatori, con ripercussioni sulla qualità del servizio, sul contratto, sui carichi di lavoro, e finanche sulla sicurezza. Ovviamente l'attacco al secondo macchinista, oltre ai suoi risvolti economici - che di fronte al ventilato rosso di bilancio appaiono del tutto marginali - presenta un forte impatto simbolico: se si sconfiggono i macchinisti, la categoria da sempre più coriacea, tutti gli altri potranno essere "ristrutturati" con molta più facilità. E per battere i macchinisti su questo argomento occorre lavorare di fino: sull'opinione pubblica con lo spauracchio del fallimento, sul consenso sindacale, sull'autostima degli stessi macchinisti con un lavoro psicologico in atto da anni. Puntano sui macchinisti già utilizzati ad agente unico, paventando benefici economici e previdenziali irrealistici. Non è ancora tardi per aprire un dibattito ed organizzarci per difendere lavoro, salute e dignità.

## L'SCMT E IL DOPPIO AGENTE

L'SCMT sostituisce un macchinista? Se fosse dipeso da Lunardi, Moretti, Elia, Maestrini e i tecnocrati a loro sottoposti sarebbe bastato il pedale già dal 2002, anche senza SCMT, senza Ripetizione Segnali, ERTMS, SSC, ecc. (rileggiamoci le Disposizioni 35 e 36/2002).

Senza la "resistenza" dei macchinisti che, in massa, hanno impedito l'allontanamento del capotreno, forzando la norma, da quattro anni i treni avrebbero viaggiato "regolarmente" ad agente solo. Alla fine, invece, RFI ha emesso una prescrizione in cui "imponessa" al capotreno di non allontanarsi dalla cabina, adeguando così la norma alla realtà!

Oggi vorrebbero convincerci che l'eliminazione del secondo agente (macchinista o capotreno) in presenza di SCMT lascia inalterate le condizioni di sicurezza. Anzi, la società ha già provato a far sottoscrivere ai sindacati un accordo con cui affermare che l'agente solo con l'SCMT è più sicuro del doppio agente con la Ripetizione Segnali. Una sorta di certificazione, seppur fasulla, da poter esibire alle strutture ispettive che chiedono l'incremento della sicurezza, nel rispetto della Legge.

Non ci siamo: il miglioramento tecnologico è tale quando aumenta la sicurezza e riduce la fatica. Solo dopo aver soddisfatto a queste condizioni minime si può parlare di risparmi. Dal nostro punto di vista il soccorso al macchinista è solo uno degli aspetti.



DA UNA ILLEGALITA' ALL'ALTRA, CIOE'

# DALL'UOMO MORTO AL MACCHINISTA SOLO

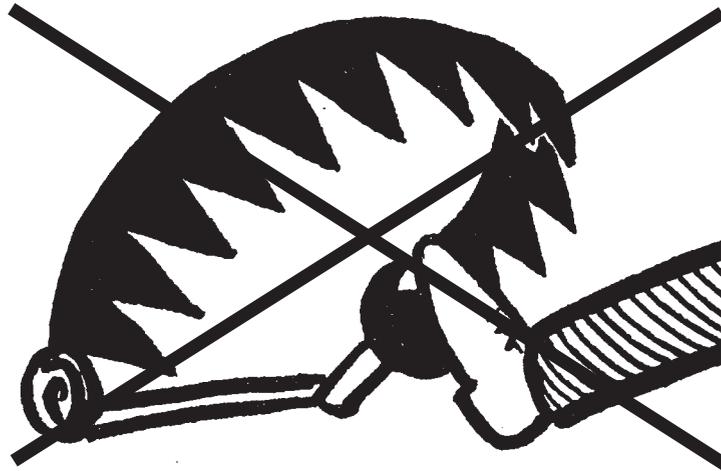
*Mentre tutti i sindacati saltano sul carro dei vincitori per la vicenda dell'Uomo Morto, affiggendo trionfanti volantini per esaltare una vittoria di cui non hanno alcun merito, appaiono documenti aziendali e Direttive ministeriali che parlano di agente solo.*

## NEL CCNL '07/10

E' l'ostentata posizione dei sindacati sulla modifica dell'equipaggio.

Le stesse fonti, presentando ai ferrovieri il CCNL 03/06, dicevano: "abbiamo spalmato un po' delle competenze del PdM su tutti ferrovieri".

Stessi obiettivi?



## AVETE VINTO

*Ora potete pedalare. E' l'ultima incredibile "operazione" di convincimento che stanno attuando in alcuni territori. Deve essere chiaro che non abbiamo mai fatto una protesta, ma una azione di auto tutela della nostra salute e della sicurezza. Quindi ...*

## VACMA - INTERRUZIONE DI PUBBLICO SERVIZIO - *Uno stralcio degli esposti* NON I MACCHINISTI, MA I DIRIGENTI

14 RLS, di quasi tutto il territorio nazionale, hanno presentato un esposto ad alcune Procure della Repubblica per invitare la magistratura ad analizzare con più attenzione le cause da cui sono scaturiti i disservizi determinati dai rifiuti all'utilizzo dell'Uomo Morto; disservizi per i quali alcuni macchinisti sono sottoposti a procedimento penale. In particolare, "... l'ipotesi che eventuali responsabilità, se esistenti, possano essere ascritte non ai lavoratori, bensì ai dirigenti vecchi e nuovi del gruppo FS...", in quanto "... la Società ha proseguito imperterrita nella sua politica di sostanziale "impermeabilità" a qualunque prescrizione delle autorità preposte alla vigilanza sulla sicurezza del lavoro e addirittura a sentenze di organi giudiziari...". Ciò senza considerare l'inadempienza degli accordi sindacali, "... anch'essi patentemente disattesi da Trenitalia, .... - fa sorgere quanto meno il dubbio che tale comportamento della società possa essere frutto di una precisa scelta "strategica", finalizzata a determinare, a dispetto di tutto e di tutti "il fatto compiuto". In sostanza di giungere ad una così rilevante diffusione del VACMA sui locomotori da rendere "difficile" e problematico anche l'intervento da parte delle autorità competenti, poste di fronte allo "spauracchio", in caso di loro interventi diretti a garantire il rispetto delle regole da parte di Trenitalia, del "blocco" del servizio ferroviario (o quanto meno del "pesante disagio" per lo svolgimento regolare dello stesso). Se così fosse, il comportamento della Società (e per essa dei suoi amministratori e/o dirigenti coinvolti nell'adozione e nell'applicazione delle decisioni qui criticate) potrebbe risultare suscettibile di valutazione anche in relazione alla configurabilità della fattispecie di cui all'art. 331 c.p., laddove nell'adozione e nella diffusione di un'apparecchiatura sicuramente non rispondente alle normative di sicurezza come il VACMA, in contrasto con le prescrizioni delle ASL competenti ed in palese violazione altresì degli accordi presi in proposito con le OO.SS., dovesse rinvenirsi la causa ultima e vera dei ritardi determinati sul servizio di trasporto ferroviario dal legittimo rifiuto dei macchinisti di utilizzare l'apparecchiatura "fuori legge" Vacma (integrata o meno ai sistemi RS o SCMT)...".

"...In altri termini: se è vero che Trenitalia, durante tutto il periodo in cui ha continuato a far installare tali apparecchiature, era perfettamente al corrente sia della loro illegalità sia del fatto che i macchinisti - in esecuzione delle forme comportamentali di protesta indette dalle rappresentanze sindacali - si sarebbero necessariamente quanto legittimamente rifiutati di prestare servizio sui mezzi attrezzati con tale apparecchiatura, e che da tali episodi di legittima protesta sarebbero derivati interruzioni o turbamenti del servizio ferroviario ritenuti rilevanti ai fini dell'applicazione della richiamata norma incriminatrice, si tratterebbe seriamente di valutare - alla luce delle suesposte considerazioni e del comportamento posto in essere da Trenitalia - se non sia il caso di imputare tali interruzioni e/o disservizi non tanto alle legittime opposizioni dei dipendenti (cui si richiede di prestare servizio con un'apparecchiatura dichiarata contraria con le normative di sicurezza e verosimilmente in grado di determinare un pericolo per gli stessi utenti del servizio laddove distrae il macchinista dalle sue funzioni), ma alla pervicacia con cui la Società ha continuato nel tempo a portare avanti nonostante tutto la politica di installazione della predetta apparecchiatura..".



## NOTIFICATE LE DISPOSIZIONI CONTRO UOMO MORTO E AGENTE UNICO NESSUNO PUO' IGNORARLE

Con lettera raccomandata R.R. sono state notificate ai nuovi amministratori delegati, ai datori di lavoro e, per conoscenza, alle OO.SS. le due Disposizioni della Direzione Provinciale del Lavoro di Roma contro il pedale dell'Uomo Morto e contro l'equipaggio ad agente unico. Questa iniziativa è la prima di una serie di azioni per contrastare, anche sul piano giuridico, i tagli e l'attacco alla sicurezza attuato su larga scala dalle FS dietro lo scudo della minaccia di fallimento. Vogliamo mettere i singoli dirigenti davanti alle loro responsabilità, anche penali. Come si ricorderà, a seguito di alcuni esposti alla magistratura la DPL di Roma nel luglio scorso ha imposto agli allora a.d. di RFI, e Trenitalia, Mauro Moretti e Roberto Testore "... entro e non oltre il 31 dicembre 2006 di equipaggiare tutti i mezzi di trazione con due agenti addetti alla condotta...". Dal 1° gennaio, qualora non fossero rispettate le condizioni poste dal provvedimento ci si troverebbe di fronte ad un'inadempienza palese da parte aziendale. Nessuno di noi pensa di risolvere un grande problema di politica economica e sindacale attraverso la via legale, ma crediamo anche che il Sindacato non deve assumere posizioni più arretrate rispetto alle leggi esistenti. Pur auspicando una inversione dell'atteggiamento compromissivo adottato finora dalle OO.SS. sull'agente solo, è opportuno, come la storia ci ha insegnato, prepararsi a sostenere una nuova stagione di lotte a difesa dei macchinisti e della sicurezza.

All'ad. RFI SPA  
All'ad Trenitalia Spa  
Al Datore di Lavoro.....  
Al dirigente.....  
p.c. FILT-FIT-UILT-UGL-ORSA-FAST  
LORO SEDI

**Racc. R.R.**

Oggetto: DPR 520/55, D.Lgs. 758/94 e Dm 388/03. Notifica provvedimento Organismo di Vigilanza e diffida ad adempiere.

I sottoscritti Rappresentanti dei Lavoratori per la Sicurezza, ex art. 19, D.Lgs. 626/94, con riferimento al provvedimento emesso dalla DPL di Roma in data 25 luglio 2006, allegato alla presente, tenuto conto che esso è stato notificato solo agli Amministratori delegati di RFI Spa e Trenitalia Spa, Mauro Moretti e Roberto Testore, e della possibilità che Ella, date le recenti modifiche organizzative possa non esserne a conoscenza, Le NOTIFICANO FORMALMENTE la Disposizione allegata al fine di metterla nelle condizioni di adempiere, nell'ambito delle Sue competenze e responsabilità, a quanto prescritto dall'Organismo di vigilanza su delega della Procura della Repubblica di Roma entro i termini ivi indicati. Ciò con particolare riferimento ai turni di servizio in vigore dal 10 dicembre 2006

Distinti Saluti

I RLS

### **DICIAMO NO ALL'AGENTE SOLO**

**LA CIRCOLAZIONE FERROVIARIA È UN'ATTIVITÀ ESTREMAMENTE COMPLESSA E INTRINSECAMENTE RISCHIOSA. SICUREZZA SIGNIFICA CURARE TUTTI GLI ASPETTI FIN NEI MINIMI DETTAGLI.**

Treni carichi di merci o persone che sfrecciano a 100, 200 o 250 Km/h è un fatto pericoloso in sé. Le scoperte, la tecnologia e il progresso hanno consentito di raggiungere livelli di sicurezza molto alti. Ripetizione Segnali e SCMT vi hanno contribuito in modo determinante ma la presenza di



due macchinisti è un fattore altrettanto determinante per tutte le situazioni, e restano la maggior parte, in cui è necessario l'intervento e l'attenzione umana. Il soccorso al macchinista, problema irrisolto con equipaggio ad agente unico, per esempio, rappresenta una delle variabili che l'azienda ignora e che noi riteniamo invece debba essere necessariamente affrontato prima di qualsiasi proposta di equipaggio.



# I COLLEGHI DI REPORT ...

*Nonostante l'indifferenza dei sindacati di categoria di fronte ai licenziamenti, i ferrovieri sono ancora capaci di auto organizzarsi e reagire. Anche quelli che non hanno scioperato vivono il disagio di far parte di organizzazioni distanti dai sentimenti e dai problemi quotidiani di chi lavora.*

## SCIOPERO 2/3 DICEMBRE: LA STAMPA HA DETTO

### Apc-TRENI/SINDACATI IN SCIOPERO: TRAFFICO RALLENTATO IN TUTTA ITALIA

Altissima l'adesione, le riassunzioni sono più vicine  
Roma, 3 dic. (Apc) - "Le numerose soppressioni e il traffico rallentato in tutta Italia, segnalano la significativa adesione alla protesta da parte di ferrovieri iscritti a tutte le sigle." Lo afferma la nota dei delegati RSU/RLS che hanno proclamato lo sciopero nazionale dei treni, iniziato ieri sera alle 21.

"Nonostante i sindacati di categoria non appoggino lo sciopero, ed addirittura in alcuni casi lo hanno apertamente ostacolato - si legge nella nota- le percentuali sono molto significative, paragonabili agli scioperi confederali, con punte dell'85 per cento di adesione in alcuni impianti del centro nord." In effetti, escludendo i servizi minimi garantiti dalla legge che "obbligano" i ferrovieri a non scioperare sono pochi i treni che Trenitalia ha messo in circolazione.

"Possiamo ritenerci soddisfatti della risposta della categoria anche se, come sempre, le FS - continuano i delegati - con le percentuali, giocano al ribasso per mascherare il reale malcontento della categoria. Non lasceremo nell'oblio i nostri compagni di lavoro, licenziati per aver partecipato alla trasmissione Report e non lasceremo che i problemi

della sicurezza ferroviaria vengano ignorati. Per questo, in assenza di fatti concreti da parte dell'ad Mauro Moretti e del ministro Bianchi, che paradossalmente da due mesi hanno già garantito queste riassunzioni, preannunciamo nuove azioni di protesta nelle prossime settimane per riportare all'attenzione del Paese la necessità di difendere le regole democratiche e il servizio ferroviario dal degrado".

### FS: RSU-RLS, BUONA ADESIONE A SCIOPERO CON MOLTI TRENI SOPPRESSI = RIASSUNZIONE FERROVIERI REPORT PIU VICINA

Roma, 3 dic. - (Adnkronos) - L'adesione alla protesta dei ferrovieri indetta da Rsu-Rls e' stata 'significativa' determinando 'numerose soppressioni e rallentamento del traffico in tutta Italia'.

### SCIOPERI: TRENI; TRIESTE ISOLATA, CONVOGLI FINO A MONFALCONE GARANTITA SOLO LUNGA PERCORRENZA, LINEA APERTA FINO A UDINE (ANSA) - TRIESTE, 3 DIC - Trieste isolata, con tutti i convogli regionali annullati, oggi, a causa dello sciopero nazionale dei ferrovieri aderenti a Rsu e Rls: la linea e' infatti bloccata alla stazione di Monfalcone (Gorizia), e solo alcuni servizi a lunga percorrenza vengono assicurati verso il capoluogo giuliano.

Secondo quanto riferito da Trenitalia, il personale garantisce la percorribilità soltanto sulle linee Udine-Venezia, Monfalcone-Tarvisio e Latisana-Venezia. Vista la giornata festiva, non vengono garantiti i convogli interregionali solitamente utilizzati dai pendolari.

L'astensione e' stata proclamata contro il licenziamento di un capotreno e di due macchinisti che avevano partecipato alla trasmissione televisiva 'Report'.

### Apc-TRENI/ FINO ALLE 21 LO SCIOPERO CONTRO I LICENZIAMENTI

Roma, 3 dic. (Apc) - Difficoltà contenute seppure non indifrenti per gli spostamenti ferroviario oggi in treno. E' iniziato infatti ieri sera fino alle 21 e durerà fino alla stessa ora di questa sera, lo sciopero proclamato da due sigle sindacali per ottenere la riassunzione del capotreno e dei due macchinisti che avevano partecipato alla trasmissione televisiva Report.

La società Fs- Trenitalia assicura che saranno oggi in servizio regolare nove convogli su dieci, invitando comunque chi si mette in viaggio a verificare la propria prenotazione e il regolare funzionamento del collegamento prescelto.





# LICENZIAMENTI

*Dopo Dante, attendiamo i colleghi di Report. La loro riassunzione risulta più complicata per un diverso atteggiamento della società e non possiamo escludere che ciò dipenda dal diverso coinvolgimento personale dell'attuale amministratore delegato di FS Mauro Moretti. Infatti, era proprio lui che, più di altri, usciva con le "ossa rotte" dal servizio televisivo. Si spiega così anche il fatto che questi colleghi siano stati "scaricati", in particolare, da quei sindacati notoriamente più vicini a Moretti.*

*Auspichiamo che il tempo delle ritorsioni finisca; che i colleghi vengano reintegrati, diversamente i ferrovieri dovranno tornare allo sciopero.*

## DANTE A MILANO!

Venerdì 20 ottobre, presso la casa della Cultura di via Borgogna, si è tenuto un incontro/ dibattito sul tema della sicurezza sul lavoro, nel quale sono intervenuti Gianni Pagliarini, presidente della Commissione Lavoro della Camera, Tiziana Vai, medico del Lavoro e il nostro Dante De Angelis, ormai ex-licenziato per essersi battuto a difesa della sicurezza in Ferrovia. Il fresco reintegro di Dante alla PAX di Roma S. Lorenzo che l'incontro si è tramutato anche in una festa in suo onore.

La serata è iniziata con la proiezione del film "Non si deve morire per vivere" di Daniele Guaglianone, che tratta del caso di una fabbrica nel torinese che, per i metodi di lavorazione utilizzati, aveva causato l'ammalarsi di tantissimi suoi dipendenti, con più di cento decessi. La lotta, durata anni, di un gruppo di questi operai, ha infine portato a un processo, conclusosi con la condanna dei dirigenti, e ha permesso di scrivere un'importante pagina della giurisprudenza italiana sul tema della responsabilità del datore di lavoro sulla salute dei propri dipendenti.

Nel corso del dibattito, Pagliarini ha esordito dicendo che la situazione del lavoro in Italia è, in generale, di insicurezza: il numero degli infortuni è grosso modo uguale a quello di 50 anni fa, nonostante i passi in avanti fatti dalla tecnologia. Ha poi fatto riferimento alla 626, definendola "tutto sommato una buona legge", che però deve essere migliorata dal punto di vista dell'applicabilità.

Nel suo intervento, Tiziana Vai ha spiegato che, per esperienza diretta, ha constatato come la precarietà sia causa di infortuni, perché riduce le possibilità di auto tutela dei lavoratori per i timori scaturenti dall'instabilità del rapporto lavorativo. In tal senso ha spiegato che agli RLS serve maggior potere di intervento. Sul tema delle ispezioni, auspica una maggior chiarezza sulle competenze delle ASL e delle Direzioni Provinciali del Lavoro, per evita-

re sovrapposizioni, o dubbi su chi debba intervenire per verificare le condizioni degli ambienti di lavoro.

De Angelis si è espresso contro il precariato, osservando che "Se una così grande azienda (Trenitalia) può licenziare, figuriamoci un'azienducola, magari con lavoratori precari...". Necessita quindi l'introduzione di norme che dissuadano seriamente i datori di lavoro dal violare la legge sulla sicurezza: "... per essere efficaci, servono sanzioni adeguate per le aziende che contravvengono alla 626, sanzioni che intacchino i profitti...".

In merito all'atteggiamento dei sindacati sul tema della sicurezza, Dante ha ricordato che, a seguito dell'incidente, le OO.SS. avevano proclamato uno sciopero di soli 10 minuti, mentre gli RLS ne

hanno indetto uno di 24 ore, polarizzando l'attenzione dell'opinione pubblica ed imponendo a tutti una seria discussione sulla sicurezza.

Per la sua vicenda, De Angelis ha ringraziato la solidarietà manifestatagli dai ferrovieri, che si sono mobilitati per lui, e grazie a questo è arrivato il ritiro del licenziamento. Inoltre la mobilitazione ha anche spinto i sindacati a muoversi. Dante ha ricordato che, per esempio, i 4 colleghi di Report erano già stati dimenticati e gli stessi sindacati li davano per spacciati, mentre oggi si sta negoziando per la loro riassunzione.

Per quanto riguarda la sicurezza in Ferrovia, De Angelis ha ribadito che sui treni serve maggior tecnologia, ma in addizione all'uomo, non in sostituzione e che la presenza di due macchinisti in cabina di guida costituisce comunque un incremento della sicurezza.

## DE ANGELIS A FIRENZE

Firenze, 27 ottobre, presso il saloncino del DLF i macchinisti e i ferrovieri, hanno ascoltato Dante che, per oltre un ora, ha raccontato i retroscena, le infamie, la disinformazione, le trappole, le difficoltà incontrate in quei sette mesi, ma anche la solidarietà, il sacrificio, la comprensione e la condivisione di quella esperienza con moltissimi colleghi di lavoro. Esperienza di cui bisogna far tesoro per evitare che i licenziamenti strategici e punitivi non vengano sindacalmente affrontati con lo stesso omertoso silenzio adottato per difendere chi si macchia di gravi reati.





# 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"**

## NON FUNZIONA PIU' NEMMENO IL PRETESTO DEL "BUON SENSO"

*Eravamo abituati ad un atteggiamento della Società che, per evitare regole poco funzionali ai propri problemi, si richiamava al cosiddetto buon senso. Visti gli esiti delle iniziative da noi intraprese e largamente portate a conoscenza anche attraverso questa pagina, il comportamento della Società è stato un completo fallimento, perché in nessun paese civile può essere accettata l'idea della sostituzione delle regole con l'improvvisazione autorevole o peggio autoritaria del capo. In questo caso, la pretesa della Società era quella di adattare una situazione del tutto impossibile ad una programmazione di turno, solo perché era virtualmente garantito il diritto al pasto anche se in pratica non lo era. In tale logica, il lavoratore doveva assumersi in proprio l'onere dell'effettuazione del servizio, con tutte le ricadute, quale, appunto, quella di non consumare il pasto. Dal 1995 ad oggi centinaia di colleghi arbitrari (nella quasi totalità a favore del lavoratore) hanno sancito un diritto concreto e non virtuale. Come è possibile che i dirigenti continuino a firmare sanzioni offendendo qualsiasi coscienza civile e, in casi come questo, anche la logica comune? Cosa sarebbe successo se avessimo passivamente accettato le pretese della società? Il diritto al pasto sarebbe oggi in discussione se in tutti questi anni non avessimo esercitato, giorno dopo giorno, la nostra decisa opposizione che costantemente ha ricostruito lo stato di diritto là dove veniva messo in discussione. Una cosa è certa, loro contavano di realizzare anche con il Personale di Macchina le condizioni che sono riusciti ad imporre in altre realtà del lavoro; contavano di gestire una ferrovia che oggi, e già da molti anni, risulta ingestibile, semplicemente scaricando su di noi gli effetti dei loro errori. I Dirigenti che nei primi tempi della ristrutturazione si avvalevano, peraltro impropriamente, della deregolamentazione auto giustificandosi con presunte condizioni di emergenza, ora sono sempre meno credibili, perché i 20 anni che sono passati hanno dato tutte le risposte, ben lontane dagli obiettivi supposti e sono ancora più pesantemente giudicabili nella loro illegalità. Ecco perché non funziona più nemmeno il pretesto del buon senso. La documentazione completa è reperibile presso la redazione.*

Oggetto: contestazione disciplinare.

In relazione a quanto previsto dall'art. 7 della Legge 30 maggio 1987, n. 300 e dall'art. 61 del vigente CCNL delle Attività Ferroviarie, Le contestiamo i fatti di seguito descritti.

Il giorno 16 marzo 2006, Lei, comandato in servizio nelle mansioni proprie del profilo di appartenenza alla 26ª gita del turno Macch. TD dell'impianto di Firenze, unitamente ad altro agente di condotta, arrivava nella stazione di Borgo San Lorenzo con il treno 11985 alle ore 1241.

Trascorsi i tempi accessori al locomotore, fruiva della pausa pranzo impiegando tempi più lunghi rispetto a quelli previsti dal CCNL vigente, graficati nel turno, ripresentandosi nella stazione di Borgo San Lorenzo in ritardo per effettuare il treno 11990.

A seguito di ciò il treno 11990 in partenza dalla stazione di Borgo San Lorenzo subiva un ritardo di 24' minuti rispetto all'orario previsto.

Il comportamento da Lei tenuto nella circostanza risultava in contrasto con quanto previsto dal CCNL vigente.

Lei ha a disposizione dieci giorni dalla data di ricevimento della presente per produrre eventuali giustificazioni a Sua difesa che dovranno essere fatte pervenire allo scrivente, presso D.R.U.O. Risorse Umane Passeggeri Toscana, Viale Lavagnini 58, 30129 Firenze, facendo riferimento alla presente lettera di contestazione.

Oggetto: provvedimento disciplinare

In riferimento alla lettera di contestazione del 29 marzo 2006 a Lei notificata in data 05 aprile 2006, che qui si intende integralmente trascritta e riportata, preso atto delle giustificazioni da Lei prodotte in data 06/04/2006, che non La scagionano dalle responsabilità individuate, Le comuniciamo di avere deciso di adottare nei Suoi confronti la sanzione disciplinare dell'importo massimo della multa ai sensi dell'art. 54 del vigente CCNL.

## VERBALE DI RIUNIONE DI COLLEGIO ARBITRALE (ART. 7 L. 300/70)

Oggi 10.11.2006 presso lo studio dell'avv. Valeria Di Marco in Firenze via Maragliano, 43, sono presenti Danilo Fondi rappresentate del lavoratore sig. Capretti Claudio ..... rappresentante del datore di lavoro "TRENITALIA SPA" Avv. Valeria Di Marco nominato dall'Ufficio Provinciale del Lavoro per esaminare il provvedimento disciplinare erogato in data 20/4/2006 a carico di Capretti Claudio.

Il rappresentante del lavoratore si riporta alla memoria che deposita, sottolineando che il luogo di fruizione pasto si trova a circa 1 Km di distanza dalla stazione e sono necessari circa 10 minuti per andare e altrettanto per tornare, tenuto conto che si tratta di un ristorante aperto al pubblico e non riservato esclusivamente al personale ferroviario i 30 minuti previsti non risultano più sufficienti.

Il signor ..... sostiene che i 30 minuti sono sempre risultati sufficienti e nei tre mesi precedenti all'episodio non vi sono stati casi di servizio analoghi in cui i treni abbiano avuto ritardo a causa della prolungata refezione.

IL PRESIDENTE RILEVA CHE L'ARTICOLO 22, 2.12, DEL CCNL PREVEDE "UNA PAUSA DI ALMENO TRENTA MINUTI CONTINUATIVI PER FRUIRE DEL PASTO", NEL CASO SPECIFICO, VISTA LA DISTANZA DEL LUOGO DI FRUIZIONE DEL PASTO DALLA STAZIONE, I TRENTA MINUTI DEVONO ESSERE INTESI AL NETTO DEI TEMPI DI PERCORSO.

P.Q.M.

**IL COLLEGIO A MAGGIORANZA E CON IL VOTO CONTRARIO DEL RAPPRESENTANTE DEL DATORE DI LAVORO ANNULLA LA SANZIONE E LIQUIDA, A CARICO DEL DATORE DI LAVORO, LE SPESE DEL PROCEDIMENTO IN 350,00, OLTRE SPESE GENERALI, ED ONERI FISCALI COME PER LEGGE.**



# MA QUALI APPRENDISTI...

*L'utilizzo delle scorciatoie legali, al fine di tagliare costi retributivi e contributivi, è talmente diffuso e consolidato nei rapporti di lavoro subordinati che sta avanzando la pretesa di legittimare agevolazioni improprie anche in settori dove è evidente che le prestazioni richieste ai dipendenti sono "piene" sia sul piano formale che su quello sostanziale. Di seguito una sintesi della segnalazione inviata all'ispettorato del laoro della Toscana.*

L'utilizzazione dei macchinisti in apprendistato (assunti prima dell'accordo 1/3/2006) o in apprendistato professionalizzante (assunti dopo), assegnati in servizio ad agente unico (o da primo agente) è da intendersi nel senso che deve essere garantita all'apprendista la effettiva presenza del "tutor" aziendale per tutta la durata del servizio, in coerenza con le indicazioni del punto 4 dell'art. 18 CCNL, nonché del punto 8 dell'accordo nazionale 1/3/2006.

L'effettuazione di tali prestazioni senza l'effettiva assistenza del tutor costituisce espletamento dell'attività propria del lavoratore qualificato, con assunzione di compiti e responsabilità, attribuibili solo ad un lavoratore già professionalizzato e nell'ambito di un normale contratto di lavoro a tempo indeterminato.

L'apprendistato di cui alla legge 25/55 (art. 2) e al DPR 1668/56, nonché l'apprendistato professionalizzante di cui al Dlgs 276/2003, è finalizzato al conseguimento della capacità tecnica al fine di diventare lavoratore qualificato all'esito del percorso formativo e non durante il medesimo. In tal senso si esprime anche l'accordo del 1° marzo.

Del resto, nelle circostanze eviden-

## L'ACCORDO DEL 1° MARZO '06 L'AMBIGUITA' CHE NON SERVE AI LAVORATORI

**Per il Macchinista in apprendistato, ai sensi del presente Accordo, ancorché in possesso delle previste abilitazioni, non potrà essere prevista l'utilizzazione in servizi ad agente unico nei primi 20 mesi di apprendistato; per i Capi Treno in apprendistato,**

Gli attuali rapporti di forza sfavorevoli non ci permettono di contrastare efficacemente le iniziative della società. A fronte di certi accordi ambigui, come quelli del 1° marzo, ed a fronte dell'assoluto silenzio del sindacato, non si può pensare che un apprendista si rifiuti di prestare servizio ad agente unico.

ziate, la presenza effettiva del tutore in affiancamento all'apprendista non può essere elusa attraverso soluzioni di ripiego, quale il collegamento telefonico. L'apprendista, durante il lavoro di condotta è chiamato a decisioni ed azioni contestuali alla marcia del treno i cui effetti sono pressoché immediati e che, per il caso di decisioni errate, né le azioni, né tanto meno gli effetti, possono essere corretti in momenti successivi.

Nel caso in esame, è oggettivamente improponibile la formazione e l'accompagnamento da parte del tutor "in modalità virtualizzata e attraverso strumenti di tele-afiancamanto o

*video comunicazione da remoto"* (circ. 40/2004 Ministero del Lavoro). Lo è ancor meno se si considera l'incertezza e l'intempestività di un collegamento telefonico che non può certo essere equiparato ad uno strumento di "e-learning".

Va infine valutato che l'attività di condotta del treno comporta l'assunzione di responsabilità sia di ordine civile che penale - si pensi al caso di un disastro ferroviario provocato da un errore umano - che non si comprende come possano essere attribuiti a un apprendista.

## RESPONSABILITA' SINDACALI

Da parecchi anni ormai, il confronto tra le parti sociali tende a scaricare sui giovani gli effetti negativi. I differenti trattamenti economici e normativi che ne scaturiscono spesso non trovano alcuna spiegazione logica e talvolta sono irreversibili. E' accaduto per le pensioni, per la retribuzione dei CFL, ma, in ferrovia, anche per l'ERI, per il TFR da versare a Eurofer, per i permessi, ecc..

Mentre si può comprendere la strategia datoriale, perché determina una divisione del fronte dei lavoratori, non si capisce invece la posizione sindacale, perché i giovani rappresentano il futuro. A loro dovrebbero essere trasmessi i valori di giustizia, di equità e solidarietà. A loro dovremmo insegnare a difendere i principi.

Ma con questi accordi quali insegnamenti gli vengono trasmessi?

Ad esempio, quale fiducia può avere nel sindacato un giovane "apprendista" a cui viene detto che è affiancato ... da un telefonino? E quale logica c'è nell'affidargli un treno ad agente unico?

E dove è il sindacato?

**Claudio Grimaldi**



## SENTENZA SUI P.L.

*Smaldone Remigio*

Il giorno 9/11/2006 il Tribunale Ordinario di Torino, sezione Lavoro, ha accolto il ricorso di due macchinisti, essendosi essi rifiutati, durante la conduzione rispettivamente dei treni 42348 e 44309, di fare la marcia a vista al PL 29+041, **incustodito e con barriere aperte**, posto tra le stazioni di S. Antonino Vaie e Condove (linea ferroviaria Torino-Modane), nell'ottobre 2004. Avevano arrestato il convoglio in prossimità del passaggio a livello ed avevano atteso sul posto i tecnici addetti alla manutenzione dei passaggi a livello, prima di riprendere la marcia. Per l'Azienda essi avevano violato l'art. 48, comma 4 del RS e l'articolo 20 comma 10 dell'IPCL. Furono puniti con 10 euro di multa, nonostante che i macchinisti ebbero documentato la loro richiesta di effettuare la marcia a vista al PL (con barriere aperte) alla presenza di protezioni lato strada, come previsto dal D.P.R. 495/92.

Le giustificazioni dei macchinisti furono considerate dall'Azienda "inidonee a far venir meno l'addebito".

I macchinisti ricorsero al D.P.L. di

Torino per il prescritto tentativo di conciliazione, ma l'Azienda non si presentò all'incontro.

Per nulla intimoriti i due colleghi, assistiti dagli avvocati dell'Orsa di Torino, impugnavano la sanzione in sede giudiziaria e si giungeva al 9/11/06 ad una felice conclusione, vedendo Trenitalia s.p.a. soccombente.

Dallo stralcio della sentenza si legge: "... Il Tribunale Ordinario di Torino - Sezione Lavoro, Visto l'art. 429 c.p.c., ogni diversa istanza eccezione e deduzione respinta, in accoglimento del ricorso, dichiara la legittimità del comportamento tenuto dai ricorrenti, ...omissis..., il giorno 10/10/2004, alla conduzione, rispettivamente, dei treni 42348 e 44309 per l'attraversamento del passaggio a livello al Km 29 + 041 ubicato tra le stazioni di S. Antonino Vaie e Condove sulla linea Torino - Modane e, conseguentemente, annulla la sanzione disciplinare irrogata ai predetti con



lettera del 27.12.2004; dichiara tenuta e condanna Trenitalia s.p.a., in persona dell'istitutore p.t., alla rifusione delle spese di lite, ...omissis...".

Questa epocale sentenza fa chiarezza giuridica sul comportamento dei macchinisti che rifiutano la marcia a vista sui passaggi a livello aperti, e giustizia a chi ha lottato per decenni su questo tema.

Da questo momento i macchinisti hanno un'altra freccia al loro arco per rivendicare più sicurezza ai PL.



## ATTENTI AL RAME

*di Smaldone Remigio*

Capita sempre più spesso che gli impianti elettrici delle linee ferroviarie siano oggetto di furti.

I fili elettrici di impianti semaforici, circuiti di binario, cavi in fibra ottica degli impianti CTC, circuiti telefonici sono diventati oggetto di "morbosa attenzione" da parte di bande organizzate e "specializzate" nel furto e nello smercio della refurtiva.

Il rame, definito "oro rosso", viene pagato sui mercati internazionali a 8000 dollari la tonnellata (+300% rispetto a due anni fa e + 71% nel 2006), mentre i ricettatori lo acquistano a 6 - 7 euro al chilo se ripulito da guaine protettive. Durante le indagini si è scoperta un'organizzazione capillare con collegamenti all'estero, fornitrice addirittura del mercato cinese. Il danno provocato alle FS è stato quest'anno di dieci milioni di euro nei quasi mille furti subiti.

Incalcolabili i danni indiretti provocati dalla paralisi della circolazione, con ore di lavoro perse dai pendolari, ritardi nei lavori TAV a causa dei furti subiti, blocco di attività produttive provocate dai black-out conseguenti al furto di conduttori di elettricità anche in realtà non ferroviarie (cantieri stradali, edilizi, all'Enel, nelle aziende private).

All'estero la situazione è addirittura peggiore. In Francia si sono verificati alcuni casi di assalti ad autotreni carichi di rame con le "stesse tecniche" usate per gli assalti ai furgoni portavalori.

Le sole linee del TGV hanno subito quest'anno il furto di sette tonnellate di rame, nonostante i pattugliamenti notturni dei gendarmi con circolazione ferma. Si moltiplicano le segnalazioni di furti di rame da tutta Europa e persino da Canada e Stati Uniti.

Le linee ferroviarie torinesi (AV e tradizionali) sono state particolarmente esposte ai furti, subendo alcune situazioni di pericolo come l'apertura di emergenza di qualche PL al passaggio del treno nel momento in cui sono stati tagliati i fili elettrici degli apparati di controllo e sicurezza.



## E 464 - 17

### AVARIA MONITOR

In caso di guasto di uno dei due monitor automaticamente le informazioni vengono visualizzate sull'altro, se ciò non avvenisse premere il tasto F3 sul monitor ancora in funzione.

#### MONITOR STRUMENTI

Controllare ed eventualmente richiudere **stotz la40** quadro QB

Se non si rimedia proseguire fino a termine corsa utilizzando il comando di marcia manuale tenendo conto che:

- la corrente derivabile dalla linea non è modificabile rimane quella impostata prima del guasto
- lo scatto dell'IR può essere dovuto ad una mancata tensione.

#### MONITOR DIAGNOSTICA del BM PRINCIPALE

Controllare ed eventualmente richiudere **stotz la41** quadro QB

Se è stato trovato normalmente chiuso aprire e richiudere dopo 10'

In caso di esito negativo spostare le segnalazioni Diagnostica al monitor efficiente utilizzando il tasto F3.

Se non si rimedia si tenga conto che esiste una pagina impianti anche su BM ausiliario

**La loc non è inutilizzabile con avaria di entrambi i monitor.**  
(con modulo di condotta doppio agente si può liberare la linea utilizzando il BM ausiliario)

#### MONITOR BM AUSILIARIO

Controllare ed eventualmente richiudere **stotz la73** quadro frontale BM ausiliario

Lo scatto dell'IR può essere dovuto a mancata tensione di linea.

## 20 - E 464

si riassettano

reset batterie + riabilitare il BM + riprovare a chiudere l'IR

l'IR non si chiude : verificare integrità valvole di carica filtro  
l'IR si chiude : verificare eventuali esclusioni

#### L'IR si è richiuso ma inserendo il REC si riapre

Determinare se l'avaria è dovuta al materiale o alla loc. :

Prelevare la chiave a bracciale + a cura della manovra disaccoppiare il cavo REC e provare a reinserire.

Se l'avaria dipende dal materiale sentire ev. anomalità rilevate dal personale di scorta

#### Inserendo la loc. o frenando elettricamente l'IR si riapre

Con segnalazione attesa spenta richiudere l'IR massimo tre volte attendendo lo spegnimento di eventuali altre segnalazioni attive (in caso di avarie la LDV esegue automaticamente le esclusioni da controllare sulla pagina stati)

Nel caso che l'IR non si chiuda

reset batterie + riabilitare il BM + riprovare a chiudere l'IR

l'IR non si chiude: loc. inutilizzabile

l'IR si richiude ma alla prima occasione inserendo o frenando elettricamente l'IR si riapre: loc. inutilizzabile

l'IR si richiude e rimane chiuso inserendo o frenando elettricamente verificare dalla pagina Stati/impianti eventuali esclusioni

l'IR si chiude verificare nella pagina stati/impianti eventuali esclusioni

#### L'IR NON SI RICHIUDE DOPO AVER FATTO UN RESET BATTERIE:

disabilitare il BM

aprire l'armadio AT

verificare l'integrità delle valvole di carica filtro

se entrambe le valvole sono efficienti loc. inutilizzabile altrimenti:

sostituire la valvola di carica filtro interrotta o solo la valvola FCF1 se entrambe interrotte

chiudere l'armadio AT

riabilitare il BM

provare a richiudere l'IR

se l'IR non si chiude provare a sostituire la FCF2

Chiedere il reintegro delle valvole sostituite



E 464 - 19

## APERTURA O MANCATA CHIUSURA IR

### APERTURA DELL'IR (accensione della lampada IR aperto)

Lo scatto dell' IR può avvenire :

a seguito di comando REC  
a seguito di inserzione della trazione  
a seguito di inserzione della FE

per altre ragioni (es. tensione di linea fuori limite)

### GUIDA DALLA LOC

Portare la leva di coppia a 0

Disinserire il REC

**Osservare il KV**

**Volmetro non indica tensione**

Metersi in contatto con il DOTE

Se è comandato il trolley 1

Isolare il trolley 2 (scaricatore sovratensione)

Riprovare con il trolley 1

In caso di esito negativo reincludere il trolley 2 ed isolare il trolley 1

Provare a comandare il trolley 2

E' comandato il trolley 2 ma non si rimedia:  
Isolare il trolley 1 e riprovare

**Volmetro indica tensione**

Attendere spegnimento di eventuali altre segnalazioni

Dopo attesa l'IR si richiude da solo: verificare eventuali esclusioni

gli esiti di richiuderlo sono vani

osservare sui quadri QB e QC gli stotz

**sono chiusi**

provare ad escludere RCA (Franchini) se non si rimedia verificare integrità

valvole di carica filtro

se si rimedia a fine corsa provare a reinserirlo

**alcuni sono aperti**

cercare di rassettarli

non si rassettano loc. inutilizzabile

18 - E 464

### MANCATA ABILITAZIONE DEL BM DELLA LOC

VERIFICARE EFFICIENZA LS ATTESA

VERIFICARE STOTZ CC

VERIFICARE INSERITORE BATTERIE SU 2 E ALMENO 22 V

VERIFICARE SELETTORI CT E C78 CHE SIANO SULLO ZERO

VERIFICARE RISERVA D'ARIA

### MANCATA ABILITAZIONE DEL BM DELLA WP

INSERIRE COMMUTATORE BATTERIE (solo alcune WP)

SELEZIONARE TIPO LOC (solo alcune WP, vds anche nota )

VERIFICARE PULSANTE / STOTZ CC.

Verificare accensione della lamp. spia CC e che la tensione delle batterie non sia inferiore a 26 V (in caso contrario portarsi sulla loc. e verificare l'efficienza dei carica batterie eventualmente tentare il ripristino).

VERIFICARE EFFICIENZA LS ATTESA

VERIFICARE SULLA LOC SELETTORE CT SU ZERO E C78 SU 78

VERIFICARE RISERVA D'ARIA SULLA LOC

### NOTA:

Alcune WP vecchio tipo MD o PR i compressori devono rimanere disinseriti pena la mancata abilitazione della LOC dalla WP, pertanto verificare prima che gli stotz relativi siano aperti, nel caso ci si accorga che tali stotz sono chiusi dopo aver abilitato il BM occorre disabilitare, aprire gli stotz e riabilitare il BM della WP.

(Esiste un tipo di WP a MD che ha gli stotz dei compressori identici a quelli per comando ausiliari del E656 situati sui BM ).

E 464 - 21

**GUIDA DALLA WP**

Portare la leva di coppia a 0  
Disinserire il REC

**Osservare la lampada REC INSERITO**

**La lamp spia REC è spenta  
(Mancanza tensione di linea)**

Disabilitare la WP  
**Portarsi/Abilitare la loc.**  
Comandare il trolley

Vedasi riferimenti per apertura IR dalla loc. e voltmetro di linea non indica tensione

**La lamp. spia REC è accesa a luce lampeggiante  
(trolley alto e presenza di tensione)**

Con la attesa spenta cercare di richiudere l'IR massimo tre tentativi attendendo prima lo spegnimento di eventuali altre segnalazioni attive:

**IR rimane aperto** verificare Int/puls CC, Puls. fisso IR (escluso UIC X ),

stotz

Nel caso di apparecchiature che si ripristinano (stotz/puls in posizione irregolare che si riassetano) effettuare un reset del BM (disabilitare e riabilitare BM)

**chiudere l'IR se non si richiude portarsi sulla loc. (#)**

Nel caso di apparecchiature in posizione regolare o di apparecchiature che non si ripristinano sulla WP (stotz che non si riassetano) portarsi direttamente sulla loc. (#)

**IR si richiude  
Reinserire REC**

**IR si riapre**

disabilitare la WP portarsi/abilitare LOC effettuare verifiche come apertura dell' IR dalla loc. a seguito di comando REC

**(#) Sulla LOC l'IR si richiude**

alla prima occasione inserire la loc. alla massima potenza e/o frenare elettricamente (in caso di avarie la LDV esegue automaticamente le esclusioni da controllare sulla pagina stati)

24 - E 464

**PROVA DELLE SEGNALAZIONI LUMINOSE**

La prova di efficienza delle segnalazioni sui BM serve, oltre che a verificare il funzionamento delle lampade, anche a testare il funzionamento delle apparecchiature.

Le segnalazioni possono essere spente, regolarmente accese o accese indebitamente.

**SULLA LOC:**

**La prova delle segnalazioni/apparecchiature sulla loc va fatta con batterie la cui tensione non sia inferiore a 22 V.**

**La prova va fatta con la ATTESA spenta, premendo per almeno 2" il pulsante test;**

prima del rilascio verificare:

1. l'efficienza di tutte le segnalazioni (per la segnalazione blocco porte verificare anche sul frontale alto del BM che l'interruttore sia su incluso e, per le VVP piano ribassato vecchio tipo, che il relativo pulsante blocco porte sia estratto); nell' eventualità che alcune segnalazioni non si accendano verificare gli stotz relativi);
2. che l'ago del tachimetro si porti a fondo scala;
3. che l'indice ed il controindice del dinamometro vadano a fondo scala nei settori di trazione e frenatura;
4. che in comparto si attivi la segnalazione ottica ed acustica "ROTOALARM" di allarme antincendio;

dopo il rilascio verificare:

1. spegnimento della segnalazione porte chiuse;
2. il passaggio da luce fissa a luce lampeggiante della segnalazione controllo sospensioni.
3. spegnimento della ls riserva carta

al termine della prova le ls blocco porte e controllo sospensioni torneranno a luce fissa.

## E 464 - 23

### Assenza o insufficiente sforzo trazione (guida dalla WP)

**Verificare** : tensione di linea ,CG, tensione batterie, senso di marcia, valore eventuale velocità impostata

**Con LS ATTESA spenta** : frenare il convoglio, provare a trazionare alla massima potenza

**trazione:** verificare eventuali esclusioni al ritorno sulla LOC

**assenza / insufficiente trazione**

Utilizzare la marcia manuale se si utilizzava la marci autom.ca o viceversa

**Trazione:** non utilizzare più la modalità di guida precedente

**Insuff. Traz:** verificare se si ha incremento di coppia in una o tutte le posizioni

**solo in alcune posizioni:** segnalare l'anormalità in tutte le posizioni: calcolo nuova massa rimoschiabile(vds mancata traz. dal LOC)

**Assenza trazione:**

disabilitare il BM

attendere spegnimento LS ATTESA

riabilitare il BM

provare la trazione

**trazione regolare** : depannage terminato

**assenza trazione** : portarsi sulla LOC

abilitare la LOC

provare la trazione

**trazione regolare:** riportarsi sulla WP (#)

**trazione assente:**

verificare stotz nei quadri QB, QC e fronte BM ausiliario

**stotz chiusi:**

reset batterie

attendere spegnimento LS ATTESA

riabilitare BM

prova trazione

**trazione assente** : LOC INUTILIZZABILE

**trazione regolare:** riportarsi sulla WP (#)

**stotz aperti:** disabilitare il BM e richiuderli

**stotz non si richiudono:** LOC INUTILIZZABILE

**stotz si richiudono:**

riabilitare il BM e provare a trazionare

**trazione regolare:** riportarsi sulla WP

**trazione assente:**

reset batterie

attendere spegnimento LS ATTESA

riabilitare BM

prova trazione

**trazione assente** : loc. inutilizzabile

**trazione regolare:** riportarsi sulla WP (#)

(#) in caso di trazione solo dalla LOC (guasto al TLC) applicare le prescrizioni regolamentari per spinta dalla LOC con modulo di condotta doppio agente + CT : 60 km/h con citotono efficiente : 50 km/h con citotono guasto (verificare stotz IA76).

## 22 - E 464

### Assenza o insufficiente sforzo trazione (guida dalla LOC)

**verificare**

tensione di linea

tensione batterie

CG

Impostazione corrente derivabile (SIL)

Senso di marcia

**Con LS ATTESA spenta:**

frenare la LOC

provare a trazionare alla massima potenza

**la LOC trazione:** verificare eventuali esclusioni

**la LOC non trazione:**

prova con l'altra leva di coppia

**trazione:** non utilizzare più la leva guasta

**non trazione :**

verificare stotz quadri QB e QC

**stotz regolari:** attivare depannage freno elettronico

la prova di trazione seguente ha esito negativo

ripristinare freno elettronico

reset batterie

riabilitare BM

se la prova di trazione seguente ha esito negativo e con

modulo di condotta doppio agente + CT abilitare il BM

AUSILIARIO e liberare la linea alla velocità di 40 km/h

**stotz aperti:** disabilitare BM e richiuderli

**stotz si richiudono**

provare a trazionare

**trazione:** non utilizzare più leva guasta

**non trazione:**

reset batterie

attendere spegnimento LS ATTESA

riabilitare il BM

se la prova di traz. seguente ha esito negativo

LOC INUTILIZZABILE

**stotz non si richiudono**

con modulo di condotta doppio agente + CT abilitare il

BM AUSILIARIO e liberare la linea alla velocità di 40

km/h

**sforzo insufficiente:**

per la ripresa della corsa occorre calcolare la nuova MASSA RIMORCHIABILE massima pari alla (prestazione minima tratta /2) – 36 t.



# DORMITORI INDECENTI

*Una problematica che certo non finisce in questi due episodi. Inviateci le vostre segnalazioni.*

**UDINE.** Preso atto che le rimostranze fatte dal personale non sortivano effetto, il 27 gennaio 2006, l'RLS Favretto, Manfreo e Zanotti hanno deciso di coinvolgere le autorità. Di seguito, uno stralcio della lettera

**N.A.S. Carabinieri UDINE**  
**A.S.L. N4, SPISAL UDINE**  
**Vigili del Fuoco UDINE**

**Oggetto: Richiesta intervento di sopralluogo per verifica condizioni di legge del "Ferrhotel" di Udine**

(...)

- **i letti** sono del tipo a struttura tubolare con una lunghezza netta tra pediera e testiera tale da impedire la normale e completa estensione del corpo per chi è più alto di m1.80, ed è dotato di una rete metallica eccessivamente elastica, tale da indurre errate posture durante il riposo con conseguenti dolori muscolo-scheletrici;

- **l'isolamento acustico** delle varie stanze è insufficiente a garantire la doverosa quiete non solo a causa dell'inquinamento prodotto dall'attigua strada sul lato nord e dal piazzale ferroviario sul lato sud: qualsiasi rumore proveniente dall'interno e dovuto alle normali attività di pulizia e ai movimenti dei vari avventori, quali l'uso della doccia o del wc, si trasmettono attraverso i solai e i muri divisorii come se niente fosse interposto a ridurne l'intensità;

- **l'impianto di riscaldamento e/o condizionamento** è apparentemente sottodimensionato e, insieme alla mancanza di coibentazione o interposizione di isolante termico nelle pareti, non garantisce temperature interne alle stanze adeguate alle varie situazioni climatiche stagionali;

- alcune stanze binate (N° 120÷125) presentano la comunanza di un **unico bagno**, pregiudicando la riservatezza di chi ne fa uso;

- **il piano di evacuazione** o esodo in caso di emergenza prevede la via di fuga coincidente con l'unica e normale via di accesso: la scala interna;

durante l'orario di **impresenziamento** (...) non viene garantita la ricezione e il conseguente intervento di soccorso in caso di malore;

- la scala (...) è realizzata con elementi ad incastro in agglomerato cementizio di esile dimensionamento e di cui alcuni presentano **vistose crepe**;

- capita spesso che la stessa stanza venga riutilizzata da altro personale dopo un intervallo di neanche **3 ore** e senza la possibilità di adeguata aerazione (...)

Per quanto sopra esposto, si chiede un Vostro intervento volto a verificare che siano rispettate tutte le normative (...) perseguiti tutti i responsabili (...)

## COME E' FINITA?

Il 18 maggio 2006, il comando dei vigili del fuoco da notizia a Favretto del sopralluogo avvenuto il giorno 8 febbraio 2006 in base al quale erano "... stati adottati dei provvedimenti atti ad eliminare le situazioni di pericolo impartendo prescrizioni agli enti e privati interessati ...". Lo stesso Comando dei vigili, in data il 18 luglio, a seguito di ulteriore richiesta di Favretto, nega la documentazione "... essendo in corso un procedimento penale ..." e precisando che, per visionare gli atti occorre una autorizzazione del magistrato. Nel frattempo però qualcosa si è mosso:

sono state sostituite le reti dei letti; sistemate le uscite di emergenza; rifatti i bagni del pianoterra; rimossi materiali infiammabili.

E' stato inoltre ripristinato il presenziamento del custode sulle 24 ore.

Infine, appare utile ricordare che per tutte le situazioni di pericolo e di rispetto delle norme di sicurezza, i vigili del fuoco hanno competenza.

## MA FA FREDDO ... ANCHE A SALERNO

Della serie, ogni scusa è buona per "tagliare i costi e incrementare i profitti". Pubblichiamo, di seguito, il rapporto redatto dal collega Maurizio Badoni di Roma.

**Al CD Titolare Resp. Produzione dell'ITP di Roma S. L.**

Il sottoscritto Macch. **Maurizio Badoni**, il giorno 05.11.2006, dopo aver effettuato il treno ES 9363 + vettura 2435 della 27ª giornata del Turno ETR/B e terminata la prestazione giornaliera nella Stazione di Salerno, si è recato al ferrotel per prendere possesso della camera ed usufruire del riposo spettante.

(...) veniva avvisato dal personale addetto alla portineria, della mancanza del riscaldamento (...) legati ad un'ordinanza sindacale che regolamentava l'accensione dei riscaldamenti di tutta la città. Nonostante l'utilizzo di tre coperte di lana, visto la scarsa coibentazione delle pareti del Ferrotel, compresi gli spifferi d'aria delle finestre e le prese d'aria del bagno, la stanza risultava gelida e non adatta al riposo del personale.

(...) Per evitare disservizi al treno 834 del giorno 06.11.2006 con partenza da Salerno alle ore 4,39, il sottoscritto si è dovuto rivestire in anticipo per poter raggiungere un locale riscaldato ed attendere l'orario di partenza del treno.

(...) il sottoscritto fin d'ora dichiara che trovandosi in futuro nelle stesse anomale condizioni, non sarà più disposto a mettere a rischio la propria salute ed adotterà tutte le misure del caso.

Infine, tenuto conto che i ferrotel possano essere assimilati agli ospedali od alle scuole, essendo stabili ad uso particolare, con locali non abitati 24 ore su 24, e quindi esclusi dai vincoli di ordinanze sindacali legate al risparmio energetico, si autorizzi l'accensione anticipata dei riscaldamenti. (...)

P.S. In base al comma 5/d dell'art. 9 del DPR 412/93, integrato con DPR 551/99, le limitazioni circa l'accensione degli impianti termici, non si applicano agli alberghi, alle pensioni ed attività assimilabili.



## Aumenti Periodici di Anzianità SCAVALCHI: tutti sanno, tutti tacciono

Si tratta dei cosiddetti scatti di anzianità (A.P.A. art. 64 vigente CCNL). Ebbene, si sono realizzati degli scavalchi. Molti. E' accaduto cioè che colleghi con anzianità maggiore e con scatti di anzianità ovviamente maggiori alla data del 1° agosto 2003, si siano ritrovati, nel giro 12-24 mesi, a percepire meno di altri colleghi meno anziani. Ciò è accaduto per due meccanismi. Il sistema di passaggio prevedeva l'attribuzione di un numero di nuovi scatti in misura pari o immediatamente inferiore all'importo in godimento all'1/8/03. La differenza è

stata corrisposta fino alla maturazione del successivo scatto. Apparentemente sembra tutto a posto. In realtà, più risultava alta tale differenza, più era lontana la data del successivo scatto (ad esempio uno scatto maturato a luglio 2003 col successivo a luglio 2005) più il biennio di anzianità veniva, in concreto, vanificato sul piano economico, poiché agli interessati è stato corrisposto lo scatto intero allo scadere del biennio (es. luglio 2005), ma tolta la porzione che avevano già maturato al 1/8/2003. Più era alta la porzione di scatto, più era lontano lo

scatto successivo, maggiore è stato il danno subito.

Per sanare questa situazione, che sul lungo periodo determina differenze complessive anche per migliaia di euro, sarebbe necessario ricostruire la posizione di ognuno al 1/8/2003. Bisognerebbe sommare lo "scatto in maturazione" per azzerare il pregresso e, dopo aver calcolato quanti nuovi APA interi sono attribuibili ad ognuno, la porzione residua (la differenza) andrebbe temporizzata per determinare la data del nuovo scatto di anzianità. Ad esempio, se la differenza è pari a metà del valore dello scatto intero, il prossimo verrebbe attribuito dopo 12 mesi e cioè all'1 febbraio 2004, ricostruendo poi i successivi scatti ogni 24 mesi fino alla data di ricalcolo.

## DALLA RSU ROMA PAX ALCUNI PUNTI FERMI CIRCOLARE 25, TURNI ALTA VELOCITA' E SIDAC

Verbale riunione 20.11.2006

Argomenti trattati : Questione A.V., Ripartizione dei servizi e Turni, SIDAC. La RSU tutta in merito agli argomenti all'O.d.G. esprime la seguente posizione:

1) Conferma la piena validità dei criteri contenuti nella circolare 25/81 in materia di assegnazione del P.d M. ai turni di lavoro, in quanto rappresentano una regola certa e storicamente collaudata per la tutela da tutte le forme di arbitrio e discriminazione nella concreta utilizzazione del personale, oltre a salvaguardare la dignità professionale e l'equa distribuzione salariale e dei carichi di lavoro. Pertanto oltre che per l'assegnazione del personale ai turni contenenti materiale "alta velocità" tali criteri dovranno costituire l'unico riferimento per l'individuazione dei macchinisti che dovranno prendere parte ai corsi per l'abilitazione.

Per quel che riguarda i corsi di formazione e la successiva prova cui viene sottoposto il candidato per verificarne preparazione e attitudine, alla luce delle esperienze maturate, risultano carenti sia i tempi che i metodi didattici. Inoltre in assenza di una verifica indipendente vi è il fondato rischio di una gestione della prova che dia adito a interpretazioni soggettive con il rischio di parzialità e discriminazioni da parte della commissione esaminatrice. Si ritiene inoltre necessario prevedere la possibilità di ripetere la prova, in tempi congrui, per coloro che non la superano in prima istanza.

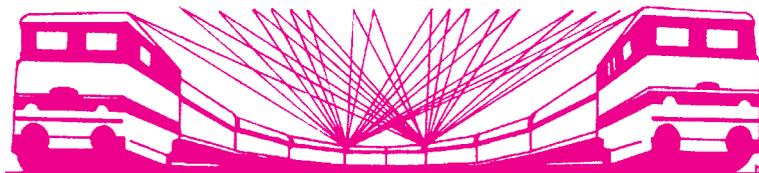
2) In merito ai turni di lavoro e per sanare la situazione pregressa, in via transitoria, riteniamo necessario un aumento delle giornate del turno nel quale è previsto l'utilizzo di materiale A.V. in modo da consentire l'accesso al corso di abilitazione a nuovi macchinisti nel rispetto delle regole vigenti sopra richiamate.

3) Riteniamo che l'apparecchiatura denominata SIDAC sia utile ai fini della formazione, del mantenimento e dell'aggiornamento delle capacità professionali. Nel contempo però, pensiamo sia inaccettabile la sua utilizzazione come strumento di valutazione per le implicazioni discriminatorie che può generare, in assenza di criteri oggettivi e cogenti. Senza uno specifico accordo, pertanto, continueremo a dare indicazioni ai macchinisti di rifiutarsi di partecipare alla giornata d'istruzione dove è previsto l'utilizzazione del SIDAC, ciò anche, in sintonia con le indicazioni delle OO.SS. Regionali del Lazio.

4) Data la rilevanza sovraregionale dell'argomento A.V. riteniamo sia utile coinvolgere in una apposita riunione le RSU Pax degli altri impianti interessati.



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



**Per contattarci**

FS 967.2218 TEL. 055 480166  
 E-mail: [inmarcia@tiscalinet.it](mailto: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 raccogliatore

**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**

**BIGLIETTI GRATUITI FS**  
**I pensionati vincono la causa**

La mobilitazione dei pensionati contro gli accordi sindacali che prevedono all'art. 23 del contratto dei ferrovieri il pagamento di 15 euro all'anno (per noi ferrovieri trattati dallo stabilimento) ha avuto successo. Il giudice del lavoro di Firenze al quale si erano rivolti 5 pensionati sostenuti dalla nostra rivista Pensionati Uniti ha dato loro ragione in quanto "non sono tenuti al pagamento della quota prevista dall'art. 23" non solo perché si tratta di un diritto acquisito ma anche perché i pensionati non hanno dato alcuna delega ai sindacati per trattare dei biglietti. Anzi i pensionati rivendicano, come avviene in tutta Europa, il non pagamento del supplemento dell'Eurostar e anche un bonus annuo per le cuccette come i francesi. Questa loro lotta e questo successo dovrebbe stimolare anche noi ferrovieri attivi a ridiscutere del diritto gratuito alle nostre concessioni di viaggio. In senso più estensivo e europeo.

**PER LOTTARE ANCORA DA PENSIONATI ABBONATI ALLA RIVISTA  
 PENSIONATI UNITI TELEFONO ALLA NOSTRA REDAZIONE**



Ci ha lasciati prematuramente il collega Pippo Mento, del DL di Messina. Una tremenda malattia lo ha sottratto all'affetto dei suoi cari. Era noto il suo impegno nella difesa dei diritti e la sua scomparsa è una perdita per tutti. Vogliamo ricordarlo così.



# II PREZZO DEGLI IMMOBILI

**Vincenzo Corsini - Firenze**

In questi ultimi 7-8 anni il prezzo degli immobili è andato alle stelle. I dati più recenti indicano che tra la fine del '97 ed il 2004 l'aumento del prezzo degli immobili in Italia è intorno al 70%. I giornali spiegano il fenomeno col fatto che le banche centrali, non trovando più un limite stringente alla creazione di moneta nell'obbligo di poter pagare in oro il corrispondente valore delle banconote emesse, hanno modificato il sistema di liquidità. Inoltre, dal 2000, terminata l'ubriacatura del mercato azionario, i grandi investitori si sono spostati sul mercato immobiliare.

Ed ecco che i prezzi dei terreni e dei fabbricati (e degli affitti) salgono senza freni creando grandi squilibri tra i patrimoni (gonfiati) e i redditi da lavoro bloccati dai dati fasulli sull'inflazione e dalle politiche concertative dei sindacati.

Questo per ricordare che per i lavoratori dipendenti è sì importante la lotta per contratti migliori e contro le leggi che favoriscono la precarietà e l'eccessiva flessibilità (Legge 30, Direttiva Bolkestein, ecc.), ma per costruire un'Europa equa e

sociale, è altrettanto importante contrastare la politica economica delle banche centrali, questione quasi mai affrontata nel dibattito politico/sindacale. Sarebbe invece necessario affiancare facilitazioni economiche e fiscali adeguate per rendere più accessibile l'acquisto della prima casa.

Infatti, al momento, non sono

immaginabili incrementi salariali adeguati; qualunque buon contratto si possa ragionevolmente immaginare, servirà a ben poco se il lavoratore/consumatore non riesce a garantirsi un bene primario come la casa (affitto o acquisto) e sarà costretto ad impegnare gran parte del proprio reddito per almeno metà della vita lavorativa.

## I PRANZI DEL VALDARNO



*Più di 80 i macchinisti che il 16 febbraio si sono ritrovati a pranzo. Un momento di socialità. Uno scambio di esperienze e di valori professionali tra diverse generazioni di macchinisti, che si snodano nei racconti e negli aneddoti, vecchi e nuovi, che non mancano certo in un lavoro come il nostro. Nella foto i macchinisti Stefania Ducci, Francesco Del Bimbo, Andrea Matteuzzi, Fabio Fusi (di spalle), Matteo Toscano.*

## A Parma... il Dott. Fraioli



Parma, il macchinista della CARGO Massimiliano Fraioli si è laureato in veterinaria. Assunto nel 2000 ed immatricolato all'università nel 2002, ha portato al compimento il corso in perfetto orario, senza i ritardi dei treni merci che guida (anzi sfruttando anche quelli per leggere gli ultimi appunti del duro corso). Tutti i colleghi e la nostra redazione festeggiano insieme a lui questo evento che inorgolisce tutta la categoria. **BENVENUTO DOTTOR FRAIOLI.** Così adesso fuori servizio potrai alzare gli occhi dai pesanti testi universitari e.... sfogliare meglio l' **IN MARCIA.**



## IN MARCIA VERSO I SUOI PRIMI CENTO ANNI!

Questo nostro prezioso strumento di informazione e di lotta compirà nel 2008 i suoi primi 100 anni di vita.

Nessuna rivista al mondo, completamente autogestita dai lavoratori, può vantare una così lunga continuità, tanto da meravigliare anche gli studiosi di storia del movimento operaio. Nata nel 1908 a Pisa, dopo la chiusura imposta con apposita ordinanza dal regime fascista nel 1926, rinacque subito dopo la liberazione nel 1945 guidando i ferrovieri ed i macchinisti nel passaggio dalle regole autoritarie dell'apparato fascista a quelle di uno stato democratico. In particolare alla conquista di diritti giuridici e di lavoro, demolendo l'agente unico ed il decreto fascista 1631 del 1923 che regolava l'orario di lavoro.

Punto di riferimento senza alcuna censura, non era certo gradita ai sindacati che con un atto congressuale ne imposero la chiusura nel 1979. Ma solo tre anni dopo, nel 1982, ad opera di un gruppo di macchinisti di tutta Italia appartenenti a vari sindacati fu ricostruita attraverso una cooperativa che ne riprese la pubblicazione, aggiungendo provocatoriamente l'avverbio "Ancora" al nome della testata "In marcia".

Seguendo lo schema, le tradizioni e la cultura della storica rivista, divenne di nuovo da subito il riferimento di

tutti i macchinisti, creando le premesse per la costruzione del CoMU che, attraverso le lotte, fu artefice di quella incredibile primavera sindacale oggi purtroppo sepolta dagli arroganti e burocratici sindacati che cogestiscono, assieme alla dirigenza aziendale, questa malandata ferrovia. Oggi, nonostante le difficoltà derivanti da regole e da costi di stampa e spedizione, è l'unico punto di riferimento di lotta nella deludente galassia sindacale.

La sua totale autonomia dai partiti, dai sindacati e dalla pubblicità e il suo rifiuto di ogni tipo di censura rappresentano un patrimonio per la ricostruzione dell'unità di cui mai come oggi

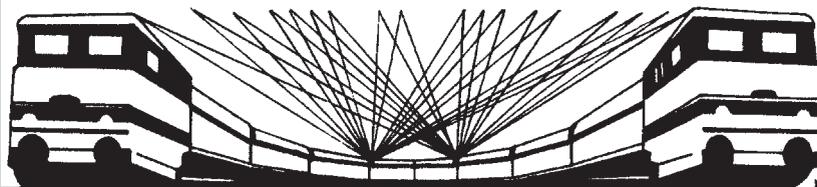
la categoria ha bisogno per respingere l'attacco al doppio agente e le troppe acquiescenze sindacali in proposito.

Per questa ragione, e non certo per lustro, intendiamo celebrare i primi cento anni della rivista ricordandone la storia, la cultura democratica e le lotte dei macchinisti, dei ferrovieri e del mondo del lavoro.

Per i giusti meriti dell'opera svolta da In Marcia abbiamo già avuto la disponibilità al patrocinio della Presidenza della Camera dei Deputati ed alla collaborazione di illustri studiosi, fra i quali il Prof. Stefano Maggi (Università di Siena), il Prof. Giorgio Sacchetti (Università di Trieste), la Dott.ssa M. Cristina Cabassi (che si è laureata con una tesi sulla storia di In Marcia dal 1908 al 1926), della Biblioteca Cesare Pozzo e di altre personalità.

In una prima riunione organizzativa abbiamo abbozzato alcune proposte di lavoro come la ricerca sulle persone che hanno scritto e lavorato nel passato per la rivista (Pellegatta), la raccolta di testimonianze (Cabassi, Cufari, Bertolini), il finanziamento di ricerche con bandi e concorsi di laurea (Maggi), il rapporto con il mondo del lavoro (Sacchetti), nonché ricerche su temi specifici quali la sicurezza, il diritto di sciopero ed altri.

Il Comitato che si riunirà di nuovo a febbraio sarà come al solito aperto al contributo di tutti coloro che vi vorranno aderire.



*ancora* **IN MARCIA!**

**PER CONOSCERE  
... DISCUTERE  
LOTTARE**

**Sostenete questo insostituibile giornale!!!**



# SALVIAMO LE FERROVIE

## Convegno a Roma del 1° dicembre

*Su iniziativa del nostro giornale e con la partecipazione di illustri personaggi dell'economia, della politica, delle associazioni dei consumatori si è tenuta a Roma, il 1° dicembre presso il centro congressi Cavour, un convegno per discutere della grave situazione delle F.S.. In particolare si è discusso dei risultati fallimentari prodotti dalla "riforma" che nei suoi obiettivi doveva pareggiare il bilancio e rendere più efficiente e sicura la circolazione dei treni.*

*Dopo 20 anni di riforma iniziata con la legge 210 del 1986 i risultati sono disastrosi non solo per la sopravvivenza ma soprattutto per ogni tentativo di rilancio. In questa situazione anche i 6 mila miliardi per la ricapitalizzazione chiesti dall'ing. Moretti rischiano di essere di nuovo bruciati (in qualche centinaia di Km di Tav?) se non invertiamo la rotta delle liberalizzazioni e ricostruiamo quell'azienda sociale come vogliamo che siano le nostre ferrovie.*

*Le Spa, con le loro logiche di profitto,*

*poco si addicono alle aziende dei beni comuni ed è per questo che nel documento approvato dal convegno ci siamo uniti a quelle associazioni che a primavera raccoglieranno le firme dei cittadini contro la privatizzazione dell'acqua.*

*A fine convegno è stato formato dai presenti un Comitato nazionale il cui compito è quello di lanciare un appello ai cittadini italiani e di raccogliere dati e cifre sugli effetti disastrosi della riforma. Dati che verranno trascritti su di un "memoriale" da consegnare in un apposito incontro alle commissioni di camera e senato. Il Comitato nazionale di cui fanno parte il prof. Riccardo Petrella (docente di economia), Gianni Cavinato (ACU - Associazione consumatori utenti), Bersani di Attak e altre associazioni, si è impegnato ad organizzare a primavera una conferenza per prendere le opportune iniziative parlamentari e popolari, per rilanciare con una*

*gestione sostanzialmente pubblica le nostre ferrovie.*

*Sappiamo sino da ora di andare controcorrente rispetto alla cultura dominante del mercato (vedi dichiarazioni di Rutelli) e delle liberalizzazioni ma ciò non ci deve intimidire.*

*Anzi proprio perché si sperperano i nostri soldi e si distrugge la nostra azienda, abbiamo il dovere di farci sentire e ascoltare. Per fare questo è necessario formare un blocco sociale capace di imporre almeno una verifica dei risultati della riforma così come è già stato fatto in Inghilterra.*

*Dopo la lucida relazione del prof. Petrella, economista e personaggio di fama mondiale, si sono succeduti gli interventi. Unica amara constatazione non solo è stata l'assenza in blocco dei sindacati, ma anche di quei colleghi che, oggi con qualche grado sindacale, sfilarono con noi per le strade di Roma contro la SpA. Pentimento o rispetto di regole?*

**Trasporti.** A fine anno deficit di 1.707 milioni per la Spa e di 418 per Rfi

## Fs, rosso oltre due miliardi

Trenitalia: perdita di un miliardo nel primo semestre



Da sinistra: prof. Petrella, De Angelis, Cavinato, On. Pedica, On. Boghetta



# NO alla privatizzazione delle FS

Nel corso della propria storia le FS hanno già vissuto un periodo, dal 1885 al 1905, di gestione da parte di Compagnie private.

Una gestione decisa il 27 aprile 1885 dal Parlamento con 226 voti favorevoli e 202 contrari alle "Convenzioni" che il ministro De Petris volle dare come "regalo" ai banchieri dell'epoca (Bastoni, Boldrini ecc.) in cambio di un prestito di 265 milioni allo Stato.

Questo risultato fu anche il frutto della divisione e della debolezza della sinistra di allora, in quanto né i Socialisti Rivoluzionari di Andrea Costa, né il Partito Operaio firmarono e sostennero l'"Appello ai Cittadini Italiani" portato avanti con forza da 22 deputati dell'estrema sinistra che però non riuscì a suscitare quella reazione popolare capace di fermare l'operazione delle Convenzioni.

L'opposizione alla gestione privata delle ferrovie rimase comunque forte e viva fino ad imporre, nel 1896, la nomina di una Commissione Ministeriale per verificare i vari profili della gestione, dell'efficienza e dell'economicità. I risultati deludenti riportati da questa Commissione in un apposito "memoriale" e le lotte di tutti i ferrovieri culminate nello sciopero generale del 17 aprile 1905 costrinsero il governo a riappropriarsi di tutta la gestione e quindi a rinalizzare le FS.

Sono ormai passati 100 anni e l'operazione della privatizzazione è stata riproposta nel 1985 con la Legge 210 che, per volere di molti (compresi i Sindacati), ha dato vita ad una riforma delle ferrovie che doveva risanare i bilanci, rendere efficiente e sicuro il trasporto ferroviario e concedere piena autonomia gestionale all'azienda spesso costretta a seguire gli iter burocratici dello Stato.

Contro i pericoli di questa privatizzazione non solo protestarono e manifestarono gruppi di ferrovieri (sfilando anche per le strade di Roma), ma ci furono anche prese di posizione critiche di alcuni Istituti di ricerca, il più importante dei quali era l'ISOE diretto allora dalla dottoressa Padoa Schioppa Kostoris, moglie dell'attuale ministro.

Se dopo 20 anni di "Convenzioni" Giolitti fu costretto a comunicare al Parlamento che le Ferrovie "spremute come limoni dalle Compagnie private sono ridotte allo sfascio", oggi possiamo ben dire che dopo 20 anni di "Riforma" non solo tutti gli obiettivi sono stati mancati (deficit alle stelle, inefficienza quotidiana, insicurezza pagata con scontri nei quali hanno perso la vita, oltre a 137 viaggiatori, anche 54 macchinisti a fronte dei 7 deceduti nei trenta anni precedenti), ma i danni sono molto più gravi di quelli prodotti dai bombardamenti nella seconda guerra mondiale.

Non è un paradosso, ma alla fine della guerra c'erano rimasti le strutture delle officine e gli immobili ridotti in ruderi, ma i ferrovieri con volontà e professionalità si rimboccarono le maniche e ricostruirono in pochi anni le ferrovie italiane.

Oggi, dopo 20 anni di devastante riforma, non c'è rimasto nulla: gli immobili sono stati svenduti, le officine chiuse e trasformate in quartieri urbani, 130.000 ferrovieri mandati in pensione con incentivi e la ricchezza dovuta a tanta professionalità distrutta.

Tutto è stato appaltato, esternalizzato con maggiori spese e scarsi risultati. Basta pensare agli inidonei che presen-

ziavano le portinerie, oggi sostituiti dai pistoleros delle Società di sorveglianza. Basta pensare al Servizio Materiale e Trazione, da oltre 100 anni fucina di ricercatori e progettisti di riferimento mondiale per tutti i locomotori e mezzi di trazione, oggi svuotato di ogni attività e competenza. Situazione questa che ci ha costretto ad acquistare all'estero dalla ALSTOM e dalla BOMBARDIER gli ultimi locomotori, pagati a caro prezzo e con scarsi risultati, condannando così l'industria ferroviaria italiana ad una crisi che si avvicina a grandi passi. Come si può uscire da questa situazione?

La prima cosa è quella di dimostrare, dati alla mano, il fallimento e la devastazione di questa riforma. Riconsiderare il ruolo negativo delle SpA nell'erogazione dei servizi pubblici e preparare un rilancio a lungo termine delle ferrovie, coinvolgendo cittadini, utenti e ferrovieri, ponendo problemi di efficienza organizzativa, primo fra tutti la ricomposizione delle ferrovie in un'unica azienda.

L'assurdità dello "spezzatino", della societizzazione, deve essere superata ritornando ad una struttura snella, basata sui Servizi, sui territori e sulle Divisioni così come l'esperienza positiva del passato aveva dimostrato.

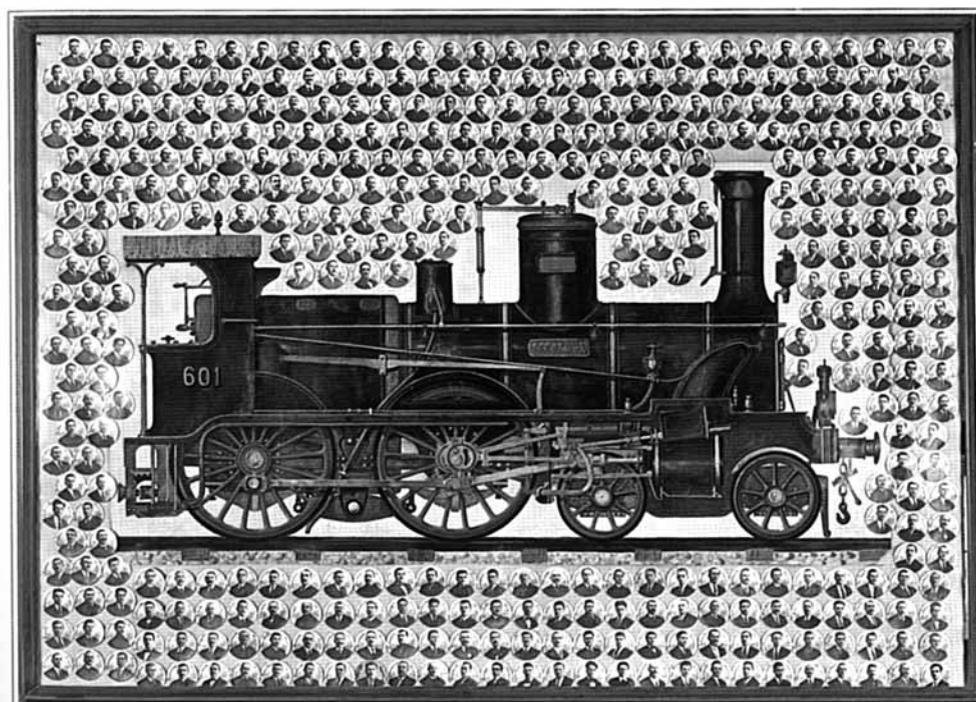


Immagine della locomotiva "Cleopatra" con i ritratti dei macchinisti e fuochisti del compartimento di Milano partecipanti allo sciopero del 17 aprile 1905

# QUESITI

a cura di Savio



## DOMANDA

Una giornata di turno in A/R prevede treno 50874 con partenza da Oristano alle ore 12,20 con 15' di accessori e arrivo a Macomer alle ore 13,46; il treno di ritorno 58871 con partenza da Macomer alle ore 14,40 e arrivo a Oristano alle ore 15,52 con 40' di accessori.

Si chiede di sapere quali siano le condizioni per poter abbandonare il treno, se dopo due ore di ritardo, oppure dopo due ore più una (3 ore).

Optando per l'arrivo a destinazione, da che ora compete il completamento corsa, nel caso in cui il treno arrivi a destinazione a Oristano alle ore 18,50?

Sul modulo di richiesta di comunicazione di termine del servizio quale orario dobbiamo indicare per abbandonare il treno?

Dino Manca - Cagliari

## RISPOSTA

Il personale non deve più indicare l'ora di termine, ma deve comunicare al DCT, l'orario di inizio lavoro e quello di termine programmato, nonché la località di fruizione ed il tipo del successivo riposo (fuori residenza, giornaliero o settimanale). La comunicazione deve intervenire almeno due ore prima dell'ora di fine lavoro programmato.

Il quesito, però, vuole chiarire quando si può lasciare il servizio. In base al punto 2.13.1 dell'art. 22 del vigente CCNL, "Il lavoratore in servizio di condotta o di scorta ha la facoltà di lasciare il servizio non prima di due ore oltre il termine programmato dello stesso e, comunque, non oltre 1 ora rispetto ai limiti massimi della prestazione giornaliera di cui al precedente punto 2.6.". Condizione confermata anche nel 1° cpv. del successivo punto 2.13.2. Tuttavia, essa appare controversa rispetto alle indicazioni del secondo cpv. del medesimo punto, riguardanti le azioni prioritarie delle aziende "per portare il treno a destino ovvero alla prima stazione utile per la fruizione del riposo", "entro l'ora successiva rispetto ai limiti di cui al punto 2.13.1".

Si tratta di capire quale sia la corretta interpretazione del comma 2.13 nel suo insieme, cioè di stabilire se "le azioni prioritarie delle aziende", definite dal secondo cpv. del punto 2.13.2, incidono sugli obblighi del lavoratore indicati invece al punto 2.13.1.

Soccorre, in tal senso, la lettera di Trenitalia (D.P.O. del 20 settembre 2003), riguardante l'attribuzione del completamento corsa, che dapprima rammenta i criteri necessari per aver titolo al compenso e successivamente, nei grafici A e C degli allegati 1 e 2 alla predetta circolare, fissa il limite di prestazione nelle due ore successive al termine del lavoro programmato.

Quindi, nel caso analizzato, si ha certamente titolo al completamento corsa CC 90 a partire dalle ore 18,32, se in condotta, similmente a quanto indicato nell'esempio del grafico A della citata circolare DPO 20/9/2003.

Ne consegue che la terza ora indicata nel CCNL non costi-

tuisce obbligo per il lavoratore. Una diversa interpretazione del punto 2.13, nel senso che "...non prima di due ore..." debba significare in realtà obbligo fino a tre ore dopo la prestazione programmata, appare incompatibile sia con la formulazione letterale del punto 2.13.1, che con la circolare del 20/9/2003.

## DOMANDA

Effettuando un servizio in A/R con inizio della prestazione alle ore 13,55 e termine alle ore 23,48, succede di maturare un ritardo di 40 minuti con il treno all'andata, tale da non consentire di prendere la vettura di turno, prevista per il ritorno in residenza.

La vettura successiva riporta il personale in residenza alle ore 2,24. Si chiede di sapere se il personale ha facoltà di chiedere la sostituzione al fine di evitare la prestazione straordinaria e l'intacco del periodo notturno che riduce a sette ore la prestazione massima giornaliera?

P.d.M. Rimini

## RISPOSTA

La prestazione programmata è un'andata e ritorno di giorno di 9 ore e 53', con notte probabile.

La situazione sembrerebbe abbastanza facile da affrontare, invece, è piena di insidie e di disagi, mai come era accaduto in passato, perché il personale non ha facoltà di richiedere la sostituzione per rispetto del nastro lavorativo né di evitare l'intacco del periodo notturno.

Il nuovo CCNL ha previsto che le vetture siano considerate lavoro, ma nei fatti, ai fini dell'abbandonabilità del servizio, le considera come un lavoro secondario che si può svolgere tranquillamente anche ben oltre il termine della prestazione massima giornaliera.

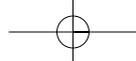
Nel nostro caso, il treno all'andata matura un ritardo di 40', ma in base alle norme attualmente in vigore il personale non matura alcuna possibilità di richiedere la sostituzione per termine del servizio, anche se la prospettiva di perdere la vettura di turno eleva a dismisura la prestazione giornaliera effettuata.

Infatti, per maturare tale diritto, il treno all'andata dovrebbe maturare un ritardo elevatissimo, tale da prevedere il personale ancora in condotta a mezzanotte e un minuto.

La possibilità concreta di termine del servizio si realizza in condotta del treno, però, soltanto all'undicesima ora e comunque non oltre le ore 0,55, a richiesta del DCT.

In realtà, il ritardo effettivo del treno non era tale da conferire al personale tale facoltà, sebbene abbia prodotto la perdita della vettura di turno e procurato un disagio per effetto del prolungamento abnorme della prestazione massima giornaliera, diventa anche notturna per effetto del superamento della mezzanotte; pertanto al personale compete unicamente il compenso per supero giornaliero.

Avendo superato la mezzanotte, però, la prestazione diurna diventa notturna, con decorrenza dalla settima ora. Nel nostro caso quindi il personale scriverà un rigo con il codice 86 (supero per notte probabile - Circolare SU/SU.AP/PMB/056 del 13 novembre 2003) e non con codice 85, con inizio alle ore 20,55 e termine alle ore 2, 24.



# Dagli Impianti



## TORINO

### Leonardo al traguardo

Dal 1 di luglio sono in pensione finalmente anche per me è arrivato questo tanto agognato momento. Ci sarebbero tante cose da dire ma la cosa più importante e che spero nel mio cuore è che un giorno non tanto lontano i miei amati colleghi prendano finalmente coscienza del proprio lavoro e della relativa normativa perchè negli ultimi tempi era cosa di pochi, l'importante era solo correre, doppiare calpestando sovente la dignità ed il lavoro di quei pochi che amavano fare il proprio con dignità e serietà. Forza e coraggio a quei tanti colleghi che lottano per dare a tutti una vita migliore.

Un cordiale saluto a tutti

**Mainiero Leonardo  
Torino S.to**

**ASSIEME AGLI AUGURI,  
UN OMAGGIO PER I LETTORI IN  
REGOLA CON L'ABBONAMENTO**

Ezio Gallori

**STORIE E  
RACCONTI  
DI UN  
MACCHINISTA  
DEL '900**



## COSENZA – DANTE E ANTONIO IN PENSIONE

Nonostante le loro grandi energie fisiche e mentali Antonio Esposito e Dante Russo vanno in pensione; la ruota della vita ha condotto anche loro al paraurti. Li avremmo voluti ancora in servizio, per utilizzare in pieno le loro grandi capacità. Ma così è la vita.

Solo chi ha lavorato insieme a loro in questi anni può comprendere la necessità che certi valori non vadano dispersi, ma solo utilizzati, e per questo un affettuoso e sincero **GRAZIE**. Ci auguriamo di potervi avere ancora con noi. Un augurio e un abbraccio dai Macchinisti di Cosenza.

**Scarpelli Vito**

*Dall'anonimato silenzioso, ma presente nell'ascolto, si alza un urlo liberatorio : "E' FINITA", dopo tanti sacrifici, dopo tanto peregrinare è giunta l'ora del meritato riposo, infatti a partire dal 30-12-06 lo scrivente viene posto in quiescenza.*



*Pertanto ringrazio sentitamente tutta la redazione e quanti con essa hanno collaborato ed ancora collaboreranno in futuro per la riuscita e il successo che ha conseguito tale rivista d'informazione per tutto il personale di macchina.*

*Dal 1° Gennaio 2007, continuerò ad essere abbonato ad Ancora in Marcia, per non dimenticare il mio passato da macchinista, e per il ruolo insostituibile che tale rivista assolve nella categoria. Anche se dispenso la reda-*

*zione dall'inviarla.*

*Auguro i migliori successi a tutta la categoria sentendomi, nonostante la mia nuova "professione", vicino a "Tutti Voi" anche e soprattutto nelle lotte che proclamerete in futuro.*

*Distinti saluti*

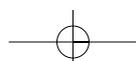
**Esposito Antonio**

*Con il treno del 30 Dicembre parto definitivamente per il lungo viaggio della pensione, non senza dispiacere, e non senza malinconia.*

*Mi piace infatti cogliere questa occasione per dedicare un pensiero alle molteplici stazioni che hanno reso così piacevole il mio trentennio di professione nelle Ferrovie dello Stato. Alla grande famiglia dei colleghi ferrovieri tributo un meritato ringraziamento per tutta la solidarietà e la compattezza dimostratami negli anni. Con profonda stima ed orgoglio ricordo, sempre orgoglioso, i compagni di lavoro calabresi e quelli bolognesi, che mi hanno accolto benevoli e disponibili per i primi dieci anni della esperienza lavorativa. I nomi e i volti, che come passeggeri abiteranno sempre i vagoni della mia memoria, sono troppi perché io possa elencarli in questa mia breve, senza far torto a qualcuno; non posso però non fare menzione dell'impagabile collega Vito Scarpelli, in quanto validissimo ed ineccepibile rappresentante di categoria, ma soprattutto in quanto prezioso, affidabile e disponibile presenza umana. Il testimone che passa ai colleghi che rimangono in servizio e senza dubbio l'augurio che le condizioni di lavoro diventino sempre più confortevoli e meno evolutive.....*

*Con infinita stima e riconoscenza.*

**Dante Russo**



# PIACENZA 12 GENNAIO 1997 ORE 13,38 DIECI ANNI DOPO



*Il disastro del pendolino a Piacenza è rimasta una ferita aperta per tutti i ferrovieri. In occasione del decennale di quella sciagura vogliamo riflettere sui metodi, sulle possibilità, sulle aspettative per realizzare un servizio ferroviario qualitativo, efficiente e soprattutto sicuro.*

Come cambia e come dovrebbe cambiare la concezione della sicurezza nelle ferrovie sarà il tema del dibattito di un convegno al quale parteciperanno esperti, studiosi, lavoratori e cittadini utenti delle ferrovie.

## 12 GENNAIO 2007

### Programma:

Ore 13,00 ritrovo alla stazione di Piacenza

Ore 13,38 commemorazione delle vittime alla presenza dei rappresentanti delle istituzioni locali

Ore 14,30 presso una sala messa a disposizione del Comune in centro città, convegno - dibattito sul tema all'ordine del giorno

- presentazione a cura dei delegati RLS
- saluto delle istituzioni locali che patrocinano la manifestazione
- relazione del Prof. Maurizio Catino, docente di Sociologia dell'organizzazione presso la facoltà di Sociologia dell'Università Milano Bicocca. Condirettore della rivista "Studi Organizzativi".
- relazione del Prof. Vittorio Capecchi, ordinario di Sociologia presso la facoltà di scienze della formazione dell'università di Bologna

Ore 17,00 Conclusioni

Sono invitati i Dirigenti delle Società RFI e Trenitalia, le organizzazioni sindacali e i rappresentanti degli utenti del servizio ferroviario che vorranno offrire il loro contributo al dibattito

# PARTECIPATE