

ANNO XXVI - N. 3 - 2007

ancora

www.ancorainmarcia.it

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE



ROMA, 13 MARZO 2007

ASSEMBLEA NAZIONALE



PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli - Proprietà: Associazione Augusto Castucci onlus - Stampa: Litografia L.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze, Redazione - ANCORA IN MARCIA - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 14 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 32842528 intestato a "Associazione Sempre in Marcia" - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 9672218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166; fax 055.4631872 - contiene i.r.



Il ruolo storico di questo giornale **MACCHINISTI: PUNTO E A CAPO!**

Era il luglio 1982 quando, constatato il malumore, le divisioni ed il crescente distacco dei macchinisti dai vertici sindacali, i consigli dei delegati (le strutture di base di allora) di alcuni depositi importanti (FI - RM - NA - VR - GE - BO - AN - CT) organizzarono una manifestazione a Roma (vedi foto) per DIFENDERE GLI IMPEGNI SOTTOSCRITTI, da loro conquistati, ma successivamente annullati dai compiacenti sindacati (fra questi impegni c'era anche il divieto di effettuare due notti consecutive). Al termine di quella numerosa e viva manifestazione fu deciso ad unanimità di RIFONDARE "ANCORA" QUESTA STORICA RIVISTA, strumento di democrazia e di lotta dei macchinisti chiusa con un atto d'imperio imposto dalle altre categorie ferroviarie ad un congresso nazionale dello SFI-CGIL che ne deteneva la proprietà.

In quel documento, oltre ad indicare le modalità della RINASCITA (non di proprietà di alcun sindacato o partito ma gestita da una cooperativa di tutti i macchinisti, senza censura, senza pubblicità, con una redazione APERTA a tutti) veniva subito precisato "l'impegno prioritario ed irrinunciabile" per L'UNITÀ DI TUTTI I MACCHINISTI. L'editoriale del primo numero (numero 0 del luglio '82) riportato a fianco è la testimonianza di quanto l'unità fosse ritenuta preziosa e addirittura per questo furono nominati subito 5 garanti nazionali che ne verificassero l'attuazione.

Ci vollero alcuni anni per riconquistare quell'unità che tanto faceva paura all'azienda ed ai sindacati, ma quando finalmente fu raggiunta (95%) ritrovammo anche il gusto delle lotte, dei successi e delle conquiste che ci fecero vivere quella primavera sindacale del COMU che

riuscì a rompere il grigio e burocratico mondo sindacale fatto di "professionisti", di segretari nazionali, di distaccati tanto sensibili ai loro "orticelli" (pagnotta) quanto insensibili ai bisogni vissuti giorno e notte da chi lavora. Un mondo annullato dalla partecipazione attiva e democratica dei lavoratori che decisero quando e come lottare e che portò a enormi passi avanti nel lavoro e nella vita della nostra categoria.

Ma il tempo passa ... l'unità l'abbiamo persa, le burocrazie e "le segreterie generali" hanno ripreso il loro posto e le conquiste si stanno assottigliando. Insomma il COMU, al quale questa rivista aveva dato il proprio contributo, non c'è più e il tradizionale fronte sindacale si è di nuovo appiattito in una "cabina di regia" ben manovrata contro di noi da un ex sindacalista (Moretti) da sempre nemico dei macchinisti e con manie di grandezza liberiste che poco si addicono ai valori sociali di un servizio che noi riteniamo necessario per le ferrovie.

Le sue dichiarazioni sul piano d'impresa, sull'agente solo, sulla svendita della Cargo, sugli esuberanti, sono dichiarazioni di guerra che non hanno trovato adeguate risposte da parte dei "cogestori sindacali".

In questa situazione di crisi e difficoltà, bisogna riorganizzarsi per fronteggiare compatti l'agente solo, la sicurezza, il riconoscimento del nostro lavoro come USURANTE, il plusvalore del lavoro NOTTURNO, un orario che renda più umano il nostro lavoro ed una migliore qualità della vita.

Abbiamo degli RSU e RLS di alta qualità e impegno che ci hanno permesso di resistere e vincere sul VACMA e sul rientro dei licenziamenti; abbiamo gio-

*da Ancora In Marcia del 1982 n. 0
stralcio dell'editoriale*

Perché rifondiamo il giornale

...
In primo luogo noi ci batteremo proprio per questa unità, assolvendo nella nostra specifica realtà produttiva dei lavoratori del Macchina, ad una esigenza più ampia dell'intero movimento sindacale.

UNITÀ contro la frantumazione sindacale che è indotta fra i lavoratori per lo più da esigenze di apparato e che ci indebolisce gradualmente.

UNITÀ costruita nel libero e approfondito confronto delle idee contro tutte le riserve mentali.

UNITÀ fondata sull'affermazione di una mentalità "laica", cioè liberata dalla faziosità, dalla partigianeria di organizzazione, dalla negazione della realtà e delle proprie idee per ragioni di gruppo.

È per questa primaria esigenza, e consapevoli che questa mentalità laica sta crescendo, che il giornale si fonda e si rivolge agli iscritti e non iscritti, agli aderenti ai sindacati senza nessun pregiudizio. È necessario

vani che, nonostante l'intrappamento ed il condizionamento delle F.S., vogliono lottare e perfino giovani macchiniste che fermano i treni perché non vogliono "pedalare". Abbiamo una storia, un giornale libero e autonomo da tutti e soprattutto tanti singoli macchinisti della CUB, del SULT, del FAST, dell'ORSA, della CGIL-CISL-UIL pronti a resistere che condividono i nostri intendimenti.

Abbiamo le forze per vincere ancora e questo prezioso giornale può essere lo strumento per superare anche questa difficile situazione.





MOBILITAZIONE GENERALE!

Le dichiarazioni di Moretti sul piano d'impresa e le sue volontà sull'agente solo impongono una mobilitazione generale di tutti i ferrovieri ed in particolare della nostra categoria. L'introduzione dell'agente solo dal 2007 e la riduzione di 4.500 macchinisti renderebbe più pericoloso e disumano il nostro lavoro già oggi appesantito da normative di lavoro indegne di un paese civile. Non si tratta solo di organizzare e preparare gli sciopero ma di riuscire a coinvolgere le istituzioni ed i cittadini sulle nostre condizioni di lavoro e dalla minore sicurezza che avrebbero i treni se passassero le direttive che Moretti. Nella riunione di Padova (vedi pag. 15) abbiamo perciò unitariamente deciso alcune iniziative su problemi che sono alla base del disagio della categoria.



PADOVA SI DISCUTE

RLS e RSU di riferimento sindacali diversi si trovano uniti contro l'agente unico e nella difesa del nostro lavoro.

INIZIATIVE E PROPOSTE DI LAVORO

- i problemi dei giovani
- il futuro dei macchinisti
- sulle difficoltà del cargo
- sulle donne macchiniste
- sulla sicurezza
- sull'agente solo
- sull'orario di lavoro
- sulle categorie usuranti
- sul lavoro notturno
- sulla umanizzazione dei turni
- sull'istruzione professionale

CONVEGNO A FIRENZE 17 APRILE (D.L.F. Stazione Smn)

Sui problemi dei giovani ed il futuro dei macchinisti

(vedi locandina ultima pagina)

MANIFESTAZIONE A ROMA 9 MAGGIO (Data indicativa)

ore 10-12,30 - sit-in a Montecitorio con consegna al Parlamento del libro bianco sulla sicurezza

ore 14-17 - Tavola rotonda (in locale vicino) su trasporto merci in ferrovia (Cargo)

(Incaricati dell'organizzazione i romani)

CONVEGNO A MILANO 25 MAGGIO (Data indicativa)

Su categorie usuranti - Turni di lavoro - Lavoro notturno

(Incaricati i milanesi ed in particolare Fasani e Pellegatta che già nel passato avevano lavorato su questo)



NON UN'ALTRA BEFFA, MA UN

CONTRATTO ?

Tra i macchinisti è ancora aperta la ferita dell'ultimo CCNL e i nostri turni ce lo ricordano tutti i giorni. Fu presentato dai sindacati come la "medicina amara" per curare le FS. Oggi, i risultati sono sotto gli occhi di tutti, ma nessuno fa autocritica. E mentre noi abbiamo ben chiare le criticità (notte, durata della prestazione, ecc.), la piattaforma sindacale risulta indecifrabile. Le timide richieste economiche (115 Euro medi) e l'ipotizzata differenziazione dell'orario per divisione, nonché le deboli repliche sugli esuberanti, giustificano le preoccupazioni della categoria e la voglia di "attrezzarsi". In particolare, per noi Macchinisti, lo scontro si chiama AGENTE SOLO e abbiamo uno "zoccolo duro" che ne ha compreso la pericolosità. Si tratta adesso di iniziare un lavoro di informazione e di riflessione comune all'interno della categoria, perché l'Europa è un esempio ... ma da non imitare.

Cassino: NO ALL'AGENTE UNICO

I macchinisti di Cassino dicono No all'agente unico per la prima volta introdotto massicciamente nel turno elettrico.

Per questo hanno scritto una lettera alle segreterie sindacali regionali, alla RSU e a Tutti gli RLS per chiedere sostegno nella lotta.

I macchinisti non si lasceranno intimorire e reagiranno con determinazione contro quest'attacco aziendale che ha voluto introdurre l'agente unico sulla linea Roma Cassino: una linea altamente trafficata, lunga e con molte fermate. Tutto questo senza risolvere i problemi relativi alla sicurezza e incurante della prescrizione dell'ispettore del lavoro del Lazio. Questa prescrizione imponeva alle FS dal 31 dicembre 2006 di ripristinare il doppio agente su tutta la rete (e come tutti sapete dopo l'impugnazione da parte delle ferrovie) è stata concessa solo la sospensiva.

Per questo i macchinisti e il personale di bordo di Cassino tramite la RSU hanno chiesto l'intervento dei sindacati tutti e rilanciano la lotta chiedendo solidarietà a tutti i macchinisti Italiani per dar forza anche ai numerosi esposti contro l'agente unico, in primis al libro bianco della Toscana.

SQUALLIDE STRATEGIE

Ma dobbiamo farci i conti. L'AGENTE SOLO, esattamente come il pedale dell'uomo morto, viene presentato come inevitabile per convincerci preventivamente e ridurre così ogni reazione.

Parallelamente, un ragionamento ancora più mostruoso viene diffuso in mezzo ai ferrovieri, facendo loro credere che consegnando 5.000 macchinisti alla società si risolvono i problemi di bilancio, quelli delle ferrovie e, di conseguenza, quelle dei ferrovieri. In tal modo orientano contro i macchinisti gran parte dei malumori dei ferrovieri; ci additano come parassiti e cercano di isolarci.

Purtroppo, dietro tutto questo non c'è solo la ferrovia.

I processi psicologici che vengono innescati da questi convincimenti sono incredibili, ma basta la conoscenza della storia sindacale dei ferrovieri per capire che se stroncano noi, poi chi resiste?

Senza spocchia, né spavalderia, quando capita, è opportuno ricordarlo ai nostri colleghi ferrovieri.

SIDAC, prima il black-out, poi l'accordo

Milano, 6 marzo 2007. A Martesana c'è già un folto gruppo di sindacalisti e dirigenti davanti al centro di formazione. "Santi, aspettavamo te, mancavi solo tu...". Rispondo: "So che ci portate al SIDAC dell'ETR 500, bello come lo Shuttle, il problema è che a volte parte, ma poi fa BUM!"

Entriamo dentro e dopo qualche breve introduzione ... si passa a verificare il funzionamento di ciò che poi è l'oggetto dell'incontro. Chi fa una prova? Un dirigente, coadiuvato da un altro dirigente come 2° agente, si mettono al banco di guida. Siamo nella stazione di Bologna C.le. La partenza è a via libera. Si parte e le immagini iniziano a scorrere lentamente sul grande schermo; riproducono uno scenario simile a quello reale anche se è evidente l'effetto "cartone animato". Appena superata la cabina ACEI lato Milano, BUM ... scatta lo stotz generale: sidac, computer, monitor, illuminazione ... tutto KO. Poi si va nelle aule, a discutere... Non è stato facile, ma abbiamo fatto l'accordo. Se tutti fossero andati al Sidac, senza alcun rifiuto, non si sarebbe nemmeno discusso. L'accordo è invece uno strumento di tutela, perché chiarisce alcune cose: il Sidac ha finalità formative e non valutative; le video riprese non saranno conservate nei database; il personale può chiedere il rispetto della privacy (può assistere solo l'istruttore); il PdM può chiedere di essere affiancato durante l'addestramento; l'istruzione al Sidac dovrà essere preceduta da almeno 2 giorni di formazione consecutiva.

Roberto Santi



POSITIVO RINNOVO DEL CCNL

Il 13 marzo si è riunita a Roma l'ASSEMBLEA NAZIONALE dei ferrovieri. Due giorni prima, i sindacati firmatari il CCNL hanno proclamato uno sciopero nazionale per il 13 aprile. Forse, non tutto è casuale, ma la relazione introduttiva preparata dai colleghi (in stralcio riportata sotto) spiega bene il ruolo e gli obiettivi dell'Assemblea Nazionale.



Stralcio RELAZIONE INTRODUTTIVA

ASSEMBLEA NAZIONALE 13/3/2007

(...) La notizia della dichiarazione di sciopero da parte di tutte le OO.SS. su importanti argomenti che riguardano la tutela dei lavoratori e lo sviluppo del trasporto ferroviario non può che trovarci

d'accordo, ma alla sola condizione che siano chiariti a tutti i ferrovieri quali siano i reali obiettivi strategici che il sindacato intende perseguire per contrastare le liberalizzazioni, i 10.000 esuberanti, lo

smantellamento del servizio merci, il macchinista solo, l'ulteriore parcellizzazione aziendale e le pesantissime ricadute produttive e occupazionali. Ci auguriamo che l'azione delle O.S. non si esaurisca con questo sciopero e non deluda le aspettative dei ferrovieri che sentono questo rinnovo contrattuale come decisivo per il futuro del loro lavoro e per il rilancio delle ferrovie. Che la dichiarazione di sciopero non sia insomma uno sterile rituale distante anni luce dai reali bisogni e necessità dei ferrovieri che essi continuano a rappresentare. (...)

CE LA POSSIAMO FARE!

Perché abbiamo macchinisti come Marco Mennitti (RLS di Bolzano foto sotto) che con passione, senza alcuna agibilità sindacale e con grande sacrificio continua a lottare, esponendosi anche sul piano personale.

E' un esempio per tutti. Grazie anche al bel gruppo di colleghi che ha partecipato martedì 13 marzo all'incontro di Roma organizzato da AIM. Sono tornato a Padova stanco, ma col cuore rinfrancato da una nuova speranza: ce la possiamo fare!

Luigi De Donno
ghigne@libero.it



Il documento finale dell'Assemblea Nazionale di Roma del 13 marzo da risposte ai ferrovieri, perché servono **Rivendicazioni chiare**

- 1) opposizione alla liberalizzazione e la privatizzazione e ad ulteriori societizzazioni e smembramenti del Gruppo FS;
- 2) rilancio della Società Cargo e del trasporto merci su rotaia, con incentivi per il riequilibrio delle modalità di trasporto tra gomma e rotaia;
- 3) opposizione all'introduzione dell'Agente Solo nel settore macchina;
- 4) clausola sociale, che imponga regole comuni per tutte le imprese del settore relativamente a contratti di lavoro e sicurezza;
- 5) eliminazione del precariato, di appalti ed esternalizzazioni;
- 6) riconoscimento delle attività usuranti per i lavoratori del ferro e sua estensione, maggiori tutele per gli inidonei;
- 7) rinnovo del CCNL con particolare attenzione ai seguenti temi:
 - adeguato recupero del potere d'acquisto (incremento di circa 220 €)
 - limite dell'orario di lavoro a 8 ore giornaliere per tutti
 - indicizzazione del lavoro notturno ai fini delle 36 ore sett.
 - orario e organizzazione del lavoro
 - diritto al pasto
 - sicurezza
 - apparato disciplinare e sanzionatorio
 - Attribuzione del ruolo negoziale di 2° livello delle RSU
 - Diritti sindacali per le funzioni dell'RLS



Genova abbraccia i nostri colleghi reintegrati

Di Roberto De Paolis

Se penso allo sconcerto che mi colpì la sera in cui mi giunse la notizia del licenziamento dei nostri colleghi protagonisti dell'inchiesta televisiva costruita dall'ottima Giovanna Corsetti di Report, mi pare impossibile che il 1° marzo scorso eravamo tutti lì a Genova a festeggiare il loro ritorno.

Se ricordo le frasi di alcuni importanti sindacalisti, che informalmente ci facevano sapere che *"l'avevano fatta troppo grossa per poterli difendere..."*, e altre amenità di questo tipo, mi appare ancora più grande il risultato raggiunto: quello che abbiamo ottenuto è ridare la fiducia ai lavoratori nel fatto che le cose possano cambiare, sempre che ci si voglia impegnare e si creda nella validità delle proprie ragioni.

E' indubbio che alla riuscita dell'impresa abbia contribuito l'ampio coinvolgimento della Società Civile, gli utenti, i lavoratori di altri settori, gli Enti Locali, come la provincia e il Comune di Genova presenti ai festeggiamenti con i loro rappresentanti, quello di Bologna e Pescara, la Regione Toscana e tutti gli altri Enti locali disseminati sul territorio nazionale, la larga rappresentanza politica che ha attraversato tutti gli schieramenti sia alla Camera che al Senato, con il sostegno di circa 120 parlamentari alle mozioni che chiedevano il reintegro immediato di tutti i licenziati.

Ma il ringraziamento più grande va senz'altro dato a quei colleghi, delegati delle RSU aderenti a tutti i sindacati, ai singoli lavoratori, agli RLS, al Sdl, alla Cub che in tutti questi mesi non hanno mai smesso di sostenere a spada tratta le ragioni di chi vuole difendere la sicurezza dei lavoratori e dei viaggiatori che circolano sui treni, nell'interesse di tutta la collettività, per una volta, e non solo di per una mera vertenza salariale.

Per questo noi ringraziamo i nostri colleghi licenziati, per averci permesso di tirare fuori il meglio di noi stessi nel difendere un bene collettivo di cui tutti abbiamo bisogno: la sicurezza ferroviaria.

Grazie di tutto cuore. Continuiamo insieme la nostra battaglia ... importante scadenze ci attendono.

PERCHE ABBIAMO VINTO!

Per i sindacati l'avevano "fatta grossa" e li avevano subito scaricati anche se qualcuno era di loro... Eravamo anche partiti in ritardo in quanto le notizie ci erano arrivate dopo troppo tempo, ma nonostante tutto ce l'abbiamo fatta!

Il segreto sta nella solidarietà dei compagni, nella mobilitazione di tutti che ha costretto le istituzioni a interessarsi della ingiustizia ed a pronunciarsi.

Le 30.000 firme raccolte e depositate in parlamento, le prese di posizione di tante istituzioni hanno costretto le FS a venire a patti ed a riassumere i licenziati. Un particolare ringraziamento a Giacobbe e Crociati che hanno fondato subito i preziosi "comitati di solidarietà".

IL DIBATTITO: RISULTATO, SIGNIFICATO, PROSPETTIVE



LE FOTO PER LA STAMPA





GENOVA 1 MARZO 2007 - FESTA DELLA RIASSUNZIONE NASCE LA “CASSA DI SOLIDARIETA”



Abbiamo scelto questa straordinaria occasione di festa per dichiarare ufficialmente chiusi i Fondi di Solidarietà di Liguria, Toscana e Lazio, sorti per sostenere i licenziati, semplicemente perché ... non ci sono più i LICENZIATI, sono stati reintegrati con la loro qualifica, nel proprio impianto. Sollecitati dai colleghi, stimolati dagli inimmaginabili risultati raggiunti, ma soprattutto facendo tesoro delle negative esperienze appena trascorse, i comitati di solidarietà hanno deciso di confluire in un' unica “Cassa di Solidarietà tra ferrovieri”, permanente, sostenuta da quote mensili (crediamo di 5 euro), regolata da semplici norme che stiamo elaborando tutti insieme e crediamo di presentarle all' Assemblea Nazionale che si terrà a Roma il 13 marzo 2007. Tutti ci siamo resi conto che, pur essendo iscritti alla Cesare Pozzo, la Mutua, proprio per statuto, non può intervenire a sostegno di vertenze generate da proteste sindacali e quindi le spese relative restano totalmente a carico del lavoratore, specialmente se non iscritto ad alcuna organizzazione. Lo scopo della Cassa sarà quello di garantire la copertura delle spese legali e/o un sussidio ai ferrovieri che, lottando per la sicurezza e la dignità del nostro lavoro, dovessero essere colpiti da provvedimenti di licenziamento o da procedimenti penali. Solo così potremo continuare a tenere “la schiena dritta”. Sicuramente ci aspettano momenti di lotta contro l' agente solo e quant' altro riusciranno ad inventare con il futuro contratto, noi ci faremo trovare pronti, con alle spalle la solidarietà di tanti ferrovieri. Pensiamo di strutturare la Cassa con responsabili di zona o di regione, un comitato direttivo, tesoriere, vicepresidente e presidente. Questa, grosso

modo, sarà la struttura elementare che dovrà mantenere la massima snellezza, necessaria per garantire la rapidità di intervento, fondamentale in questi casi, che i Fondi hanno sempre dimostrato. E' importante sapere che tutti ci dobbiamo sentire coinvolti in questa esperienza ed è per questo che attendiamo suggerimenti e candidature da tutti. Stiamo approntando un sito internet, dedicato alla Cassa, tramite il quale sarà possibile consultare la situazione economica aggiornata, speriamo, giornalmente oltre che effettuare le iscrizioni on line, ma per quanto riguarda il versamento delle quote crediamo non ci sia altro metodo che il conto corrente postale o il versamento diretto ai rappresentanti i cui nomi verranno anche pubblicati su queste pagine. In questa fase iniziale i fondi saranno custoditi nel C/C Postale N. 71092852 intestato a CROCIATI MARCO, successivamente apriremo un conto dedicato ed intestato al Tesoriere e Presidente della Cassa.

Di seguito pubblichiamo il bilancio consuntivo a chiusura del “Fondo di Solidarietà per i ferrovieri licenziati” :

ENTRATE:	
FONDI RACCOLTI	€ 17.491,64
COMPETENZE	€ 7,31
TOTALE ENTRATE	€ 17.498,95
USCITE:	
SPESE LEGALI	€ 6.424,00
INIZIATIVE	€ 1.325,00
SPESE C/C	€ 71,95
TOTALE USCITE	€ 7.820,95
BILANCIO ATTIVO	€ 9.678,00

Dal primo marzo è attiva la Cassa di solidarietà tra ferrovieri che parte con un attivo di € 9.678,00 ereditati dal Fondo di solidarietà. Grazie al Fondo e soprattutto a tutti coloro che hanno contribuito alla sua crescita con l' impegno e soprattutto con i versamenti. Sul prossimo numero pubblicheremo i nomi ed i recapiti dei Referenti.

Grazie a tutti e buon lavoro!

Il Comitato Promotore



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"



RIFLESSIONI

Il nostro impegno non è solo sulla informazione, ma anche sulla crescita della consapevolezza e del ruolo del macchinista. Siamo convinti - e non può essere altrimenti - che la diversità della nostra esperienza, è da attribuire ai macchinisti che hanno scelto di contare su se stessi nella gestione dei diritti e dei doveri; non certo a chi si adegua allo spirito del cosiddetto sindacalismo "moderno", affidandosi di volta in volta alla falsa protezione sindacale o alla presunta e ovviamente impropria benevolenza del datore di lavoro. Il comportamento degli uni e degli altri è stato sempre profondamente diverso anche nel rapporto quotidiano. Da una parte i risultati sono notevoli, ma serve precisione nel compiere di volta in volta gli atti necessari per la determinazione e la successiva garanzia del diritto e quindi è necessaria informazione, preparazione tecnica e l'adempimento degli atti formali nei confronti della Società (M40 - protocolli - dichiarazioni - ecc.); dall'altra si confida invece sulla protezione sindacale, sulla "benevolenza" della società, nascondendo così debolezze, incertezze o incapacità individuali, ma soprattutto, rinunciando alla propria auto difesa.

Il lodo che presentiamo in questo numero rappresenta il tentativo di "autodifesa" di due colleghi che hanno attuato comportamenti comprensibili, ma insufficienti a tutelarsi completamente sul piano disciplinare. Ad esempio, avrebbero dovuto dapprima provare a viaggiare a velocità normale e poi, constatata l'impossibilità di mantenerla per gli effetti acustici e microclimatici, ridurre gradualmente la velocità, notificando con M40 al responsabile competente (SOC, SOR o SOP) la massima velocità che avrebbero potuto mantenere e le ragioni (eccessiva rumorosità e/o microclima inadeguato). Tale condotta non può essere preventiva, ma successiva ad una effettiva prova che non può rifarsi all'esperienza, ma deve essere realizzata con quel mezzo, a quel giorno, a quella temperatura, in quel tragitto, a quella ora. Ciò avrebbe permesso una migliore difesa e, probabilmente, l'annullamento del provvedimento. Il materiale si trova in redazione.

Oggetto: contestazione disciplinare

In relazione a quanto previsto dall'art. 7 legge 30020/5/1970 e dell'art. 52 del CCNL delle Attività Ferroviarie, Le contestiamo il Suo inadempimento agli obblighi contrattuali per la seguente mancanza:

Risulta che Ella il giorno 31 luglio u.s. in qualità di 1° agente conduceva ingiustificatamente il treno 54214 a velocità ridotta rispetto alla programmata perdendo circa 37 minuti nella tratta Pisa C.le - Firenze Castello e circa 27 minuti nella tratta Firenze Castello - Bologna S.D.

Oggetto: giustificazioni

...l'impianto di climatizzazione non funzionava, come più volte segnalato in date precedenti sul libro di bordo... chiedevamo la sostituzione della locomotiva in stazione idonea. Alla risposta negativa da parte del coordinatore ...si decideva di viaggiare a velocità idonea per ridurre al minimo l'effetto determinato dalle condizioni ambientali in cui ci si trovava nella cabina di guida, che non comportasse danni alla salute del P.di M...

(n.d.r. il macchinista non ha emesso nessun un M40)

Oggetto: sanzione disciplinare

...A seguito della lettera di contestazione di mancanza, ... valutate le sue giustificazioni, riscontriamo il permanere di una violazione alle disposizioni vigenti. Pertanto, Le comunichiamo con la presente l'adozione del seguente provvedimento disciplinare: 1 giorno di Sospensione dal servizio e dalla retribuzione. ...

Lodo arbitrale

...

Il collegio, dopo ampia discussione, in considerazione del fatto che non risulta contestata la circostanza di cui alle giustificazioni relativa alle precedenti segnalazioni di mancato funzionamento dell'impianto di climatizzazione di cui al TV25, ed in considerazione tuttavia, che non risulta che il personale abbia preavvisato che avrebbe marciato a velocità ridotta, decide all'unanimità di ridurre la sanzione da sospensione la massimo della multa fermo l'art. 55 h del CCNL. ...



Il lavoro del macchinista è usurante. O no?

Riprendiamo l'argomento affrontato nello scorso numero di "ancora IN MARCIA!". Partendo da una discriminazione inaccettabile

di Filippo Cufari

Come accennavamo nel numero 2/2007 di questa rivista, la legge 335/99 di riforma del sistema pensionistico ("legge Dini") ha confermato la necessità di riconoscere i lavori "...*particolarmente usuranti, per le caratteristiche di maggiore gravità dell'usura che questi presentano, anche sotto il profilo delle aspettative di vita e dell'esposizione al rischio professionale di particolare intensità...*" aggiornando il D.Lgs. 374/93 che già considerava "...*lavori particolarmente usuranti quelli per il cui svolgimento è richiesto un impegno psicofisico particolarmente intenso e continuativo, condizionato da fattori che non possono essere prevenuti con misure idonee...*". Per chiarezza diciamo

subito che il predetto D.Lgs. elencava (vedi riquadro), fra tali attività, solo alcune particolari, escludendo i macchinisti, per fortuna ancora tutelati dal Fondo Speciale FS che sarebbe rimasto in vita fino al 31 marzo 2000. (Riteniamo che in questo Fondo siano compresi i contributi "a copertura" dei macchinisti assunti dal 1.1.1996 soggetti al calcolo "contributivo" della pensione). La tabella A menzionata, secondo la stessa legge (ma se n'è parlato anche di recente, in occasione del varo della legge finanziaria e nell'ambito della ventilata riforma delle pensioni) "...*può essere modificata, sulla base di valutazioni tecnico-scientifiche, con decreto del Ministro del lavoro e della previdenza sociale, di concerto con il*

Ministro del tesoro, sentite le organizzazioni sindacali dei lavoratori maggiormente rappresentative sul piano nazionale...".

Ecco perché siamo convinti della necessità della mobilitazione generale, affinché venga eliminata questa discriminazione nei confronti dei macchinisti (e di altre categorie di lavoratori, per la verità). A tal proposito, un libro bianco sulla sicurezza nelle ferrovie e sulle condizioni di lavoro del pdm, redatto anche su base scientifica, non potrà che servire a tale scopo.

SU QUESTO IMPORTANTE PROBLEMA ABBIAMO INCARICATO I MILANESI DI ORGANIZZARE UN CONVEGNO A FINE MAGGIO

Dlgs 374/93 — TABELLA A

Lavori particolarmente usuranti.

1. Lavoro notturno continuativo.
2. Lavori alle linee di montaggio con ritmi vincolati.
3. Lavori in galleria, cava o miniera.
4. Lavori espletati direttamente dal lavoratore in spazi ristretti: all'interno di condotti, di cunicoli di servizio, di pozzi, di fognature, di serbatoi, di caldaie.
5. Lavori in altezza: su scale aeree, con funi a tecchia o parete, su ponti a sbalzo, su ponti a castello installati su natanti, su ponti mobili a sospensione. A questi lavori sono assimilati quelli svolti dal gruista, dall'addetto alla costruzione di camini e dal copritetto.
6. Lavori in cassoni ad aria compressa.
7. Lavori svolti dai palombari.
8. Lavori in celle frigorifere o all'interno di ambienti con temperatura uguale o inferiore a 5 gradi centigradi
9. Lavori ad alte temperature: addetti ai forni e fonditori nell'industria metallurgica e soffiatori nella lavorazione del vetro cavo.
10. Autisti di mezzi rotabili di superficie.
11. Marittimi imbarcati a bordo.
12. Personale addetto ai reparti di pronto soccorso, rianimazione, chirurgia d'urgenza.
13. Trattoristi.
14. Addetti alle serre e fungaie.
15. Lavori di asportazione dell'amianto da impianti industriali, da carrozze ferroviarie e da edifici industriali e civili.

ASSEMBLEE

Paola

**Aula scuola
professionale Dep. loc.**

**4 APRILE
ORE 10**

Napoli

Marcianise

Sala di attesa PdM

**18 APRILE
ORE 10**

• Problemi della società Cargo



CONCLUSE LE INDAGINE SU CREVALCORE:

luci e ombre sulle responsabilità dei dirigenti di RFI



LE TESI DELLA PROCURA

A distanza di due anni dal tragico incidente di Crevalcore, il Procuratore della Repubblica Enrico Di Nicola e il sostituto Procuratore Enrico Cieri hanno depositato le conclusioni contenute negli atti delle indagini preliminari. Dalla sintesi degli atti si evidenzia come la Procura esprima in modo chiaro la propria visione sull'analisi dell'incidente: si afferma, infatti, che "l'evidente complessità del sistema di disciplina della circolazione ferroviaria non avrebbe potuto consentire l'autonoma valutazione della condotta del personale di macchina del treno IR 2255, prescindendo, cioè, dalle correlazioni o interferenze con gli eventuali ed ulteriori fattori incidenti sulla regolazione del traffico ferroviario.

A giudizio della Procura, infatti, emerge che "il ritardo tecnologico dell'infrastruttura e la condotta ad agente unico (N.d.R. Macchinista+ Capotreno) non hanno indotto all'adozione di quegli "altri strumenti ugualmente efficaci"- raccomandati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti nella citata nota del 28 agosto 2003- per la prevenzione degli incidenti ferroviari nel posto movimento di Bolognina dove pure erano disposti quegli incroci veloci o convergenti, che non prevedevano l'arresto dei convogli prima dell'ingresso in stazione e rendevano dunque irrimediabile e disastroso l'eventuale errore di condotta del personale di macchina".

LE RESPONSABILITÀ DEI DIRIGENTI NAZIONALI DI RFI

Emergono, inoltre, importanti responsabilità sulle scelte strategiche relative agli investimenti per l'ammodernamento della rete ferroviaria compiute dai dirigenti di allora, Moretti ed Elia.

In particolare, la Procura ha raccolto tutte le informazioni sui programmi di investimento contenuti nel piano d'Impresa del periodo 1999-2003, sul contratto di Programma con il Ministero dei Trasporti 2001-2005, sul Piano Generale dei Trasporti approvato con delibera CIPE del 1° febbraio 2001.

Dalla lettura di questi atti si evince che la linea ferroviaria Bologna-Verona è inclusa nella direttrice europea del "Corridoio 1" Berlino-Palermo, e quindi da sottoporre ad interventi di potenziamento tecnologico e raddoppio della linea. Nel Piano Generale si afferma che **"nell'attuazione del programma degli investimenti sia prestata massima attenzione ai temi inerenti la tutela della sicurezza, al fine di assicurare il più alto livello di protezione dei lavoratori e degli utenti..."**. Secondo la Procura, quindi, "la mancanza o una non corretta installazione del sistema di Ripetizione Segnali è stata una costante in molti degli incidenti più gravi che sono accaduti in Italia nell'ultimo periodo. A tale proposito si ricordano i seguenti incidenti: Piacenza (1997), Solignano (2000),

Chiasso (2002), Casalecchio di Reno (2003) e Cuneo (2004).

Da questo punto di vista, quindi, la richiesta di archiviazione per Moretti ed Elia appare perlomeno inaspettata se si considera il ruolo decisionale che hanno svolto nel periodo preso in esame.

Ora la parola passerà al Giudice delle Indagini Preliminari che, forse nell'arco di questo anno solare si pronuncerà sulla correttezza delle richieste dei Procuratori e valuterà la decisione di rinvio a giudizio del Dirigente dei responsabili locali di RFI.

POSTILLA SUGLI EQUIPAGGI

Appare paradossale, infine, il fatto che, mentre da anni il dibattito sindacale si sta avvitando sul tema dell'Agente Solo, nella sua relazione il Prof. Diana del Politecnico di Milano (che non è certo un grande "amico" dei macchinisti) affermi che il fondamento della filosofia della sicurezza nelle Ferrovie dello Stato risiede **"...principalmente sulla capacità umana di supervisione degli eventi e di intervento nelle criticità, oltre che sul noto principio che il lavoro coordinato di due operatori esperti della materia vale più della somma delle capacità dei singoli"**.

Secondo il prof. Diana, **"nella filosofia di RFI, dunque, la sicurezza è affidata a questi due operatori i quali, in condizioni fisiche convalidate da apposite normative pertinenti la salute del personale ed una turnazione di lavoro atta ad assicurare l'integrità fisica, svolgono il ridondanza, assistendosi mutuamente, la funzione di chiusura dell'anello di controllo della sicurezza nel senso di modulare la velocità avvalendosi dei comandi di trazione e frenatura, in relazione alle indicazioni dell'Orario, ai segnali di terra, ai messaggi del sistema di blocco automatico riportati a bordo ed ai segnali diagnostici forniti dalla strumentazione di bordo."**

E' necessario, quindi, ribadire di nuovo che in Italia la sicurezza della marcia di un convoglio è affidata al fatto che, in cabina di guida, siano presenti due persone vigili, istruite sul segnalamento e sulla guida dei mezzi di trazione. Seguendo tale filosofia, la presenza o meno di eventuali dispositivi di sicurezza, quali la ripetizione dei segnali, è un solo ausilio al personale di macchina; la vigilanza sulla sicurezza di marcia del treno rimane comunque affidata ai due macchinisti."

Da che se ne desume che gli equipaggi ad Agente Unico non sono sicuri...?!

E 464 - 25

Nel caso che :

1. l'ago del tachimetro rimanga a 0 verificare stotz **IA53** quadro QC, se chiuso aprirlo e dopo 10" richiuderlo ed eseguire ancora il test;
2. si abbia la mancata accensione delle seguenti ls: attesa, avaria riduttori, avaria grave rubinetto elettronico, freno a molla o antincendio (ROTOALLARM) **la loc. è inutilizzabile**;
3. mancata accensione blocco porte/mancato spegnimento dopo rilascio pulsante, con vetture a piano ribassato in composizione, applicare le prescrizioni regolamentari;
4. l'avaria riguardi le segnalazione del controllo sospensioni , con vetture a doppio piano in composizione, la velocità massima sarà 60km/h.

SULLA WP:

Con Is PP/attesa spenta premere il pulsante LB/test fino all'attivazione della prima segnalazione e verificare rispettivamente:

1. attivazione della segnalazione ottica ed acustica ANTINCENDIO;
2. accensione a luce lampeggiante della segnalazione INTERVENTO ANTISLITTANTE;
3. spegnimento della lampada spia BLOCCO PORTE;
4. accensione a luce lampeggiante della segnalazione CONTROLLO SOSPENSIONI;
5. accensione della lamp. spia TN/AVARIA RIDUTTORI;
6. accensione della lamp. spia P/FRENO A MOLLA INSERITO;
7. accensione della lamp. spia S/AVARIA TELECOMANDO

la prova avrà avuto esito positivo, se al termine della regolare sequenza si spengerà la segnalazione S/AVARIA TELECOMANDO.

Nel caso di esito negativo delle segnalazioni di cui al punto 3 e 4 applicare le prescrizioni regolamentari come previsto per guida dalla LOC; per i rimanenti punti con eccezione del punto 2, occorre il presenziamento della loc. (idem con loc. in composizione attiva o altrimenti non controllata dalla cabina di testa);

28 - E 464

Effettuare una prova di trazione:

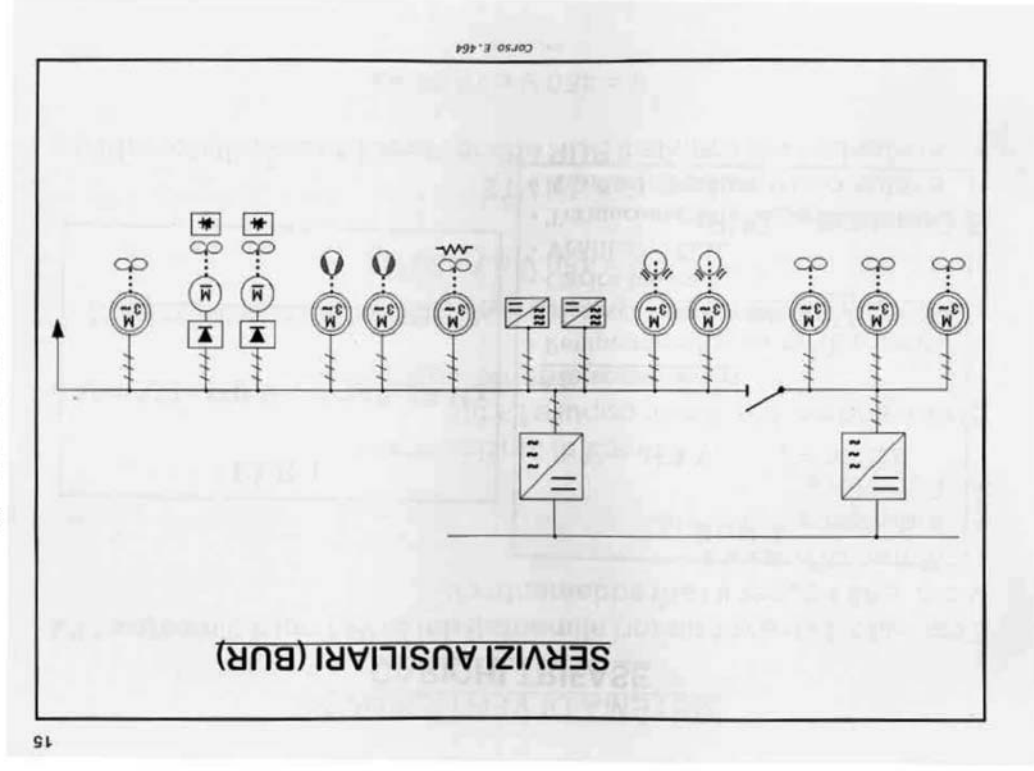
Mancata trazione: portarsi sulla loc.

Trazione regolare: verificare che almeno un CB sia in funzione

Disinserire il REC

Aprire e richiudere l'inseritore BUR sul BM

osservare che il voltmetro batterie della loc. registri un aumento di tensione maggiore di 24 V altrimenti significa che entrambi i CB sono fermi



BATTERIE

SULLA LOC:

La tensione delle batterie sulla loc. non deve scendere sotto i 26 V. Il valore della tensione è rilevabile sia dal voltmetro relativo che dai monitor strumenti (con batterie a meno di 26 V il MANUALE DI CONDOTTA prevede di fermare il treno).

Tensione batterie inferiore a 26V in caso di mancata inserzione dei CB :

Aprire e richiudere l'inseritore dei BUR

Nel caso che nessun CB si inserisca:

Agire sugli stotz BT e MT relativi

Se dopo aver agito sugli stotz nessun CB è attivo effettuare un reset batterie vds pag. 16

Con entrambi i CB guasti la loc. è inutilizzabile

La segnalazione dei CB guasti è segnalata sul monitor dalla Guida Operatore.

Il voltmetro batterie è a zero le batterie non si inseriscono:

Con luci temporanee accese dal quadro QC pulsante luminoso, verificare il negativo delle batterie nella portella inferiore del quadro QC (il commutatore IB deve stare nella posizione ABILIT).

SULLA WP:

Sulla WP le indicazioni relative allo stato BT della loc. è rilevabile tramite il voltmetro batterie e la LS circuito di comando .

Rilevando l'attivazione della lamp. spia circuito di comando e con batterie inferiori a 26 V o con la lamp. spia circuito di comando spenta ma batterie basse fino a 24 V eseguire le seguenti verifiche:

E 464 - 27

26 - E 464

Sulle WP gli strumenti del banco di manovra rivestono il significato di:
AMPEROMETRO BATTERIE: indica lo stato di marcia (carica=trazione - scarica=frenatura)
AMPEROMETRO AUSILIARI: non utilizzato
AMPEROMETRO MOTORI: dinamometro (700A = 200KN)
AMPEROMETRO TOTALIZZATORE: dinamometro loc. accoppiata
AMPEROMETRO BATTERIE: stato di carica batterie loc. (con entrambi i BUR attivi deve indicare un tensione maggiore di 29V).

La guida dalla WP è possibile sia in marcia autom.ca impostando la velocità tramite un display (REVAMPING) o impostando i valori delle lampade dell'indebolimento campo o manuale azzerando le impostazioni precedenti;

TABELLA DI VISUALIZZAZIONE VELOCITA' IMPOSTATA

	1	1-2	2	2-3	3	3-4	4	4-5	5	1- 2-3	2- 3-4	3- 4-5	1- 2-3-4	1- 2-3- 4-5
PC OFF	5	10	15	20	25	30	35	40	45					
PC LAM	50	55	60	65	70	75	80	85	90					
PC FIX	95	100	105	110	115	120	125	130	135	140	145	150	155	160

E 464 - 29**BUR**

Sulla Loc. il comando e il controllo dei BUR può avvenire da entrambi i BM (principale ed ausiliario)

In caso di avaria:

Disabilitare BM
Con lamp. spia attesa spenta riabilitare il BM
Verificare stato dei BUR
Inserire i BUR
Rilevando uno o entrambi i BUR fermi effettuare un reset batterie
Verificare lo stato dei BUR

Entrambi i BUR fermi

se si utilizzava il BM principale utilizzare il BM ausiliario e viceversa (#)

Si ricorda che l'accensione della segnalazione attesa dalla WP con ripresa della corsa non rilevando anomalità può essere dovuta ad eventuale esclusione anche di BUR o CB dalla LDV. Al termine del servizio verificare eventuali esclusioni sulla Loc.

(#) in caso di avaria del BM principale con modulo di condotta doppio agente + CT abilitare il BM AUSILIARIO e liberare la linea alla velocità di 40 km/h

32 - E 464**CASO E: perdita da apparecchiatura frenante**

isolare dal freno continuo prima un carrello poi l'altro agendo sui rubinetti di isolamento dei trasformatori di pressione e scaricando successivamente le capacità. Se la perdita persiste verificare se la perdita è localizzata su altri rotabili accoppiati.

Se la perdita cessa ma è stata esclusa un'apparecchiatura frenante applicare le prescrizioni regolamentari tenendo conto che :

massa totale = massa virtuale=72t

massa frenata = 50t

massa frenata con freno di stazionamento = 25t

SI RAMMENTA CHE IN SEGUITO AD INTERVENTI SULLE APPARECCHIATURE DEL FRENO VA SEMPRE ESEGUITA UNA PROVA FRENO.

Y
do

E 464 - 31**CASO A: CG resta a zero***Verificare in QC slotz IA45***È aperto e si riassetta**

- Portare il rubinetto del freno in RAPIDA
- Chiudere rubinetto intercettazione freno
- Portare il rubinetto in NEUTRA
- Attendere 10"
- Verificare disattivazione avaria grave rubinetto elettronico
- Rimettere in servizio il rubinetto

È chiuso o aperto ma non si riassetta

Commutare il rubinetto del freno in funzione depannage vds pag. 16

CASO B: SP non raggiunge la pressione di regime**osservare la LS compressori**

- spenta **caso D**
- accesa
- utilizzare compressori diretti
- osservare la stessa LS
- spenta : fine depannage
- accesa: la press. in SP rimane invariata **caso D**

CASO C: ricerca di una perdita in CG

- perdita da RSC
- perdita da fungo
- perdita da rubin. freno altro banco anche quello della WP
- perdita da app. frenante **caso E**
- perdita da flessibile CG
- perdita non individuata
- se riguarda SP o CP se non eliminabile **caso D**

CASO D: perdita in SP

con freno a molla disinserito proseguire la marcia solo con condizioni di almeno 6 bar in SP

30 - E 464**AVARIA PNEUMATICA**

L'avaria pneumatica può manifestarsi essenzialmente nelle seguenti modalità:

- Perdita in CG
- Mancata alimentazione della CG o CG non a regime
- Perdita nel SP
- Mancata alimentazione SP o pressione in SP non a regime
- Mancata frenatura o frenatura indebita (vds pittoграмма)

Primo caso: perdita in CG

verificare eventuale azionamento nelle rimorchiate del freno di emergenza compreso fungo e RSC anche nella WP (il riarmo della RSC può esser fatto anche con CG a 0):

controllare LS f.a.m.**accesa**

- verificare pressione in SP
- è minore di 5 bar **caso B**
- è maggiore o uguale a 5 bar
- disinserire freno a molla
- se non si disinserisce
- verificare in QB slotz IA47 se già chiuso
- togliere il fermo ed aprire e richiudere lo slotz
- se tutte le operazioni hanno avuto esito negativo isolare il f.a.m.

spenta

- portare il rubinetto del freno in SOVRACCARICA
- CG resta a zero **caso A**
- CG risale ma non raggiunge il regime

- Portare il rubinetto in NEUTRA
- Verificare pressione in SP

- Press. Risale **caso C** (perdita in CG)
- Press non raggiunge regime **caso B**



IN MARCIA... PER L'UNITÀ

di Roberto Testa

Si è svolta a Padova, il 6 marzo, un'affollata assemblea dei macchinisti dell'area nord-est, con la nutrita presenza di giovani, prevalentemente appartenenti alla cargo. Presenti colleghi provenienti da percorsi sindacali diversi, con storie diverse, semplici macchinisti, ma anche con incarichi (Rsu, Rls).

La fitta serie di interventi possono essere ascritti alle problematiche della dignità dei diritti sul posto di lavoro. Quei diritti, una volta consolidati, che oggi vediamo sistematicamente attaccati; inoltre si è discusso a lungo sulle tematiche inerenti la sicurezza. Sono emerse le necessità e i bisogni propri del lavoro (recenti incidenti, gallerie, trasporti merci pericolose, turni stressanti, e altro ancora). Questo aspetto ci ha fatto riflettere sulle tante cose del nostro mestiere che ci uniscono in ogni parte d'Italia, ma anche di quante facce è composto il nostro lavoro a seconda della divisione o dell'area geografica; curiosità e interesse da parte di tutti nel conoscere le storie di altri macchinisti

venuti fin lì da altre parti del paese, da altre esperienze, con tanti altri piccoli e grandi problemi come i propri. La voglia dei partecipanti di raccontare il proprio vissuto e di proporre idee e spunti per allargare e dar seguito alle iniziative necessarie alla soluzione dei problemi posti si è chiaramente intrecciata con la ricerca di trasversalità e di indipendenza dalle matrici sindacali di appartenenza. Il motivo ricorrente negli interventi è stato quello di non farsi bloccare dai colori o dalle tessere e di farsi invece carico direttamente dei problemi, diventando attivi e propositivi.

Al fianco di una generalizzata attività di denuncia e di dibattito sui temi che maggiormente ci preoccupano (agente solo, liberalizzazioni, orario di lavoro) l'assemblea ha deciso il sostegno alle iniziative in corso ed ha tracciato un programma più definito:

- Assemblea Nazionale dei Ferrovieri (Roma il 13 marzo) dove lanciare le proposte dell'assemblea di Padova e prima ancora di Bologna e Firenze;
- proposta per la stesura di un Libro

Bianco sulla Sicurezza da presentare alle istituzioni e ai media per portare l'attenzione sui temi di maggiore interesse per noi e per chi viaggia ogni giorno sui treni (incidenti recenti, revisione dei moduli di condotta, tagli e altro);

- apertura di una campagna di sensibilizzazione sui problemi legati al lavoro dei giovani in ferrovia (lavoratori atipici, apprendisti, part-time) con uno sguardo particolare rivolto al mondo della cargo;
- promozione di un'attività pubblica (convegno, conferenza stampa) ed estesa al maggior numero di profili professionali (non solo fra i ferrovieri) per il problema delle attività usuranti.

Chiediamo a tutti di portare il loro contributo sui temi sopra esposti, in particolare in quelle realtà non ancora collegate ai nostri circuiti e dove vorremmo stabilire un contatto continuo con i macchinisti attivi su quei territori.

Arrivederci a tutti a Roma il 13 marzo e a presto nelle altre assemblee che si stanno organizzando nel resto d'Italia.





MONUMENTI ... ALLO SPRECO



In uno dei piazzali dell'OMAV di Roma, fanno bella mostra di sé gli impianti di lavaggio treni, con sofisticati meccanismi idraulici, dotati delle più recenti tecnologie e studiati per lavare treni lunghi fino a 400 metri in tutta sicurezza (foto sopra). Forse però in pochi sanno che quegli impianti non hanno lavato **MAI** un treno. Uno di questi impianti è stato addirittura smantellato senza mai essere stato acceso. Resiste il monumentale impianto del binario "sosta 6", dotato di telecamere per il controllo e il comando dal posto centralizzato, di pannelli laterali di protezione, di lampeggianti di avviso e quanto altro necessario. Tutto è stato previsto e puntualmente realizzato, tranne ... la pendenza! Già, tutti i binari di "sosta" sono stati realizzati su una piattaforma sopraelevata in accentuata pendenza verso

Roma Tiburtina tanto che già qualche materiale, sfrenandosi per cause non ancora accertate, si è messo in movimento provocando notevoli danni. Senza voler assolutamente rubare il lavoro a Ingegneri e Architetti, ma, da semplici "meccanici", ci chiediamo: è corretto progettare dei binari **IN PENDENZA** se destinati alla sosta dei treni? Umilmente crediamo di NO. Ma se errare è umano ... perseverare è diabolico. E' mai possibile che su quegli stessi binari si installi anche un tunnel di lavaggio, sapendo che la velocità deve essere costantemente di 3 Km/h (foto a fianco), altrimenti l'impianto si disattiva?

Chi scrive lo fa con cognizione di causa, avendo effettuato le prove di lavaggio e sapendo che, dopo una intera giornata passata a provare in discesa ed

in salita, i tecnici hanno stabilito che quell'impianto non si poteva usare per i treni, ma, forse, per i pullman!

E questa sarebbe la politica del risparmio o, più semplicemente, del "**non spreco**" che si predica da anni in FS? Soprattutto vorremmo capire se è stato esaminato l'operato di chi aveva la responsabilità decisionale ed ha commissionato quei lavori e quegli impianti di lavaggio.

Temiamo di no!

Responsabilità di questo tipo sono sempre orfane, soprattutto in FS.

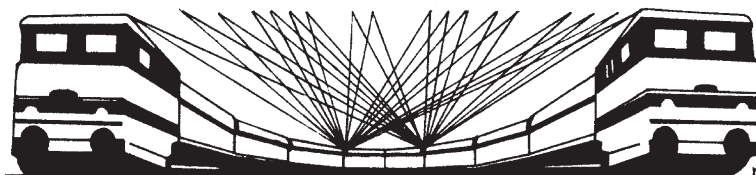
E' difficile rimanere indifferenti a simili fatti, specie se pensiamo che, quando sbagliamo noi macchinisti, magari una volta in 30 anni (e se abbiamo la fortuna di non lasciarci la pelle), siamo sottoposti a visite psichiatriche e psicologiche, ad esami sulla conoscenza e sulle capacità professionali. Insomma ci controllano attentamente ... controllano noi ... capite?

C.M.





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



17

ANCORA IN MARCIA

ancora IN MARCIA!

CAMPAGNA PROMOZIONALE ABBONAMENTO 2007

(sito internet www.ancorainmarcia.it - Mandateci la vostra mail avrete le notizie dell'ultima ora)

Per contattarci

FS 967.2218
TEL. 055 480166
Fax FS 967 2218
Fax 055 4631872
E-mail: inmarcia@tiscalinet.it
Via del Romito 7
50134 FIRENZE

Abbonamento Annuale 14 €
Per i nuovi abbonati 2007 Abbonamento
promozionale a 10 €
comprensivo dell'agenda 2007 e 2008
e "Promemoria del Macchinista"
sui Regolamenti. Per i nuovi assunti
anche due "Guide pratiche ai mezzi di
trazione" a scelta

Le nostre pubblicazioni



€ 5



€ 5



€ 3



€ 5

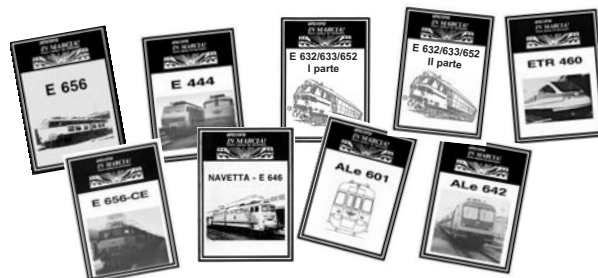
Sono disponibili le "Guide Pratiche"
dei seguenti mezzi di trazione:

E 656 - E 646/424 Navetta - E 444 R - E 656 CE -
632/633/652 I e II parte - Ale 601
- Ale 642 - ETR 450 - ETR 460
- TD 345/668 - TD 445

È in pubblicazione a schede sul giornale la E 464
Di prossima pubblicazione a scheda la E 402 A

Ogni libretto di avarie € 2,5

prezzo speciale per gli abbonati 9 libretti € 15



Il "Promemoria"
verrà inviato in omaggio
anche a tutti i nuovi
abbonati.
Sarà disponibile per
chi lo richiederà a € 3

Macchinisti il momento
è grave e necessita
della nostra unità
ABBONATEVI E
PROPAGANDATE
IL GIORNALE



PROTESTA AGENTE UNICO A NAPOLI

Amedeo Arena ITR Napoli

Il 10/12/2006 è una data molto importante per noi macchinisti napoletani. È il giorno in cui è iniziata una vera *"battaglia di civiltà"*, così si può definire la protesta contro l'A.U.

Questa volta l'A.U. veniva attuato su tratte e tracce con cui non era possibile effettuare questo *"modulo di condotta"* per ragioni di sicurezza ed autotutela sia per il macchinista che per i viaggiatori. Una vera condizione di *"degrado di sicurezza"* scaturita dal degrado del *"modulo di condotta"*, che questa Dirigenza cieca e soprattutto insensibile a questioni di sicurezza, ci ha imposto con i nuovi turni. Voglio chiarire che sono in molti i dirigenti aziendali che ignorano che il lavoratore sia una risorsa formidabile per l'Azienda, e come tale, da tutelare sia fisicamente che psicologicamente. Tutto questo a prescindere da una valutazione etico-sociale che dovrebbe aiutare a considerare il lavoratore come persona da valorizzare e non da sfruttare. Questa strategia aziendale porta a scelte incomprensibili che offendono la nostra intelligenza. L'A.U. veniva effettuato su treni pendolari del primo mattino e del tardo pomeriggio, affollatissimi, con composizioni di 9 ed anche 10 vetture M.D. (quindi senza controllo *"blocco porte"*), su tratte in fase di attrezzaggio SCMT e quindi non sicure per la mancanza a terra dell'apparecchiatura di sicurezza e con materiale vetusto. A ciò si aggiunge una perenne mancanza di manutenzione dei materiali (guasti alle porte, ai condizionatori ai gruppi statici, etc.), mancanza di un sistema idoneo di comunicazione telefonica continuo e soprattutto mancanza di strutture, mezzi e infrastrutture per il Pronto Soccorso previste dal D.M. 388/04. Per il mancato soccorso al macchinista in caso di malore, inoltre, l'azienda non dà risposte adeguate (vertenza che ora ha valenza europea). La risposta da parte di noi macchinisti e delle OO.SS. tutte, è stata immediata e coesa (tutte le sigle sindacali nessuna esclusa hanno appoggiato la protesta), come del resto era già avvenuto per gli anni addietro, questa volta però con una differenza rispetto al passato, che in qualche modo ha compromesso, secondo me, la riuscita della protesta. La questione è da imputare a una cattiva informazione veicolata tra i macchinisti e che alcuni sindacalisti favorivano, e cioè, di partire dopo

il secondo ordine scritto. Questo è stato deleterio anche perché gli ordini per iscritto non erano firmati dal capo deposito distributore che notificava, ma direttamente dal Direttore del Trasporto Regionale. Ciò metteva i macchinisti in una situazione di soggezione, perché costretti ad interloquire direttamente con la Direzione. Si deve aggiungere poi che è stato instaurato un clima di vero *"terrorismo psicologico"* da parte dei diretti superiori che cercavano di scoraggiare, in tutti i modi, il personale che si rifiutava di partire. Nonostante queste scorrettezze la protesta è iniziata bene, il 2411 dell'11/12/2006 era effettuato a triplo agente come riportato anche dalla stampa ed alcuni treni soppressi facevano pensare ad un esito positivo della vertenza. Molti macchinisti impauriti dalle false informazioni che circolavano, cominciavano a partire dopo il reitro dell'ordine scritto, inoltre chi protestava veniva sostituito con personale consenziente, e *"liberato"* dal servizio dopo 20 minuti di riserva. Questo avveniva in maniera sistematica.

Le OO.SS. Regionali decidevano unanimemente di interessare il Prefetto e l'Assessore ai Trasporti, con comunicazione scritta.

La risposta da parte della Dirigenza è arrivata ai segretari regionali e non alle segreterie (ennesima scorrettezza) in cui affermava che Trenitalia svolgeva il servizio in totale sicurezza e con certificazione che gli veniva da RFI, invitando i segretari a non diffondere notizie allarmistiche. A

questo punto si è arrivati ad un bivio con i confederali che decidono di informare gli Organi di Vigilanza mentre Or.S.A., Fast e UGL decidevano di essere più incisivi denunciando all'Autorità giudiziaria il direttore del Trasporto Regionale, con i rispettivi segretari regionali che si esprimevano in prima persona, provvedimento che andava ben oltre il mandato sindacale. A questo punto i macchinisti che continuavano a protestare erano spostati su altri servizi ed i rimanenti di quel turno decidevano di aspettare l'esito delle indagini giudiziarie.

La mia osservazione è sola questa: è possibile che oggi a circa tre mesi dalla denuncia in Procura non si vede un solo spiraglio sulla vicenda?

Le Istituzioni, attraverso i loro rappresentanti più autorevoli, ogni giorno affermano la priorità della *"Sicurezza sul Lavoro"* (100 morti al mese sono un bollettino di guerra, parole del Min. Cesare Damiano nella II Conferenza Naz. della Sicurezza di Bagnoli) e nei fatti non s'interviene, neanche dopo la denuncia di ben tre OO.SS., per la situazione di *"grave pericolo"* con cui sono effettuati questi treni sia per i macchinisti che per i trasportati.

Questa è l'unica ragione che mi ha portato a scrivere queste righe con la speranza che qualcuno di buona volontà valutando la gravità della situazione si decida ad intervenire in merito, affinché si normalizzi la sicurezza di esercizio notevolmente degradata.





Le disposizioni di RFI

Il telefono terra-treno ad onde convogliate

Dopo aver speso tanti soldi per attrezzare le locomotive, FS ha deciso di smantellare il vecchio TTT per adottare il sistema GSM-R, peggiore!

di Filippo Cufari

Prima di apparire dei nostalgici ludisti, chiariamo subito che a noi la tecnologia piace, soprattutto quella che aiuta a vivere e lavorare meglio. Perciò non abbiamo nulla contro il telefono cellulare e la tecnologia che ne sta alla base, ma il suo utilizzo come strumento di miglioramento della sicurezza della circolazione ferroviaria deve essere ben regolamentato, valutandone costantemente i limiti e potenzialità ed adeguandone, di pari passo, la normativa di riferimento.

Negli anni '70, però, c'era il telefono ad onde convogliate, conosciuto in Italia come Telefono Terra Treno (TTT) che usava come supporto trasmissivo la linea elettrica di contatto a 3000 Vc.c. La qualità del "sonoro" non era granché ma, per oltre 3300 km di rete (che sarebbero potuti aumentare), costituiva un valido strumento di sicurezza.

Però già altre tecnologie (ed altre prospettive, non necessariamente legate alla sicurezza ferroviaria) si facevano strada. Così, nel 2001, l'allora Divisione Infrastruttura comunicò che TELETTRA ITALIA (fornitore di FS) stava dismettendo la produzione di apparecchi ad onde convogliate. Così ci si orientò verso la tecnologia GSM, attraverso un accordo con TIM che tutti oramai conoscono, fino ad arrivare ai giorni nostri. In realtà, il vecchio sistema TTT è stato definitivamente accantonato solo di recente, a seguito dell'emanazione della disposizione di RFI n° 44/2006 (in vigore dal 3.12.2006).

In seguito RFI ha acquisito, al pari di altri soggetti come TIM, Vodafone, Infostrada, ecc., la licenza ventennale di gestore di telefonia mobile, e non si esclude affatto un'integrazione alla stessa, in futuro, per fini commerciali.



Telefono Terra Treno ad onde convogliate

Oggi la conformazione orografica del territorio italiano rappresenta una grande difficoltà per l'estensione del sistema GSM-R, soprattutto per la presenza di innumerevoli gallerie, per i tratti montani e per particolari situazioni critiche. Questo non era un problema per il vecchio TTT, che avrebbe potuto funzionare egregiamente in qualsiasi situazione utilizzando il pantografo del locomotore. Ovviamente si rendeva necessario estendere anche alle linee non elettrificate la possibilità di comunicazioni telefoniche certe, ma questo non sarebbe stato un grosso problema. In realtà i sostenitori del telefono cellulare pensavano a ben altro quando hanno deciso di introdurlo in FS. Uno di questi, l'attuale AD di FS Mauro Moretti, non ha mai perso occasione per lodare le *magnifiche sorti e progressive* di questa tecnologia; così, nel 2005, nella presentazione del libro "Apparecchiature di

sicurezza ad uso del personale di condotta" di Vincenzo Malara, aveva modo di ribadire che "...Nuova tecnologia vuol dire anche maggiore economicità d'esercizio, grazie alla possibilità di adottare finalmente modelli organizzativi di guida dei treni che permettono di rinunciare in piena sicurezza al secondo agente di condotta, che ancor oggi costituisce lo standard di base in Italia...". Ecco dove si voleva andare a parare! D'altronde la desertificazione costante delle stazioni ha generato altre incombenze e responsabilità per il personale del treno ma ha prodotto indubbiamente "...maggiore economicità...". A conferma di

ciò segnaliamo la prescrizione di RFI del 13.12.2006. Attraverso di essa si stabilisce che il superamento del segnale a via impedita di un tratto di linea protetto da "caduta massi", possa avvenire non più a seguito del controllo "fisico" effettuato dal capotreno sul tratto di linea interessato ma a seguito di un semplice dispaccio del DM (o DCO). Cosa avrà voluto dire?



Il primo telefono cellulare utilizzato dai macchinisti FS



I MACCHINISTI NON SONO

di Mauro Colombera e Roberto Favretto

Io e Mauro siamo lavoratori notturni con rilevanti tensioni fisiche (imputabili ad ergonomia-turni) e mentali (conseguenti a responsabilità-attenzione-stress-turni).

Lo sappiamo perché lavoriamo come macchinisti nel turno merci di Treviso.

Il 20% del nostro lavoro è notturno. La legge prevede che, in assenza di contrattazione, sia considerato lavoratore notturno chi effettua 80 volte in un anno tre ore di notte, cioè l'11% del suo lavoro. Perché la nostra contrattazione ci ha escluso?

Richiediamo nel prossimo contratto le tutele previste dalla legge al nostro orario di lavoro.

Abbiamo due strade per convincere i sindacalisti delle nostre ragioni:

- 1) quella infallibile di invitarli ad effettuare il nostro turno di lavoro per due mesi;
- 2) quella più facile di leggere quanto segue; qualora non bastasse tornare alla 1.

L'importante è arrivarci prima di parlare del nostro orario di lavoro nel prossimo contratto

FONTI NORMATIVE

Direttiva CE n° 88 del 04/11/2003 organizzazione dell'orario di lavoro

.....

Art. 8 - Durata del lavoro notturno

Gli Stati membri prendono le misure necessarie affinché:

...

i lavoratori notturni il cui lavoro comporta rischi particolari o rilevanti tensioni fisiche o mentali non lavorino più di 8 ore nel corso di un periodo di 24 ore durante il quale effettuano un lavoro notturno.

D.Lgs. 8 aprile 2003, n° 66

"Attuazione delle direttive 93/104/CE e 2000/34/CE concernenti taluni aspetti dell'organizzazione dell'orario di lavoro" G.U. n. 87 14/04/03 - S.O. n. 61

.....

Art. 13 - Durata del lavoro notturno

1 2

3. viene stabilito un elenco delle **lavorazioni che comportano rischi particolari o rilevanti tensioni fisiche o mentali, il cui limite è di otto ore nel corso di ogni periodo di ventiquattro ore.**

G.U. n. 75 del 30 Marzo 2006

CONFERENZA PERMANENTE PER I RAPPORTI
TRA LO STATO, LE REGIONI E LE PROVINCE
AUTONOME (TR e BZ)

PROVVEDIMENTO 16 marzo 2006

Intesa in materia di individuazione delle attività lavorative che comportano un elevato rischio di infortuni sul lavoro ovvero per la sicurezza, l'incolumità o la salute dei terzi,

Allegato I

ATTIVITA' LAVORATIVE CHE COMPORTANO UN ELEVATO RISCHIO DI INFORTUNI SUL LAVORO OVVERO PER LA SICUREZZA, L'INCOLUMITA' O LA SALUTE DEI TERZI

...

8) mansioni inerenti le seguenti attività di trasporto:

.....

b) personale addetto direttamente alla circolazione dei treni e alla sicurezza dell'esercizio ferroviario;

"specifica tecnica per la determinazione della esposizione al rumore del P.d.M."

elaborata congiuntamente nel 1998 da FS SpA (ASA Materiale Rotabile e Trazione) e ISPESL (ministero della Sanità).

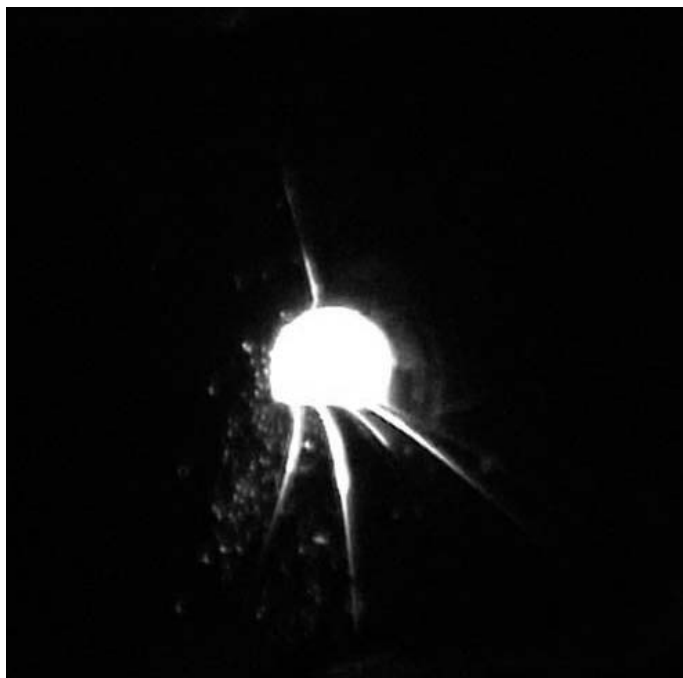
"Allegato D: principali riferimenti normativi.

L'attuale impianto legislativo italiano in materia di prevenzione e sicurezza sul lavoro si pone l'obiettivo di realizzare un ambiente di lavoro a misura d'uomo. In tale ambiente il rumore (e in generale gli agenti di rischio fisici, chimici e biologici) devono essere non solo sotto controllo ma con valori particolarmente più bassi dei valori di soglia: questo è l'ambiente ergonomico dove l'uomo si trova in condizioni di benessere psico-fisico ed in equilibrio bio-ambientale con l'ambiente di lavoro. Tale obiettivo deve essere perseguito in generale in ogni ambiente di lavoro ed in particolare laddove si svolgano mansioni che richiedano un elevato livello di concentrazione e di efficienza psico-fisica, quale è il caso delle cabine di guida dei rotabili ferroviari. L'ambiente ergonomico porta inoltre a realizzare condizioni di benessere, con un maggiore rendimento produttivo e qualitativo."



LAVORATORI NOTTURNI?

A noi contano le ore, non le 80 notti/anno. Fatta la legge...



“Sperimentazione su tre locomotori E 464, nella tratta Roma Termini - Fiumicino, del dispositivo vigilante”

Relazione conclusiva assessori, studio Carcerano, Inail, Ispesl, Università Milano Dipartimento Medicina del Lavoro, Università Cattolica del Sacro Cuore di Roma Istituto di medicina del lavoro. Giugno 2006

Pag. 8:

“Gli assessori ritengono che sarebbe auspicabile una valutazione della cabina di guida connessa alle condizioni di stress lavorativo, fatica e carico psicofisico e cognitivo a cui sono sottoposti i macchinisti, nonché su eventuali possibili criticità di tipo fisico presenti sulla cabina di guida stessa.”



“Relazione degli accertamenti riguardo agli effetti sulla salute e sicurezza dei macchinisti connesso all'uso del dispositivo VACMA; delega della Procura della Repubblica di Bologna n.

Allegato del verbale di prescrizione.
Marzo 2006

“La mansione del macchinista è complessa. In ogni cabina di guida il macchinista è impegnato in una serie di attività connesse con la gestione della marcia del treno con operatività obbligatoria da rispettare durante il servizio di condotta ed ha a disposizione alcuni punti di interfaccia e di dispositivi, la cui ubicazione è diversa nei diversi tipi di rotabili su cui è installata.

Nell'esecuzione dei suoi compiti, il macchinista si deve quindi attenere a regole e procedure standardizzate, ma che richiedono anche una certa autonomia decisionale, ed è gravato da una elevata responsabilità, che comporta un sovraccarico psichico.”

“Guida sullo stress legato all'attività lavorativa”

Commissione Europea, Direzione generale Occupazione e affari sociali, unità D.6
manoscritto terminato nel 1999

“Il lavoro in *due turni* crea meno problemi, a parte le difficoltà connesse all'uscire di casa presto per il turno del mattino che inizia generalmente alle 6 (Si riesce a fare colazione? Sono disponibili mezzi di trasporto?) e le conseguenze del turno pomeridiano sull'interazione con figli in età scolare e prescolare, sui rapporti con parenti e amici e sulla partecipazione ad attività culturali, politiche e sindacali. Il più problematico di tutti gli orari di lavoro è quello che prevede *turni irregolari*, come spesso avviene nei servizi di trasporto. In questi casi la necessità di adattarsi ai cambiamenti di orari entra a far parte della vita quotidiana, senza possibilità di effettuare previsioni e con scarse possibilità di far fronte alle difficoltà che ciò comporta. Inoltre variano irregolarmente non soltanto le ore destinate al sonno ma le stesse fasi di sonno, risultando così insufficienti a garantire il riposo.”

QUESITI

a cura di Savio



DOMANDA

Nell'impianto associato di Sassari, con l'entrata in vigore dei nuovi turni invernali, il turnista ha predisposto delle giornate, dove, a causa di soppressioni dei treni, si effettuano delle giornate di servizi compatibili graficate in turno con un orario di inizio e di fine. Secondo l'interpretazione dei Capi Deposito di Sassari il Pdm in tali giornate può essere utilizzato oltre tale fascia oraria sino ad un limite max di due ore in base alla circolare T.U.32.1/1065 del 3.08.81. A mio parere ciò è una errata interpretazione della circolare stessa. Sarei grato per una vostra cortese risposta

Macch. Pasca Giacomo Sassari

RISPOSTA

La Questione non è nuova, ma nonostante siano passati ormai oltre 25 anni dalla data di emanazione della circolare sulla variazione del servizio comandato, esistono ancora problemi circa l'applicazione del punto 8 della circolare stessa, che recita espressamente: *"per soppressione programmata di treni, in sede di contrattazione dei turni potranno essere concordate variazioni di turno prevedendo servizi anche sostitutivi anche per località diverse da quelle turnificate o periodi di utilizzazione nei nastri stessi."*

La citazione è inequivocabile, nei nastri stessi, significa evidentemente all'interno di quei nastri graficati, in caso contrario, la normativa avrebbe previsto modalità specifiche come per i casi di variazione del servizio comandato a causa di forte ritardo o di soppressione anche parziale del servizio, espressamente regolati dai punti 5 e 6 della circolare, dove molto chiaramente si fa riferimento alle due ore di superamento del termine della prestazione programmata.

Il fatto che la soppressione programmata sia una condizione diversa è un dato oggettivo e per questa ragione la circolare (che è frutto di un accordo sindacale sulla regolamentazione dell'orario di lavoro) ha previsto un punto specifico diverso, proprio perché diversa è la situazione che viene prospettata.

Infatti, l'intenzione prevalente è quella di contrattare nei turni l'immissione di un numero maggiore di servizi, prevedendo anche varianti nei casi in cui siano presenti, appunto, delle soppressioni programmate.

La presenza di periodi di utilizzazione con servizi compatibili deve essere quindi una eccezione e come tale deve essere considerata; la sua compatibilità è rappresentata dall'utilizzazione in posizione di disponibilità nei nastri stessi, così come avviene per i TIB.

Pertanto, il CD del tuo impianto è necessario che adegui i comportamenti a questa normativa concordata tra le parti, che ha carattere contrattuale e valenza nazionale.

Vogliamo anche precisare che su norme che abbiano tali connotazioni non possono esistere interpretazioni unilaterali e, qualora sorgessero dubbi in tal senso (ma non è questo il caso), dovrebbero essere le stesse parti contraenti a fornire una interpretazione univoca della normativa vigente.

DOMANDA

A seguito della ventilata chiusura di un presidio cargo vorrei porre alcune domande:

- 1) possono trasferire in un altro presidio distante 150Km essendoci invece nell'impianto di appartenenza un presidio del trasporto regionale?
- 2) nell'ipotesi di trasferimento solo di una parte di macchinisti con quale metodo andrebbe fatta la graduatoria? (circ. 25 assunzione anzianità di qualifica?)
- 3) pongo 3 casi : Macch. con corsa prova 1988 assunto da aiuto macch. nel 1979; Macch. ass. nel 1987 proveniente dal genio; Macch. ass. da mip nel 1985 (corsa prova 1989). Qual'è l'ordine per un eventuale trasferimento?

Peppe Rizza

RISPOSTA

Viste le condizioni in cui versa il trasporto merci ferroviario nel nostro Paese e la spinta forzata verso la liberalizzazione del TPL che le varie regioni si apprestano a mettere a gara, la situazione prospettata nel quesito appare molto realistica per molti impianti della rete.

In passato abbiamo sempre puntato a spostare la produzione dove più elevata era la presenza del personale negli impianti proprio per evitare di aggiungere disagio al nostro lavoro che già ne presenta tanti e visto che abbiamo anche la fortuna di avere una produzione dinamica, che possiamo, cioè assegnare indifferentemente ad un impianto piuttosto che ad un altro.

Questa filosofia è stata definitivamente affossata perché con il CCNL vigente è possibile per la società disporre la mobilità individuale del personale non solo in accoglimento di una propria richiesta, ma anche in seguito a comprovate esigenze tecniche, organizzative e produttive.

Invitiamo a leggere attentamente quanto previsto, a tale proposito, nell'articolo 40 del CCNL A.F..

Ovviamente, la società formulerà i provvedimenti di mobilità facendo scegliere al personale la località presso la quale intende trasferirsi, anche per evitare contenziosi relative alle "comprovate esigenze tecniche, organizzative e produttive".

Ovviamente una volta accertato che il provvedimento di mobilità è motivato, il trasferimento potrà avvenire (caso limite) anche presso qualsiasi impianto d'Italia, con la corresponsione dell'indennità di trasferimento prevista dall'art. 73 CCNL A.F..

- Per rispondere al punto 1 del quesito, possiamo dire che il trasferimento può essere disposto a qualsiasi distanza, come sopra citato, ma deve essere comprovata l'esigenza tecnica, organizzativa e produttiva che nel nostro caso non sussiste perché vi è un impianto associato della DTR e perché la società dovrebbe dimostrare l'effettiva impossibilità di utilizzare il personale in questione anche per mezzo di trasferimento di produzioni verso quell'impianto.

- Nell'ipotesi che sussistessero i presupposti (punto 2) i criteri per determinare la priorità nel disporre il trasferimento è definita al punto 8 dello stesso art. 40 CCNL A.F., tenendo conto della minore anzianità di profilo, della minore anzianità di servizio complessiva, della minore età anagrafica e di eventuali figli minori a carico; non possono essere disposti trasferimenti senza consenso per i lavoratori che abbiano compiuto 50 anni di età o che rientrino nelle tutele previste dalla legge 104/92.

- Pertanto il riferimento alla circolare 25 (punto 3) non ha alcun peso significativo, salvo che per la valutazione della minore anzianità nel profilo, che non è, però, l'unico criterio a cui attenersi.



L'AFORISMO DEL MESE

Un **aforisma** o aforismo (dal greco aphorismós, definizione) è una breve frase che condensa - *similmente alle antiche locuzioni latine* - un principio specifico o un più generale un sapere filosofico o morale.

La maggior parte dei diritti sociali è rimasta sulla carta. L'unica cosa che si può dire è che sono l'espressione di aspirazioni ideali cui dare il nome di "diritti" serve unicamente ad attribuire loro un titolo di nobiltà. [...] Solo genericamente e retoricamente si può affermare che tutti sono eguali rispetto ai tre diritti fondamentali: al lavoro, alla salute, all'istruzione.

[N. Bobbio, *L'età dei diritti*, 1990]

Saluti, Maurizio Badoni

Dagli Impianti

UDINE - Informiamo i viaggiatori

13 febbraio 2007. Stazione di Udine, ore 15:00 circa. Uscita dal sottopasso, un gruppo di pendolari: capisce che il loro treno oggi non è in ritardo ... è soppresso! ... SCIOPERO! Non ne avevo sentito parlare neanche io, quindi mi avvicino e scorgo tra la folla due ferrovieri che distribuiscono volantini e si scusano personalmente per il disagio arrecato.

Da che mondo è mondo i "pendolari" sono incattiviti: il treno per loro è una costrizione, il lavoro li vuole sempre più flessibili e sempre più lontani da casa.. il viaggio in treno non è per raggiungere la località delle ferie ... il viaggio in treno è tempo rubato alla propria esistenza ...

Subito dopo lo stupore ... la grazia, il garbo, la cortesia di due giovani, un capotreno e un macchinista, che nella loro giornata di sciopero, avevano deciso che rimetterci una giornata di stipendio non sarebbe bastato. I due colleghi erano lì ad informare gli utenti sulle motivazioni dello sciopero! I viaggiatori prendevano il volantino, leggevano, si calmavano, capivano la causa e salutavano i due con una pacca sulle spalle ...

"...Grazie per le denunce che fate,... grazie per occuparvi anche della nostra sicurezza,... fate bene a scioperare,... avete la nostra solidarietà ..."

Complimenti ai colleghi, al RSU del Friuli Venezia Giulia Divisione Regionale, ai sindacati che, cogliendo le richieste dal basso, hanno sostenuto lo sciopero all'unanimità. Complimenti per la grande unità dimostrata e il senso di responsabilità nei confronti dei viaggiatori per i disservizi cagionati. Un esempio di civiltà: il ferroviere al servizio di una società. Una società può funzionare se funziona ogni servizio pubblico essenziale garantendo diritti, sicurezza, qualità. Il coinvolgimento della gente è fondamentale, ogni rivendicazione può essere accolta solo se l'opinione pubblica è in grado di coglierne le motivazioni... BRAVI

Luigi De Donno ghigne@libero.it

FIRENZE - Lavagnini, dopo 86 anni

Molti ferrovieri conoscono Spartaco Lavagnini come il palazzone del Servizio Materiale e Trazione. Quel palazzone è stato venduto e per utilizzare i locali oggi FS paga l'affitto. Ma per i ferrovieri toscani, Spartaco Lavagnini è un personaggio mitico, da ricordare e commemorare. Nato a Cortona il 6 settembre 1889, Lavagnini compì gli studi di ragioneria ad Arezzo e venne a Firenze nel 1910 come impiegato nelle Ferrovie del Regno. Nel giro di pochi anni divenne un dirigente politico e sindacale tra i più stimati e apprezzati. Morì il 27 febbraio 1921, assassinato da una squadra fascista, nella sede del sindacato ferrovieri in Via Taddea, a Firenze. Appresa la notizia i ferrovieri iniziarono uno sciopero spontaneo che coinvolse l'intera area fiorentina, dando vita ad una rivolta contro gli abusi fascisti.



Il pensiero di Lavagnini è ancora oggi attuale. Egli era attento all'unità dei lavoratori al di là degli ideali politici; schietto nei giudizi, esprimeva il proprio pensiero senza preoccuparsi, ad esempio, di criticare alti esponenti della stessa sinistra in cui militava, accusandoli di aver trascinato il paese nel primo conflitto mondiale; né si preoccupava di essere fuori dal "coro", quando sottolineava che l'ala cosiddetta riformista era utilizzata per moderare la spinta rivendicativa del mondo del lavoro che richiedeva pace, giustizia sociale, migliori condizioni di vita e di lavoro.

FRANCIA



SNCF insegue un nuovo record a 540 Km/h

Le ferrovie francesi vogliono raggiungere all'inizio del 2007 la velocità di 540/km all'ora. Il precedente record di SNCF risale al 1990 quando, nel corso di una prova, il TGV Atlantique ha raggiunto la velocità di 515 km/h. Il nuovo test è previsto a febbraio sulla linea Parigi Strasburgo. Verrà impiegato un TGV adattato a una nuova motrice della Alstom. a febbraio sulla linea Parigi Strasburgo. Verrà impiegato un TGV adattato a una nuova motrice della Alstom.



Ancora in Marcia
RIVISTA DEI MACCHINISTI

Firenze 17 aprile

sala DLF ore 9,30-17,00

Convegno

I PROBLEMI DEI GIOVANI ED IL FUTURO DEI MACCHINISTI

Proposta di lavoro:

Brevi introduzioni di

- un membro della Redazione
- un RLS
- un giovane
- un macchinista Cargo
- un RSU sul contratto
- una donna macchinista

Si prosegue in commissioni

1 Giovani (*precariato, assistenza, ecc.*)

2 Sicurezza (*agente solo, libro bianco, ecc.*)

3 Cargo (*crisi societaria*)

4 Contratto e turni (*situazione, proposte*)

5 Donne (*problematiche attinenti*)

Conclusioni in assemblea plenaria

Il convegno è aperto a tutti

Macchinisti non perdetevi questo appuntamento

NO ALL'AGENTE SOLO!

