

ANNO XXVI - N. 5 - 2007

ancora

www.ancorainmarcia.it

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

ROMA, 8 Maggio 2007

I MACCHINISTI MANIFESTANO PER LA SICUREZZA E PER IL TRASPORTO CARGO

DAVANTI AL PARLAMENTO



CONSULTAZIONE NAZIONALE
 Compila e invia la scheda



PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli - Proprietà: Associazione Augusto Casrucci onlus - Stampa: Litografia I.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 - CONTRIBUTITO: 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.



RICOSTRUIAMO L'UNITÀ!

Non basta la volontà di 130 Macchinisti venuti a Firenze da tutte le località e appartenenti a tutti i sindacati. E non basteranno neppure le schede della consultazione in corso fra i Macchinisti che, ci auguriamo, condivideranno l'iniziativa e contribuiranno a qualificarne gli obiettivi.

L'unità va creata su obiettivi chiari e condivisi ed è una condizione che va conquistata (e difesa!) giorno dopo giorno, superando i tanti problemi, accantonando le storie del passato, i pregiudizi, le appartenenze ideologiche e d'organizzazione.

Tutte difficoltà apparentemente da poco, ma pretestuosamente alimentate da chi l'unità dei macchinisti non la vuole. E non ci riferiamo solo al "padrone" che, ovviamente teme questo processo, ma nella nostra realtà ferroviaria, pensiamo anche ai vertici sindacali che da sempre temono l'unità di chi lavora, perchè minaccia le "unità di vertice" appositamente costruite per le ambite cabine di regia e funzionali alle pastoie e agli spazi clientelari con cui fidelizzare iscritti e abituare all'interesse individuale. E' così che i vertici sindacali costruiscono piattaforme lontane dalle esigenze dei lavoratori, ma alla quali, piaccia o no, tutti si debbono inchinare.

"Il dogma della divisione" non è una esclusiva storica degli antichi romani (dividi et impera), ma un male più volte vissuto dalla nostra categoria la quale ha pagato e sta pagando sulla propria pelle le divisioni in termini di disagio ed insicurezza sul lavoro, di peggioramento della qualità della vita e di un orario di lavoro che ha raggiunto livelli insopportabili (nemmeno il decreto fascista del 1923 era così pesante!).

Oggi, per la terza volta nella storia dei macchinisti, dobbiamo riconquistare le 8 ore massime di lavoro!!!

Oggi, mentre i problemi della sicurezza nei servizi, della salute dei lavoratori e del disagio sociale e psichico della società moderna occupano i mass media, a noi chiedono di viaggiare da soli!!!

L'esigenza di ripartire dalla partecipazione attiva nelle scelte rivendicative (consultazione) per ritrovare la vera

unità tra i macchinisti e per ricostruire rapporti di fiducia tra colleghi, con storie e sindacati diversi, non è solo una assoluta necessità, ma anche una intima soddisfazione per chi nell'attività sindacale antepone i problemi di merito dei macchinisti all'interesse di avere qualche iscritto in più alla propria organizzazione ...

Riteniamo che discutere assieme, decidere assieme, partecipare assieme, lottare assieme per condividere vittorie (ma eventualmente anche sconfitte) sia molto più gratificante che arretrare in silenzio, giorno dopo giorno, per scelte e decisioni assunte da altri.

Sappiamo che non a tutti piace questa iniziativa e che qualche "sindacalista graduato" (che per dirla come Gramsci parla con la stessa logica del padrone) sta adoperandosi affinché l'Assemblea Nazionale dei Macchinisti muoia ancor prima di nascere.

Sappiamo che qualche sindacato vede in questa nostra unità una forza che può



Da Ancora in Marcia 1983

VERONA - In occasione di un incidente furono arrestati due macchinisti. I sindacati dichiararono i loro scioperi in giorni diversi.

L'assemblea rifiutò queste date di sciopero e ne dichiarò uno in altra data effettuandolo al 100%

creare ostacoli ai suoi, non sempre chiari, obiettivi.

Noi, sinceramente, non riusciamo a comprenderne i motivi e se qualcuno che è contrario alle consultazioni e all'unità ce lo volesse spiegare saremmo ben felice di pubblicarlo su questo giornale.

MACCHINISTI, SIETE PRONTI ? SI RIPARTE !

APM
ASSOCIAZIONE PROFESSIONALE
MACCHINISTI

Chi ci organizza è l'In Marcia ed attorno al giornale ruotano il Coordinamento 12 Gennaio, l'A.P.M., La Talpa di Milano, l'Assemblea Nazionale, RLS di Trenitalia e tanti, tanti RSU.

Ci siamo riuniti a Firenze nel Convegno del 17 Aprile sul futuro dei macchinisti, la sala DLF era strapiena, abbiamo detto come la pensiamo sul nostro lavoro, donne ed uomini macchinisti.

In minoranza sono passati coloro che volevano un movimento di tutti i ferrovieri, in minoranza chi voleva chiamarlo COMU 2007, chi voleva chiamarlo CUB macchinisti.

Siamo stati noi a spiegare che ci sarebbe piaciuto chiamarla Associazione Professionale dei Macchinisti SMA, ma che "ALLA COSA" non gli si doveva dare nome e che eravamo di tutti i sindacati; la nostra era UNA ASSEMBLEA NAZIONALE DEI MACCHINISTI, trasversale quindi a Partiti e Sindacati.

Le Commissioni hanno poi redatto una bozza contrattuale, che Vi chiederemo di integrare e riconsegnare all'organizzazione del Movimento; faremo altre assemblee e decideremo le iniziative, anche di lotta, **sempre insieme.** Solo così è possibile nel 2007 riunire il PdM!

Maggiori notizie: sull'In Marcia e su La Talpa in uscita.

Associazione Professionale Macchinisti



8 maggio - Convegno al Sacro Cuore

SALVIAMO LE FERROVIE



ANCORA IN MARCIA

PER LA CARGO CONTRO L'AGENTE SOLO

Sala gremita, qualificati interventi e unanime sdegnoso dissenso al piano industriale presentato da Moretti e fatto proprio dal governo. Un piano che ricordiamo prevede oltre 10.000 esuberanti, un solo macchinista alla guida dei treni, la chiusura di scali merci e la riduzione di questo importante servizio ormai ridotto al lumicino.

I partecipanti al convegno erano parlamentari, sostenitori di questo governo e qualcuno ha anche fatto uno sforzo di comprensione verso il ministro dell'economia Padoa Schioppa, che si è stropicciato le mani quando si è visto presentare un piano di risanamento che prevede il pareggio delle FS entro il 2008.

Ma, non di meno, tutti i presenti, dal sottosegretario Paolo Cento (Verdi), da Pedrini (Italia dei valori) a Ricci (capogruppo alla commissione trasporti del PRC) a Tibaldi (PdCI) e agli altri (sen. Pollice e Malcalza), si sono indignati verso non solo il piano presentato, ma anche contro le posizioni troppo tenere e "attendiste" dei sindacati ferroviari. Abbiamo potuto constatare con piacere che le nostre posizioni erano in perfetta sintonia con loro anche sul problema per noi molto sensibile sull'agente solo. Addirittura, hanno condannato le posizioni del sottosegretario del governo, inviato dal ministro Bianchi, nella commissione trasporti ad affermare che le posizioni sulla sicurezza dovevano tener conto del cattivo bilancio delle FS (sic!).

Ci auguriamo che le loro posizioni non siano personali, né di circostanza, ma rappresentative dei loro partiti anche perché alcuni si sono impegnati a presentare una mozione che richiede, dopo il mancato disastro di Treviso, la nomina di una commissione parlamentare, per verificare la validità e l'efficienza della tecnologia tanto decantata da Moretti e compagni. Infine, è stato approvato un documento contro il piano d'Impresa, l'agente solo, la dismissione della Cargo ed i tentativi di contrapporre fra di loro le diverse qualifiche ferroviarie.





Roma, 8 maggio 2007

SICUREZZA E AMBIENTE

In estrema sintesi sono queste le parole con cui chiediamo attenzione sui livelli di sicurezza in ferrovia (doppio agente in macchina) ed il rilancio del trasporto merci che invece Trenitalia pare proprio stia smantellando pezzo dopo pezzo. Siamo a Roma, a manifestare, davanti al Parlamento ci facciamo vedere e... sentire.



I MACCHINISTI HANNO UNA LUNGA TRADIZIONE...



Una bella giornata di sole. Una bella giornata in tutti i sensi. Anche stavolta abbiamo "seminato". E poco importa se poi quando arrivano i risultati tutti se ne intestano i meriti: l'importante è il risultato. Anche stavolta ci dicono che è già tutto fatto, che l'agente solo è dietro l'angolo, che sono tutti d'accordo e che non c'è nulla da fare, che Cargo verrà ridimensionata ancora. La lunga ed importante storia dei macchinisti ci dice che possiamo farcela; possiamo farcela anche questa volta. Non dipende dagli altri, ma da ognuno di noi.

Perché se è importante che la politica ci ascolti, è altrettanto importante che noi siamo pronti a fare la nostra parte.

Deputati e Senatori parlano con noi...





LETTERE CONTRO L'AGENTE SOLO CONSEGNATE ALLA MANIFESTAZIONE DELL'8 MAGGIO

LETTERA AI RAPPRESENTANTI ISTITUZIONALI SULLA
SICUREZZA FERROVIARIA

MORTI SUL LAVORO E SICUREZZA NELLE F.S.

Onorevoli Senatori, Onorevoli Deputati e Onorevoli Ministri,
Ci rivolgiamo a Voi per richiamare l'attenzione su quanto sta accadendo nel settore del trasporto ferroviario nazionale.

Come sapete il processo di riforme nelle FS, avviato nel lontano 1985, non ha generato i miglioramenti promessi in termini di efficienza e di sicurezza né, tantomeno, in termini di bilancio. E' infatti di grande attualità la crisi finanziaria delle ferrovie, nonostante i 130.000 ferrovieri in meno, la svendita del patrimonio immobiliare, la fantasiosa creazione di molte nuove imprese interne al Gruppo ed il frenetico rimescolamento degli assetti societari avvenuti in questi anni.

L'autonomia gestionale delle FS, perseguita come un toccasana, ha prodotto invece la moltiplicazione dei costi improduttivi ed ha sottratto al controllo democratico degli Organi dello Stato le scelte strategiche ed i risultati della gestione. Risultati insufficienti che sono sotto gli occhi di tutti sulla affidabilità, sulla sicurezza, sulla qualità, sulla puntualità, sui dati disastrosi di bilancio, sul trasporto merci, una volta fonte di guadagno, e oggi ridotto al lumicino.

In questi giorni Vi sarà sottoposto il nuovo Piano d'impresa in cui si propongono ancora tagli al personale, compreso quello addetto a mansioni di sicurezza, tagli al servizio e al trasporto merci con chiusura degli scali ed un ulteriore ridimensionamento del traffico merci su rotaia.

Fra questi provvedimenti che si vorrebbero attuare, vi è, in particolare, l'eliminazione del 2° macchinista già tentata in epoca fascista con l'introduzione del pedale a uomo morto. Si dice che "oggi c'è la tecnologia", ma non si dice che questa tecnologia, già in atto da noi da un po' di tempo, ha causato le tragedie di Crevalcore (17 morti), di Roccasecca ed altre mimetizzate per i danni più contenuti.

Si dice che "è così in tutta Europa", ma non si dice che le ferrovie europee sono state ricostruite dal dopoguerra per un solo macchinista e non hanno subito, come la nostra, quelle tragiche ristrutturazioni sulle manutenzioni, sulle linee e sulla circolazione dei treni (desertificazione delle stazioni). Ristrutturazioni che ci hanno, portato dalla ferrovia più sicura d'Europa di una volta (grazie al merito del doppio macchinista), ad una fra le peggiori e che già sono costate alla nostra categoria di macchinisti ben 54 morti! (vedi diagramma)

Il 2 maggio u.s., a Treviso, è stata evitata una nuova tragedia. Il tratto di linea ed i mezzi coinvolti erano tutti attrezzati con i nuovi sistemi SCMT a cui si dà tanto credito, ma che, nella circostanza, sono risultati assolutamente inutili. Il disastro è stato evitato unicamente perché uno dei due macchinisti ha scorto tempestivamente la coda di un treno merci fermo sullo stesso binario (in cui si viaggia a 140 Km/h) attivando la frenatura rapida.

Vi chiediamo di **COSTITUIRE UNA COMMISSIONE PARLAMENTARE** per verificare questo ed altri episodi, perché i cosiddetti "nuovi sistemi di sicurezza", vengono spacciati per tali al solo fine di introdurre un solo macchinista alla guida dei treni che, oltre alla disumanizzazione del nostro lavoro, comporterebbe una ulteriore incidentalità e molte tragedie.

Tutto ciò viene proposto proprio quando dal Presidente della Repubblica e dall'intero Paese si invoca maggiore sicurezza sul lavoro.

Dare il consenso a questo meno sicuro modello di lavoro comporterebbe gravissime responsabilità anche da parte Vostra.

I Macchinisti F.S.

Roma, 8 maggio 2007

Ai partiti dell'Unione CARI COMPAGNI CI STATE DELUDENDO!

Quasi tutti i macchinisti per storia e tradizione hanno votato per voi sperando in una svolta sociale del Paese, un miglioramento di vita e di lavoro ed anche un rilancio delle nostre ferrovie.

Un rilancio necessario per lo stato di sfascio nelle quali sono state ridotte sia per la qualità del servizio viaggiatori sia per l'esuità del trasporto merci, una volta fonte di grande ricchezza e oggi ridotto al lumicino (8%) rispetto alle altre ferrovie europee che trasportano oltre il 30% delle merci nazionali.

Non solo non abbiamo visto alcun rilancio ma il piano condiviso del governo prevede tagli ancora di organici, tagli di treni e addirittura la chiusura di scali merci.

Ma c'è di più! Mentre nel paese si parla di sicurezza sul lavoro (54 di noi sono tragicamente morti) si propone la guida dei treni con un solo macchinista così come fece Benito Mussolini nel 1939!

Abbiamo resistito 50 anni a ministri e governi democristiani e ci voleva un ministro che si dice "comunista" ed un governo di centrosinistra er riportarci ad un lavoro più disumano e insicuro per noi e per i viaggiatori.

Cari compagni... Noi ci prepariamo ad una dura lotta ma con tanta amarezza e franchezza vi diciamo che ci state fortemente deludendo!

Esposto alla Procura

Vista la gravità degli intendimenti delle FS presenteremo un esposto alla procura della repubblica, alla quale è demandata la sicurezza dei lavoratori e dei cittadini, allegando le relazioni delle ASL e le ricerche di università che hanno ritenuto "ininfluente la sicurezza e dannosi per la salute dei viaggiatori" i sistemi di sicurezza che l'azienda intende attuare.



MANCATO DISASTRO

Sarebbe bastato che il fatto fosse accaduto col buio, con la nebbia o, ancora meno, che ci fosse stato un solo macchinista distratto da una delle mille cose che durante il servizio ti costringono a spostare lo sguardo e di disastri ne avremmo un altro, con uguali o peggiori conseguenze di quello di Crevalcore. Stavolta non crollava il pedale, ma il mito dell'SCMT.



Le immagini di Crevalcore, Avio e Roccasecca. Scommettono sulla buona sorte quando parlano di agente solo.

COS'E' ACCADUTO A TREVISO?

Sono le ore 9, 25 di giovedì 3 maggio 2007. La linea Udine - Mestre è a doppio binario con blocco Conta Assi, attrezzata con SCMT. Anche la locomotiva del treno 2449 ha l'SCMT. Il treno transita dalla stazione di Spresiano con i segnali a via libera. La velocità massima passa a 140 Km/h. E' verde anche il segnale di avviso del PBI che precede la fermata di Lancenigo, da dove deve transitare per fermarsi poi alla prossima stazione di Treviso. Sul lungo curvone in fondo, i due macchinisti scorgono in lontananza qualcosa. Ma è un treno, è fermo sullo stesso binario. Il rumore della rapida inonda la cabina, mentre la coda di quel treno si avvicina velocemente. Poi le immagini si fanno meno veloci, rallentano, rallentano ancora. Finalmente fermi. Mancano circa 150 metri all'impatto con la coda del merci 53395. In quel tratto si va a 140 Km/h

LA RICOSTRUZIONE DEGLI EVENTI

Il precedente treno viaggiatori 2845 era stato fermato alla Protezione di Treviso e ricevuto attraverso la spiombatura degli apparati. Pare che tale operazione determina la immediata disposizione a V.I. anche del PBI intermedio su cui sopraggiungeva il merci 53395 che si arresta dopo aver occupato la sezione. In tale condizione sul monitor della stazione di Treviso non si vedrebbe più il treno merci. Nel frattempo il DM di Spresiano, verificata la tardata liberazione della sezione, dovendo far transitare il treno 2449, chiede a Treviso la via libera telefonica. Treviso, non scorgendo altri treni in tratta, dà il giunto del treno viaggiatori ricevuto in stazione.

Spresiano spiomba gli apparati e fa transitare il treno 2449 e **LO IMMETTE PERO' SULLA TRATTA OCCUPATA DAL MERCI.**

A quanto pare, la forzatura degli apparati permette la disposizione a via libera dei segnali. L'SCMT è collegato ai segnali e indica via libera incondizionata pur se la sezione è occupata.

Solo la prontezza e l'esperienza dei due macchinisti ha evitato una tragedia di enormi proporzioni.

Se i fatti rispondono alle descrizioni che ci sono pervenute, possiamo dire che il mancato disastro di Treviso conferma e mette a nudo tutte le deficienze del sistema SCMT che è propagandato come sicurezza assoluta solo per favorire la folle introduzione del macchinista solo. "Noi lo avevamo detto" sembrerebbe una frase fatta, ma basta leggere oggi i contenuti di pag. 5 del numero di AiM n. 2/2007 per capire bene che tutti sanno, anzi tutti hanno sempre saputo.

E SUBITO PARLANO DI ERRORE UMANO

Ancor prima che i ferrovieri comprendessero esattamente cosa era accaduto "radio rotaia" trasmetteva già la solita versione : errore umano.

Ma le tecnologie e i sistemi di sicurezza non servono proprio ad evitare l'errore umano?

Agli onorevoli che sono venuti a Roma, a sentire le nostre ragioni abbiamo chiesto una Commissione Parlamentare: vedremo



CONTRO L'AGENTE SOLO DOPO IL FAST, ECCO LA UILT

Sebbene le posizioni espresse vanno verificate, rimane il fatto che il Fast, per primo, ha rotto l'assordante silenzio del fronte sindacale e che, adesso, è la Uilt a porre delle questioni condivisibili sull'utilizzo dell'agente solo. Certo, si potrà obiettare su una impostazione anziché un'altra, ma è sempre meglio del silenzio, perché esiste un detto "chi tace acconsente".

DOPO TREVISO ... BASTA CON I TRUCCHI

Il mancato disastro di Treviso, dove sia la linea che il locomotore erano attrezzati con il "miracoloso" e decantato SCMT, segue la vicenda del treno 2306, finito nei campi a PM Panicale. Anche in questo caso, linea e mezzi erano attrezzati con SCMT.

Questi fatti costringono a riesaminare ciò che è stato detto sulle "nuove tecnologie". Più volte, nelle pagine di questo giornale, abbiamo spiegato che la ripetizione segnali (non essendo stata aggiornata) è come una telecamera a bassa definizione, ma ha una visione continua, mentre il sistema SCMT può paragonarsi ad una fotocamera ad alta definizione che costruisce il successivo percorso sulla base dell'immagine "scattata" nella boa precedente, ma che è "cieca" fino alla boa successiva.

Non noi, ma le FS, già nel 1969, attribuivano a tale sistema "discontinuo" una bassa affidabilità (ved. pag. 5 AIM 2/2007).

I sistemi di sicurezza veri presuppongono garanzie e certezza che non sussistono nel sistema SCMT.

Tuttavia, se continuano a chiamarla sicurezza e se tutti lo ripetono, rischiano di convincere anche noi, ma sia chiaro: è un'affermazione falsa, per far passare l'agente solo.

Claudio Grimaldi

Dov'è il paracadute?

Crevalcore dimostrò con la più cruda realtà che il Vacma non evitava gli incidenti.

Tutti dicevano: manca il paracadute, manca l'Scmt. Pochi sanno che è come la ripetizione discontinua, abbandonata proprio sulla Bologna-Brennero perché ritenuta inadeguata. Oggi ancora la cruda realtà. A Spresiano (TV), ha dimostrato che l'Scmt a boe non è un "paracadute": ha ripetuto l'errore umano, non lo ha corretto. Se non abbiamo la foto del disastro di Treviso è solo perché due macchinisti hanno visto la coda del merci. Il monitor Scmt era acceso con via libera incondizionata!!

Roberto Santi

Il Testo della lettera Uilt al Ministro dei Trasporti

Siamo venuti a conoscenza che con la prescrizione n° 430 del 6/3/2007, RFI ha introdotto una sostanziale modifica all'IPCL (Istruzione Personale Condotta Locomotive) ad uso del Personale di Macchina e l'ISPAT (Istruzione Servizio Personale Accompagnamento Treni) ad uso del Personale di Bordo, in materia di AGENTE UNICO:

la possibilità di affidare il mezzo di trazione ad un solo agente di condotta non è più limitata ai mezzi leggeri o a quelli con la cabina di guida intercomunicante con il comparto viaggiatori, ma è stata estesa a tutti i mezzi, purché dotati, sia a bordo che a terra, dei previsti sistemi di sicurezza (SCMT, RSC, ERTMS, ecc.).

Il combinato disposto della suddetta prescrizione con la n° 3227 del 6/12/2006, relativa ai treni merci realizza, di fatto e senza alcun confronto in merito con le parti sociali, "L'Agente Solo" su tutti i mezzi e per tutte le tipologie di traffico ferroviario, lasciando alle stesse il mero confronto sulle relative ricadute sul personale e sui conseguenti limiti d'orario di lavoro.

Ad oggi, l'unico impedimento per Trenitalia ad estendere tale modulo di equipaggio a tutti i treni è costituito dalla normativa dell'Agente Unico (che altro non è se non l'agente solo dei treni viaggiatori, in quanto unico agente a cui viene affidato il mezzo di trazione).

La decisione di RFI, oltre che andare contro l'impegno da Lei assunto e, ad oggi, rispettato da Trenitalia, va ad esclusivo discapito della stessa Azienda di proprietà dello Stato; è stato dato il via libera, infatti, alle altre società concorrenti che circolano sull'Infrastruttura Nazionale. Tale atto è ancora più grave se si considera il fatto che, ad oggi, non è ancora garantita la continuità del collegamento telefonico terra-bordo/bordo-bordo lungo tutto il tragitto del treno e su tutto il territorio nazionale; nessuno conosce, inoltre, i tempi in cui ciò sarà realizzato.

La maggior parte del parco rotabili di Trenitalia è datato di oltre venti anni e, quindi, studiato per due agenti presenti in cabina di guida che, solo con la contemporanea presenza, riescono a coprire l'intera visuale alla testa del convoglio.

I convogli per servizio viaggiatori non sono ancora idonei allo svolgimento del servizio in sicurezza per i trasportati, con particolare riferimento a quelli non comunicanti con la cabina di guida:

in caso, soprattutto, di guasto ai sistemi di sicurezza (a terra o a bordo), il Capo Treno, obbligato a portarsi in cabina di guida, lascerebbe completamente isolati i viaggiatori dal personale del treno, senza alcuna possibilità di comunicare se non con il segnale di emergenza che potrebbe bloccare il treno in posizioni pericolose (es: viadotti o gallerie) per l'incolumità dei viaggiatori.

Alla luce di quanto esposto ed in attesa che la problematica di cui sopra venga affrontata nelle sedi competenti, si chiede alla S.V. in indirizzo che lo stesso vincolo posto ed accettato da Trenitalia, sia esteso anche alle altre Imprese ferroviarie circolanti sull'intera infrastruttura ferroviaria nazionale.

Distinti Saluti
4 aprile 2007

**Il Segretario Nazionale Uiltrasporti
Dario Del Grosso**



Iniziamo il dibattito **LE NOSTRE SPECIFICITÀ E LE NOSTRE RICHIESTE**

Nella sintesi della scheda della consultazione sono state solo indicate rivendicazioni che necessitano di ulteriori analisi e chiarimenti. Cerchiamo di iniziare il dibattito affrontando qui di seguito il problema del lavoro notturno e della qualità della vita in relazione al riposo settimanale, rimandando in altra pagina il problema dello stipendio in relazione alla valutazione del lavoro.

LAVORO NOTTURNO

Nessuno può asserire che il lavoro notturno sia uguale al lavoro diurno. Ne consegue che stabilire lo stesso orario settimanale per chi lavora di giorno e per chi lavora di notte è una palese ingiustizia. Da qui la necessità di "indicizzare" un plus valore al servizio notturno che già nel passato avevamo quantificato in 1=1,5 (ovvero ogni ora di lavoro notturno equivale ad 1 ora e mezzo del lavoro diurno). Indicizzazione non solo da conteggiare nell'orario settimanale, ma anche nell'orario lavorativo continuato notturno. (Ovvero se il nastro lavorativo diurno fosse stabilito in un massimo di 8 ore la notte non si potrebbe lavorare più di 5,30 circa). In più il servizio notturno deve essere ampliato: non solo, come per tutto il mondo del lavoro, dalle 22 alle 6, ma deve essere considerato ugualmente lavoro notturno anche quello dopo le 6 (fino al termine del servizio) quando il lavoro inizia prima. Questo perché lo sforzo fisico da affrontare non cessa alle ore 6, ma continua anche nelle ore successive.

Il servizio di notte per i macchinisti è un elemento molto delicato ed anche pesante se si pensa che già nel primo numero di In Marcia del 1908 il macchinista Augusto Castrucci, fondatore della rivista, lo affrontava reclamando la necessità di non fare due notti consecutive. Sono passati 100 anni ed ora lo dobbiamo davvero affermare con forza e determinazione.

**Milano
18 giugno ore 10**

**Partecipate al convegno su:
Sonno • Turni • Lavori usuranti**

RIPOSO SETTIMANALE E QUALITÀ DELLA VITA

Il nostro mestiere ci costringe ad una vita asociale con rinunce continue come essere liberi i giorni festivi e le domeniche.

Da qui la necessità che almeno nel "riposo settimanale" ci sia la possibilità di un vero recupero fisico e di ritrovare la normalità con la famiglia.

In pratica vogliamo affermare che non solo sono necessarie una quantità di ore pari a tutti gli altri ferrovieri, ma è anche necessaria una pari qualità del riposo ovvero due giornate solari con la ripresa del lavoro dopo le 6. Negli ultimi contratti ci sono state garantite le ore annuali, ma è arrivato il momento di ritornare alla qualità, all'obbligo del doppio riposo solare più la ripresa dalle ore 6.

**Catania è
il nuovo
presidente
dell'Atm
milanese**



Non sappiamo se ha già finito i tanti e tanti soldi ricevuti come liquidazione delle FS per il "pregiato lavoro" svolto nella nostra azienda, ma sappiamo che su proposta del sindaco Letizia Moratti è stato nominato Presidente della azienda dei trasporti milanese ATM.

Così, dopo i miliardi riscossi dalle FS, potrà incassare tanti soldi per la carica di presidente di questa importante azienda di trasporti.

Non vogliamo entrare nelle sue capacità (o incapacità), ma vogliamo richiamare l'attenzione su come questi manager siano paragonabili a Paperon de Paperoni foraggiati coi soldi dei cittadini dai loro sostegni istituzionali e dagli amici dei loro partiti.



MORTI BIANCHE:

130 morti - 25.000 invalidi - 1 milione di infortuni all'anno

L'Italia è una repubblica fondata sul lavoro: così recitano le prime parole della Costituzione Italiana.

Oggi ci troviamo in una Repubblica basata sul profitto e fondata sulla precarietà, sui bassi salari e sull'assenza di sicurezza sui luoghi di lavoro.

1.300 morti, 250mila invalidi e un 1.000.000 di infortuni l'anno.

Le cifre sopra riportate e fornite dall'Inail sono sbagliate per difetto, in quanto non vengono calcolati gli infortuni che vengono nascosti e non denunciati, gli incidenti anche mortali in cui l'ente non apre una pratica di risarcimento (come gli incidenti stradali o ferroviari dove vengono coinvolti lavoratori che viaggiano come passeggeri), non vengono conteggiati i decessi per malattie professionali, eccetera eccetera.

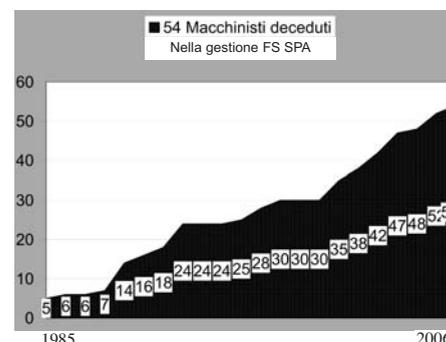
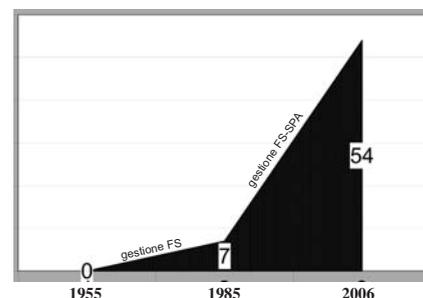
La strage è molto più grave di quanto è direttamente e drammaticamente evidenziato dai 1.300 morti l'anno, perchè bisognerebbe sommare anche queste morti "collaterali". Insomma, di lavoratori ne muoiono più che in guerra, se ne vanno in silenzio, nell'indifferenza, li raccolgono come sacchi e li catalogano per la statistica, una strage che non finisce mai.

Il Presidente del Consiglio Romano Prodi **li ha definiti martiri**: sbaglia concetto, perchè **quello corretto sarebbe trucidati in nome del profitto**; le loro morti sono da considerare dei veri e propri crimini sul lavoro. *Per anni i governi hanno fatto a gara a depenalizzare i reati commessi in violazione delle norme sulla sicurezza nei luoghi di lavoro, ridimensionando gli*

uffici degli ispettori del lavoro e tagliando i fondi necessari a questo servizio per risanare il debito pubblico.

Questo genocidio, nascosto dalla stampa e dalla televisione in complicità con le forze politiche, è stato consentito dalla totale deregolamentazione dei rapporti di lavoro, che ha eliminato ogni diritto conquistato con le lotte e dal soffocamento e limitazione della rappresentanza sindacale delegata al sindacato istituzionale. È ora di indignarsi e di urlare la nostra rabbia, è ora di autorganizzarci per smascherare questa ipocrisia, che accende e spegne i riflettori a secondo della convenienza politica del momento.

MACCHINISTI MORTI IN INCIDENTI
CONFRONTO FRA GESTIONI FS E FS-SPA



Gravissimo infortunio a Maria Nanni

La nostra cara compagna di lavoro, Maria Nanni, capotreno nell'impianto di Pisa, ha subito un grave infortunio sul lavoro.

Ancora una volta le porte delle vetture dei treni mettono a repentaglio la vita delle persone. Dopo aver dato il pronti al suo treno, il 538, nella stazione di Genova, è rimasta intrappolata con il braccio nella porta della vettura (gran confort vecchio tipo) che si è chiusa inaspettatamente e violentemente a treno fermo.

Rimasta con il braccio bloccato ed il corpo fuori è stata trascinata per circa duecento metri fino a quando alcuni viaggiatori non sono riusciti a fermare il treno con il freno di emergenza.

Fortunatamente la sua esperienza e la sua prontezza di riflessi le hanno consentito di non subire le gravissime conseguenze frequenti in questi casi.

Maria ha subito, oltre al forte shock, soltanto delle ferite al braccio.

Le carenze di sicurezza a bordo dei treni tornano prepotentemente alla ribalta: gli incidenti che avvengono a causa delle porte sono i più frequenti nelle FS, sia per i viaggiatori che per i lavoratori, e sarebbe molto grave sottovalutare questo ennesimo episodio che si somma a tanti altri avvenuti anche di recente e che solo per fortuite circostanze casuali non ha assunto contorni tragici.

Sulle porte dobbiamo elaborare una iniziativa che costringa le FS a risolvere definitivamente il problema e che imponga alle autorità di accertarne le cause e le eventuali responsabilità tenuto conto della ripetitività della prevedibilità e della gravità del fenomeno.

A Maria un forte abbraccio da tutti noi e un augurio di pronta guarigione.

Siamo sicuri che questa brutta esperienza non farà altro che rafforzare il suo impegno di sempre, sui diritti e sulla sicurezza, a favore dei ferrovieri e di tutti i lavoratori e che sarà presto ancora con noi in tutte le nostre battaglie politiche e sindacali.





Ancora SULL'AGENTE SOLO

di Roberto De Paolis - Parma

Cari colleghi,

Sento circolare voci insistenti sul fatto che prima o poi viaggeremo ad Agente Solo perché:

- a) abbiamo un deficit enorme (circa 2 miliardi di €)
- b) c'è la concorrenza che prossimamente viaggerà ad Agente solo sulla Cargo;
- c) ci sono le gare d'appalto del trasporto regionale e arrivano gli stranieri e le altre compagnie ad Agente Solo;
- d) nel 2010 arriva Montezemolo e Della Valle con treni ad AV ad Agente Solo.
- e) dobbiamo risparmiare la quota di sconto sulle tracce che lo Stato non paga più (K2) che ammonta a 280 milioni di €, quindi dobbiamo tagliare 5000 macchinisti circa.
- f) Tutti in Europa viaggiano da soli e la nostra anomalia deve essere eliminata.

Vorrei ancora una volta, sommessamente e senza fare polemiche con nessuno, far notare alcune cose.

Nessuna impresa ferroviaria di grandi dimensioni in Europa è in attivo. Non è pensabile risanare un buco di 2 miliardi di € partendo dal macchinista. Non andremmo comunque in attivo neanche facendo l'Agente Solo con le 38 ore di lavoro settimanale già

previste nel CCNL delle AF. Chiederci questo sacrificio è umanamente inaccettabile. Questo non toglie che il settore macchina può dare un contributo al risanamento, ma imponendo condizioni certe di rigore ed efficienza economica sul costo del lavoro dei Dirigenti e Quadri, vincoli d'orario a tutte le imprese concorrenti (con la clausola sociale) e garanzie sul rilancio dei volumi di traffico.

La bassa produttività della nostra Divisione Cargo è dovuta solo ad una gestione aziendale a dir poco dispendiosa e conseguente alla Divisionalizzazione del '99: riunificando le tre divisioni di Trenitalia i costi si ridurrebbero considerevolmente. Abbiamo un gruppo dirigente abnorme e un numero di quadri sproporzionato rispetto alle esigenze organizzative. **L'equipaggio, quindi, è l'ultimo dei problemi.** Con il progetto di Capovolgimento, comunque, in grado di fare fronte al problema. Non parlo, poi, del fatto vergognoso che in Italia si trasporta il 6% delle merci su rotaia e che il Governo continua ad agevolare il trasporto pesante su gomma e non fornisce alcun supporto al ferro. Del problema, quindi, non se ne possono far carico solo i macchinisti. **C'è lavoro per tutti, basta fare più treni merci.** Il bilancio si risana sia aumentando le entrate, facendo più treni, sia utilizzando meglio il personale. Cominciamo con l'aumento dei

treni.....

Le città sono intasate, i blocchi del traffico per smog si moltiplicano, il clima va a farsi benedire e siamo ancora qui a discutere sulla produttività del trasporto regionale: vale il discorso del punto 2 sia sugli incentivi del Governo sia sulle economie di scala conseguenti dalla riunificazione di Trenitalia. C'è bisogno di più treni e di più linee. Per quanto riguarda le gare d'appalto, in Emilia Romagna i francesi non si sono più presentati (chi sa il perché me lo può spiegare?) e la gara sarà vinta da un Consorzio di Trasporti formato da Trenitalia e le altre Società già esistenti in Regione. Anche qua con un adeguato equipaggio, con due agenti abilitati alla condotta, non ci sarebbero problemi a recuperare qualcosa nel settore macchina, **ma questo è l'ultimo dei problemi.**

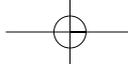
Quando saranno completate le linee ad AV/AC ne ripareremo...intanto non si capisce perché i treni che rendono debbano essere dati ai privati e lo Stato debba fare solo treni in perdita. Se i treni saranno telecomandati come ci dicono (e quindi potrebbero essere senza macchinista) servirà sempre qualcuno a bordo che controlli l'efficienza delle apparecchiature, assista i viaggiatori e intervenga per l'antincendio. Poi vedremo se dare ai privati solo i profitti e noi cittadini prenderci tutti i debiti.

Quando in Europa si introduceva l'Agente Solo, tanti anni fa, le conoscenze in materia di igiene del lavoro e di medicina ergonomica non erano così avanzate come nella situazione attuale: tutti sanno che lavorare da soli comporta conseguenze psicofisiche indesiderate sulla condizione del lavoratore e problemi per la sicurezza della circolazione. La nostra è stata un'anomalia positiva da valorizzare. Se gli altri hanno avuto un'altra storia, impariamo dagli errori degli altri per non ripeterli anche noi. Cerchiamo di cogliere il miglior livello di sicurezza realizzabile e le migliori tecnologie. **L'ultimo dei problemi è l'equipaggio.....**

Scusate se sono sempre così "monotono e ripetitivo...."



Crevalcore, in basso le 17 salme pietosamente coperte



QUANTO VALE UN MACCHINISTA?

Alessandro Pellegatta - Milano

Qualche notte fa, Domodossola, il nostro locomotore allineato a quello svizzero arrivato con il treno EN che noi condurremo fino a Milano. Lui è solo, noi siamo in due. Gli sguardi si incrociano, un saluto, un merci in traversata ci permette di avviare un dialogo purtroppo breve; il nostro incontro viene presto interrotto dal segnale basso aperto. Ci saluta dicendoci in un italiano dalle forti inflessioni tedesche: **“non cedete, per nessun motivo”**. Le sue parole ci accompagneranno per tutta la tratta.

Quando finisco di lavorare ed arrivo a casa sono stanco, ma prima di riposare prendo a caso una delle tante pubblicazioni specifiche che ho accumulato vicino al letto, e rileggo le frasi sottolineate qualche giorno prima. Sindacalisti che parlano come *manager*, se non peggio: ricollocazioni, fondi per gli esuberanti, bilanci... Già, i bilanci da riassetare. A ricordarcelo sono dei sindacalisti distaccati che parlano di incrementare la produttività (altrui), sindacalisti impuniti per i disastri di cui sono corresponsabili assieme all'impresa (la divisionalizzazione, uno per tutti), sindacalisti che mentono sapendo di mentire quando parlano di clausola sociale, loro che in questi anni di sociale hanno favorito solo il *dumping* andando a firmare accordi da brivido per i macchinisti delle imprese cargo, dove la notte ed il giorno si equivalgono, [s]parlando di un mercato cui cercano di farci credere di esser garanti di regole certe. La rabbia prende il sopravvento sulla stanchezza quando penso al fatto che quegli stessi signori già firmatari del Contratto delle Attività Ferroviarie (che ci ha cacciato 80 anni indietro nella storia) andranno a trattare sull'equipaggio, sugli orari delle nostre notti; vorrei trascinarli sotto quel locomotore svizzero, come sotto tutti gli altri locomotori dove in più occasioni ho sentito le stesse parole e gli stessi incitamenti, a fargli sentire la viva voce di chi l'agente solo lo subisce e non può o non riesce a ribellarsi.

Il sonno è passato e scrivo queste

poche righe.

Non parlerò degli effetti nefasti della liberalizzazione ferroviaria nel vecchio continente, delle sue ricadute negative sulla sicurezza, dell'aumento esponenziale degli *SPAD* ad agente solo; di ciò abbiamo scritto molto nel sito e nel giornale della talpa, citando le *loro* fonti (UIC, UE, Imprese), a quegli scritti rimando.

Scrivo delle speranze e delle certezze che assieme abbiamo costruito in questi mesi negli incontri e nelle assemblee cui ho partecipato.

In queste occasioni, alle singole appartenenze, divisioni, rancori, incomprensioni abbiamo anteposto

un impegno comune e trasversale per cercare di non farci travolgere dalle macerie, superando una realtà frammentata che in questi anni ha visto la nostra categoria soccombere alle logiche dell'azienda e delle dirigenze sindacali firmatarie del CCNL.

Dove questa trasversalità si è palesata, ha prevalso la volontà di riscatto.

Oggi più di ieri il nostro lavoro è sotto tiro. Oggi più di ieri le campagne strumentali contro il doppio macchinista riprendono fiato.

Quanto vale un macchinista? Migliaia di "errori umani" di meno, tanto per cominciare. Loro lo sanno, ma fanno altri tipi di conti, inaccettabili.

La lotta contro il Vacma e quella per riassumere i licenziati hanno dimostrato che con la determinazione si ribaltano i rapporti di forza e si vincono battaglie considerate impossibili.

E' in arrivo una battaglia da vincere, nessuno di noi deve venir meno al proprio compito.

L'ORARIO DI LAVORO E LA LEGISLAZIONE

Una rete di norme in cui non restare intrappolati

Il pdm non deve lavorare 13 ore, ma 7 o 10.

Fast Ferrovie ha recentemente ribadito che i limiti lavorativi individuati nel contratto hanno valore di tutela per la salute e sicurezza del lavoratore. Questo in applicazione delle direttive europee e del dlgs 66/2003 (per approfondimenti vedi pag. 7 Ancora IN MARCIA n°1/2007)

L'intervento dell'O.S. si è reso necessario dopo che un intraprendente responsabile alla produzione ha emanato disposizione per far lavorare i macchinisti 13 ore e riposarne 11 !!!

L'azienda insiste nel tentativo di applicare a tutti i lavoratori solo le tutele minime previste dal quadro normativo (derogando pure ove possibile).

In questo modo si falsa lo spirito delle norme che è di limitare l'orario lavorato tanto quanto serve per garantire salute e sicurezza del lavoratore.

Potrebbe un macchinista lavorare 13 ore mantenendo sempre al pieno le proprie facoltà?

Auspicio che anche le altre organizzazioni sindacali assumano una posizione più chiara nel merito.

Sul sindacato oggi grava un'ulteriore responsabilità: conoscere il limite umano oltre il quale il macchinista potrebbe commettere errori (vedi direttiva CE 49/2004 punto 20 premesse), limite entro il quale deve smettere il lavoro.

Il prossimo contratto deve definire un sistema sufficientemente deterrente, per entrambe le parti, a disincentivare la prestazione lavorativa quando è a rischio la salute del lavoratore.

Oggi questo non avviene; da un lato il dipendente ricerca la retribuzione straordinaria. Dall'altro l'azienda se la cava ponendo inidoneo l'uomo che ha perso la salute o, nel caso peggiore di incidente, si finisce con l'attribuire all'errore umano la responsabilità. L'errore umano è invece quello iniziale chiedere orari impossibili al lavoratore.

Discutiamone a Milano nel convegno del 16 giugno.

Rls cargo Venezia Roberto Favretto



CONTRO L'AGENTE SOLO:

QUALCOSA SI MUOVE

Dal congresso Partito dei Comunisti Italiani (il Partito di Bianchi) un no all'agente solo.

IL PDCI HA DECISO, AL CONGRESSO SVOLTO A RIMINI NEI GIORNI SCORSI, DI SOSTENERE IL TRASPORTO FERROVIARIO, DI RESPINGERE GLI ESUBERI E L'AGENTE SOLO. NON E' MOLTO, MA E' DIVENTATA LA LINEA DEL PARTITO DEL MINISTRO DEI TRASPORTI E DI TUTTI I PARLAMENTARI DEL PDCI.

QUELLO CHE SEGUE E' UNO STRALCIO DELL'ODG APPROVATO, IL TESTO COMPLETO E' SUL SITO <http://www.comunisti-italiani.it/frames/index.htm>

RIFONDAZIONE COMUNISTA

Seppur in modo meno formale e impegnativo ha partecipato ai nostri incontro con onorevoli ed esponenti (il deputato Ricci, Boghetta, Maccari, ecc.) che hanno compreso le nostre ragioni e si sono impegnati a starci a sentire. Verificheremo gli atti, ma riteniamo che il messaggio sia giunto. Di sicuro abbiamo rotto il monologo di FS che ripete: la sicurezza c'è e vogliamo l'agente solo come in Europa.

PAOLO CENTO DEI VERDI

Esponente dei Verdi ed oggi sottosegretario all'economia. Dai Verdi anche alcune voci stonate, ma siamo convinti che l'on. Cento, spesso presente e sempre attento alle nostre segnalazioni, saprà utilizzare le sue capacità per portare il suo contributo, riteniamo, tra l'altro, che abbia compreso cosa poteva accadere a Treviso

MA ANCHE LA DESTRA

La laicità del nostro Giornale ci impone di rammentare e sottolineare come anche la destra, in particolare A.N. abbia sollevato la questione della sicurezza in ferrovia. Lo riportano gli organi di stampa del 9 e 10 maggio.

Speriamo che il vento cambi, Comunque, contiamo su noi stessi. Organizziamoci per fare la nostra parte.

(...) il nostro partito è impegnato da sempre ad ostacolare una simile deriva delle Ferrovie e ad impedirne lo smantellamento. Le ferrovie, al pari di altri servizi pubblici, quali l'acqua, la sanità, la scuola, la previdenza, la ricerca, ecc. devono essere sostenute, controllate ed indirizzate dallo Stato in difesa della sicurezza e del diritto alla mobilità dei pendolari e dei viaggiatori, dei diritti dei lavoratori e di un servizio sicuro, efficiente e razionale gestito nell'interesse della collettività; oggi la nostra presenza nel Governo, con un ministero importante quale quello dei Trasporti, se da un lato ci espone al rischio di critiche, forse inevitabili viste le criticità del settore, contemporaneamente ci offre anche una grande opportunità da sfruttare – come in molti casi è già avvenuto – attraverso una iniziativa politica forte che impegni tutte le compagnie ed i compagni – con particolare riferimento alle presenze istituzionali di ogni livello – a rilanciare il trasporto ferroviario come servizio pubblico essenziale e strategico per il Paese. Per far questo è necessario che il Partito assuma impegni prioritari per:

- 1. tutelare i livelli di sicurezza, di qualità ed efficienza;**
- 2. sostenere e rilanciare il trasporto ferroviario viaggiatori e merci;**
- 3. impedire ulteriori i tagli alla rete e al numero di servizi;**
- 4. salvaguardare in tutti i livelli di esercizio delle funzioni ferroviarie l'occupazione e le professionalità necessarie a garantire la qualità del servizio e la sicurezza dei lavoratori, in proposito opponendosi ai modelli europei di "agente solo" e "macchinista unico";**
- 5. salvaguardare il cosiddetto trasporto sociale a lunga percorrenza nord-sud;**
- 6. salvaguardare l'unicità del gruppo FS ed in particolare la pubblicità della rete;**
- 7. separare le funzioni di gestione da quelle di sicurezza e di regolamentazione della circolazione ferroviaria, in analogia a quanto accade con il "Codice della Strada";**
- 8. sostenere ed incentivare l'utenza pendolare mediante lo sgravio IRPEF delle spese per abbonamento con mezzi di trasporto pubblico;**

Rimini, 29 aprile 2007



C'ERA ... LA CARGO IN CALABRIA

di **Alessandro Vincenzi**

Un titolo forte per evidenziare la grave situazione che si vive in Calabria.

Per lungimiranza ed esperienza sindacale possiamo affermare che le Ferrovie dello Stato nella nostra regione stanno per sparire, in misura rilevante e visibile *ad occhio nudo* nella Cargo, ciò a causa di manovre politiche officiose e nonostante nel 2003 tale settore sia stato premiato dalla Società sia per l'alta produttività che per la minore incidenza di infortuni.

Tale situazione è stata gestita in modo sostanzialmente unilaterale dalla Società ed ha portato progressivamente ed inesorabilmente, prima alla dismissione della dirigenza (trasferita a Napoli-Marcianise), poi con l'accordo capestro che ha definitivamente distrutto tutto quello che di positivo si era riuscito ad ottenere negli anni dopo varie ed aspre lotte sindacali.

Evidente è la domanda che vi state ponendo: ma i sindacati dov'erano?

I sindacati sono sempre stati sufficientemente presenti, ma in buona sostanza erano poco interessati alla Cargo e, quando si è trattato di trasferire le competenze dirigenziali in Campania, non hanno reagito in alcun modo; al contrario, hanno firmato l'accordo del 23 Maggio 2006.

Sì, perché è bene rendere noto che, dopo decine di incontri con la Società il cui ordine del giorno prevedeva la richiesta del rispetto degli accordi faticosamente conquistati negli anni precedenti sulle istanze più semplici ed ovvie per lo svolgimento del nostro lavoro (quali mense, dormitori, taxi, turni più umani, pulizia dei locomotori, ecc.), ancora il 22 maggio 2006 (a 24 h dalla firma del fatidico accordo), si constatava l'assenza di un benché minimo tentativo di "avvicinamento" tra le parti, le quali poi hanno chiuso l'incontro dichiarando lo stato di agitazione del personale con conseguenti azioni di sciopero.

Cosa sia accaduto nella notte ancora non lo abbiamo capito, perchè in

barba a tutto quello che si era detto il giorno prima, le O.S. firmavano un verbale che annullava tutti i precedenti accordi senza ottenere nulla in cambio.

Ma perché così tanto accanimento contro i macchinisti?

La risposta dei colleghi non si è fatta attendere, tanto che dopo le dimissioni dalla O.S. ORSA dei due RSU Roberto Scuto e Alessandro Vincenzi, sono seguite ben 70 disdette del P.d.M. verso tutte le O.S. e non solo dal settore Cargo.

E pensare che proprio da questa tormentata Regione doveva avvenire il rilancio della Cargo nazionale, dove,

spostando solo il 5% della movimentazione di container da nave a ferrovia dal Porto di Gioia Tauro, si sarebbero effettuati decine e decine di treni al giorno, rendendo il trasporto merci più celere e più sicuro verso tutta l'Europa; ma ciò, per incapacità politico-sindacali, allo stato dei fatti, **NON AVVERRÀ.**

L'unica strada percorribile è il risveglio delle coscienze dei colleghi calabresi, sperando inoltre di compattare nuovamente la categoria per far rinascere la nostra Calabria, e di riflesso la Cargo tutta, rifacendo nostro il motto che ci ha sempre contraddistinto: **"UNITI SI VINCE"**.

Quando la solidarietà rischia di diventare una insopportabile ed assurda discriminazione

ancora

IN MARCIA

Rivista mensile dei macchinisti F.S.

Firenze, 7 marzo 2007

A Mauro **MORETTI**
a.d. di Fs Spa

E, p.c. Dr. Giuseppe **DEPAOLI**
Direzione Relazioni Sindacali

Oggetto: richiesta attivazione trattenuta a ruolo volontaria di un'ora di paga per i familiari di Massimo ROMANO, operaio FS, morto sul lavoro a Monterotondo il 15 novembre 2007.

La rivista dei macchinisti, "ancora IN MARCIA", con la presente chiede sia concessa la possibilità, a tutti i dipendenti del Gruppo, di effettuare una sottoscrizione volontaria mediante trattenuta a ruolo di un'ora di paga anche nei confronti della famiglia dell'operaio Massimo Romano, dipendente di RFI, morto sul lavoro il 15 novembre scorso mentre lavorava con un martello pneumatico su binari della linea Roma-Orte.

Ciò in analogia a quanto attuato a favore dei familiari dei macchinisti Giancarlo Maschi, Walter Mazzi e Salvatore Librizzi.

La nostra visione solidale del mondo del lavoro, la necessità di azioni incisive sui temi della sicurezza del lavoro e di assistenza ai familiari, ci induce a chiederVi di attivare immediatamente le procedure contabili necessarie, per avviare la sottoscrizione anche per il nostro compagno di lavoro perito a Monterotondo e per eventuali altri casi analoghi a noi sconosciuti, fin dal prossimo ruolo paga di Marzo 2007, dandone opportuna informazione a tutti i dipendenti.

Come macchinisti sentiamo infatti la necessità di ribadire il nostro sostegno a tutte le vittime del lavoro senza alcuna differenza o steccato, poiché apparirebbero del tutto ingiuste ed irragionevoli, in particolare di fronte agli infortuni mortali che, purtroppo, continuano a funestare le Fs.

Certi di un vostro immediato riscontro vi poniamo un cordiale saluto

E 464 - 41



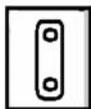
REC

FISSA: contattore REC chiuso condotta alimentata
LAMPEGGIANTE CHIAVE NON INSERITA
SPENTA: disinserito
 Sulla WP con IR aperto tale segnalazione ha anche la funzione di verifica della tensione di linea



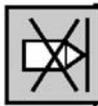
AVARIA TELECOMANDO

Solo sulla WP revamping, sulle altre l'indicazione è fornita dalla lampada spia S



CONTROLLO SOSPENSIONI

In caso di accensione a luce lampeggiante 60 Km/h fino a termine corsa



AVARIA TACHIGRAFICA

Verificare stotz Ia53



ANTISLITTANTE

Intervento antisaltante / antipattinaggio
 In WP lampada spia AS FISSA



AVARIA ANTIPATTINAGGIO

In WP lampada spia AS lampeggiante
 Le GDA la cui edizione di stampa è più recente ammettono, con segnalazione di avaria attiva a velocità diversa da 0, il solo cambio banco verso la LOC

44 - E 464

INDICE ARGOMENTI

| | |
|--|----|
| Principali abbreviazioni | 3 |
| Principali caratteristiche tecniche | 4 |
| Ubicazione principale apparecchiature | 5 |
| Descrizione impianto pneumatico | 6 |
| Descrizione parte meccanica | 10 |
| Anomalie meccaniche..... | 11 |
| Sblocco del freno a molla..... | 12 |
| Descrizione parte elettrica..... | 14 |
| Operazioni AT in corridoio..... | 15 |
| Estrazioni chiavi gialle | |
| Esclusione AT trolley | |
| Sostituzione valvola carica filtro | |
| Operazioni BT in corridoio..... | 16 |
| Reset BATTERIE | |
| Esclusione FRANCHINI | |
| Commutazione rubinetto elettronico | |
| Avaria monitor..... | 17 |
| Mancata abilitazione BM LOC / WP | 18 |
| Apertura/mancata chiusura IR (guida dalla LOC)..... | 19 |
| Apertura/mancata chiusura IR (guida dalla WP)..... | 21 |
| Assenza/insufficienza trazione (guida dalla LOC)..... | 22 |
| Assenza/insufficienza trazione (guida dalla WP)..... | 23 |
| Prova delle segnalazioni sulla LOC | 24 |
| Prova delle segnalazioni / TLC sulla WP | 25 |
| Avaria BT (Batterie/CB)..... | 27 |
| Avaria BUR..... | 29 |
| Avaria pneumatica | 30 |
| Disposizioni per il recupero | 33 |
| Parking | 35 |
| Quadri / stotz..... | 36 |
| Significato pittogrammi dei BM | 38 |
| Disposizione lampade spia sui banchi di manovra LOC / WP | 42 |
| Significato simbologie pagina diagnostica..... | 43 |



E 464 - 43

SIMBOLOGIE PAGINE DIAGNOSTICA

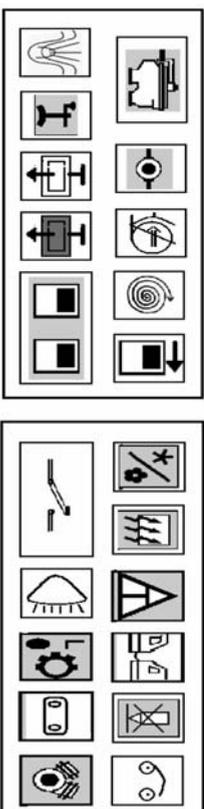
| | |
|------|---------------------------------|
| TCU | PAGINA STATI |
| VCU | LOGICA VEICOLO |
| DCU | CONTROLLO TRAZIONE |
| WTB | NODO TELECOMANDO |
| DBV | STATO LOCOMOTIVA |
| CAR | CARRELLI |
| CON | CONVERTITORE TRAZIONE |
| CLI | CLIMATIZZATORE |
| CBT | CARICABATTERIE |
| SAP | SISTEMA ANNUNCI PASSEGGERI |
| RAFV | VENTILATORI |
| RAFV | POMPE |
| MOT | MOTORI |
| SOS | SOSPENSIONI |
| UNG | UNGIORNO |
| RID | RIDUTTORI |
| KMT | COMBINATORE DI MESSA A TERRA |
| REC | ALIMENTAZIONE LINEA TRENO |
| REO | REOSTATO |
| CTR | AZIONAMENTO |
| BUR | AUSILIARI |
| TAC | TACHIGRAFICA |
| APP | ANTIPATTINANTE |
| APP | ANTINCENDIO |
| AID | PRODUZIONE ARIA |
| PRA | CARICA FILTRO |
| IR | REPETIZIONE SEGNALI E VIGILANZA |
| RSV | GRUPPI STATICI |
| GS | FRENO DI STAZIONAMENTO |
| FST | RUBINETTO FRENO |
| FPN | LIVELLO ACQUA |
| RAF | SISTEMA INFORMATIVO DI CONDOTTA |
| DIS | |

(*) Diverse simbologie indicano la stessa apparecchiatura a seconda dell'edizione di stampa della GDA

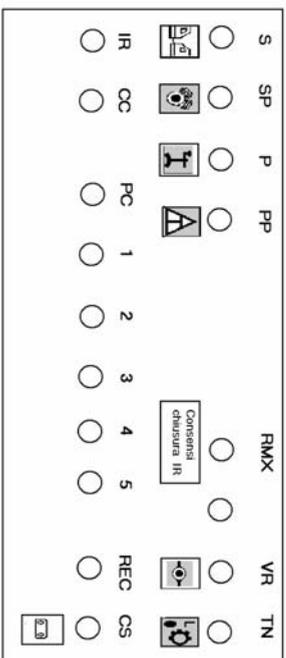
42 - E 464

DISPOSIZIONE LS SUI BANCHI DI MANOVRA

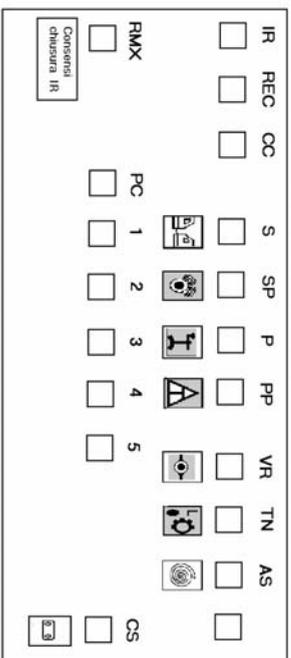
LOCOMOTIVA BM PRINCIPALE



WP piano ribassato vecchio tipo



WP media distanza



E 402 A

ancora IN MARCIA !

GIORNALE COOPERATIVO DI CULTURA TECNICA INFORMAZIONE POLITICO SINDACALE



LOC. E 402 A

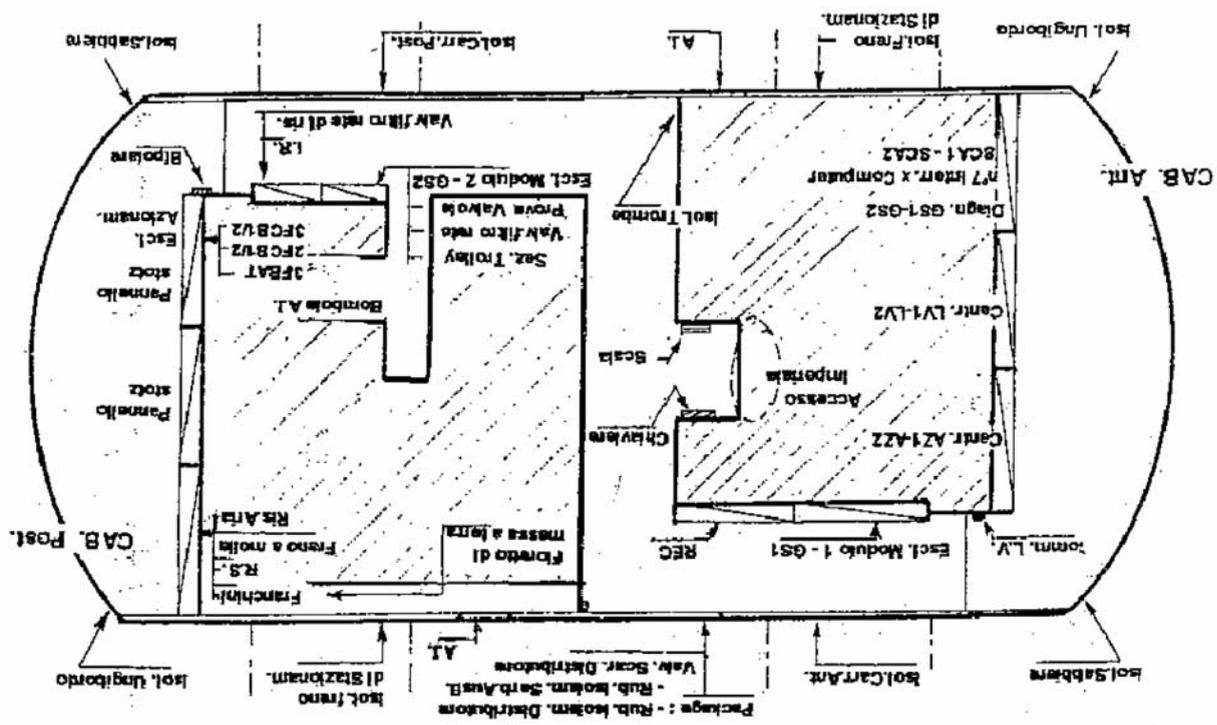
AVARIE PRATICHE

**TELECOMANDO DA
WT Z1 SEMIPILOTA**



2 - E 402 A

DISPOSIZIONI DELLE APPARECCHIATURE



E 402 A - 1

E 402 A

AVARIE PRATICHE LOCOMOTORE E.402 A



Caratteristiche tecniche E 402 A

| | | | |
|----------------------------------|----------|-------------------------|---|
| Peso da frenare (reale) | 87 t | P max | 6 MW x 20' |
| Peso frenato con freno continuo | 62 t | P cont. | 5,2 MW |
| Peso frenato con freno di stazio | 28 t | Rapp. Ingr. | 22/79 |
| Peso virtuale | 92 t | | |
| Velocità massima | 200 Km/h | Prestaz. Con un modulo: | 50% della prestaz - 50 % del peso virtuale (46t). |

PREMESSA

Attraverso le esperienze dei macchinisti e utilizzando gli strumenti didattici a nostra disposizione è stato costruito questo manuale. Il manuale costituisce uno strumento di ausilio per il personale di macchina con lo scopo di semplificare le operazioni di deannage ma non sostituisce il manuale in dotazione alle locomotive (GDA e MANUALE DI CONDOTTA). Ogni macchinista è pregato di riportare a questa redazione le esperienze maturate per eventuali integrazioni o modifiche alla presente pubblicazione.

Si rammenta al PDM che le operazioni di accudienza autorizzate sono quelle contemplate dalla GDA.

Appunti curati dalla redazione tecnica di "Ancora in Marcia". I testi e le immagini sono tratte dalle pubblicazioni di servizio, dalle istruzioni e da elaborazioni proprie.





DISPONIBILITA'

D'Armento Franco - Lecce

E' assolutamente anacronistico, nel 2007, lavorare nelle condizioni in cui lavora il macchinista "disponibile"; Tutti gli impegni extralavoro, oggi, esigono o si effettuano con una adeguata programmazione (dall'assemblea di condominio alle prestazioni sanitarie).

Diventa perciò necessario, per gestire in modo minimale la vita sociale per sé e per la famiglia, **conoscere con congruo anticipo i tempi di lavoro disgiunti da quelli di riposo, sia giornaliero che settimanale**, ancor più per i turni atipici/rotativi.

Questo concetto può e deve riguardare tutti i Sindacati e tutte le Qualifiche che contemplano, nella tipologia dei turni di lavoro, la "disponibilità" e/o la "scorta".

Il personale inserito nei turni in forza della circolare 25 e sue modificazioni e aggiornamenti nonché altre normative, non ha nessuna colpa e non deve essere chiamato a pagare eventuali costi necessari ad inserire nei turni il personale disponibile. L'inserimento dei T.I.B. nei turni tradizionali non è la soluzione del problema, ma piuttosto la spalmatura dello stesso problema su una base più numerosa di agenti col risultato di peggiorare molto le condizioni di lavoro dei turnisti senza di fatto aver risolto il problema della "disponibilità".

Ipotizzando un turno della Divisione Regionale di 100 macchinisti, dovremmo inserire giornate T.I.B. per circa 20 unità ed il turno diventerebbe di 120 agenti. Avremmo, dei 100 servizi originari, 16 Riposi e 3 Intervalli; considerando circa l'80% dei servizi soppressi (domenica e festivi) si avrebbero ulteriori 9 gg di "servizio compatibile" = disponibilità che si aggiungerebbero alle 16 gg del T.I.B. (destratti 3 gg di riposo + 1 di intervallo. Alla fine risulterebbero su 120 gg di turno solo 72 gg di lavoro ed il resto riposi e disponibilità. Risultato: tutti in turno di "quasi disponibilità" o, meglio, tutti "quasi disponibili". La forza di un Sindacato non si misura sulla capacità di far tornare indietro coloro che, anche grazie al Sindacato stesso hanno conquistato e mantenuto dei diritti, ma sulla **capacità di far riconoscere e garantire gli stessi diritti ai lavoratori ai quali, ancora, non vengono riconosciuti.**

È opportuno investire del problema i nostri legali per trovare Leggi, Normative, Sentenze dei Giudici del lavoro o di Cassazione (che fanno giurisprudenza), riguardanti il diritto del lavoratore di conoscere con congruo anticipo i tempi di lavoro e quelli di riposo giornaliero e settimanale. Se tale diritto è già contemplato occorre farselo riconoscere praticamente nei turni, altrimenti occorre investire nel problema le energie necessarie (risorse e strategie) per raggiungere l'obiettivo tramite il Potere Legislativo (il Parlamento).

IPOTESI DI LAVORO:

1) Sottoporre alla categoria (o alle categorie interessate) il

problema del Diritto di ogni lavoratore di conoscere con congruo anticipo i tempi di riposo giornaliero e settimanale disgiunti da quelli di lavoro; acquisizione di un mandato a dichiarare "stato di agitazione" e "azioni di lotta".

2) Sulla base della considerazione che **lavorare tutti in turno "reale perenne"** è l'obiettivo per tutti i lavoratori e che qualsiasi altra modalità (T.I.B., disponibilità attiva, disponibilità pura) provoca comunque un disagio, stabilire con la categoria una "**competenza accessoria specifica**" (fissa o variabile, giornaliera o mensile la cui entità/congruità potrà essere oggetto di contrattazione) da corrispondere a tutti coloro che non sono inseriti in un "turno reale perenne" (con orari e numeri di treno), che li ripaghi in parte del maggior disagio.

3) Aprire un tavolo contrattuale con la/le Società per farsi riconoscere il diritto e la "**competenza accessoria specifica**".

4) Si farà presente alla/e Società che oggi il lavoro si è molto modificato (e specializzato su Cargo, Reg. Pax) e ci sono gli strumenti tecnologici per il raggiungimento dell'obiettivo (computers, programmi informatici, statistiche dei fabbisogni di risorse umane per stagioni, programmazione della formazione, aggiornamento professionale, ferie, ecc).

5) Per tutte le precedenti considerazioni il personale dovrà essere inserito in due tipologie di turno:

a) *turno "reale perenne"* (quello attuale) senza "competenza accessoria specifica"

b) *turno "a durata predeterminata"*.

Il turno (b) conterrà servizi con treni ed orari attingendo da: *servizi f.t., servizi di agenti in congedo turnificato est/inv, servizi di agenti da inviare in aggiornamento ordinario (Agg CCNL), servizi di agenti da inviare a scuole di abilitazione per nuove tecnologie, servizi di agenti distaccati presso altri Enti/Società/Sindacati;* avrà la durata minima di 4 sestine nel senso che allo scadere della 2° sestina si consegnerà ad ogni agente, a cura dell'ufficio distribuzione, un TV2 contenente le ulteriori due sestine e così via.

Per i periodi dell'anno o per le giornate in cui sia effettivamente impossibilitata la programmazione anticipata dei servizi, i TV2 del predetto turno (b) potranno contenere giornate di T.I.B. per le quali la "competenza accessoria specifica" da corrispondere dovrà essere doppia.

P. S. Solo dopo il riconoscimento del diritto di cui sopra, della "competenza specifica" e dopo aver stabilito una forte penale per la parte inadempiente (soldi, diritti sindacali, logistica od altro) si potrà procedere ad inserire tutti in turno con T.I.B. per il tempo strettamente necessario e finalizzato alla formulazione delle norme tecniche specifiche. La parola ai Macchinisti!





IL MEGLIO? E' GIA QUESTO!

...a quanto pare viviamo nel migliore possibile dei mondi, solo che non ce ne vogliamo rendere conto. Quanta energia dispiegata, inutilmente, per i sogni!

Il sogno di un lavoro migliore, di un mondo migliore, senza scontri e battaglie, in pace con tutti e con la possibilità di curare obiettivi gratificanti a livello sociale e personale, fuori dal tempo del lavoro.

Poi, il brusco risveglio: la realtà è diversa di come l'avevamo sognata. Eh sì, dobbiamo stare bene con i piedi per terra, il mondo reale è questo, e ci deve bastare. Un uomo che si libra in aria, fa pensare più a uno scarafaggio volante che a un angelo. Tutti dicono che ci dobbiamo accontentare, che c'è chi sta peggio di noi, e che le cose, in fondo, se non sono perfettibili, non vanno, poi così male.

Eh, già..

A prima vista sembra che siamo sfruttati, ma a un esame più attento, riusciamo a farlo, questo lavoro così impegnativo, e chi ci sfrutta non mangia mica il doppio di noi...

A prima vista sembriamo schiavi del tempo di lavoro, ma a un esame più attento, se fossimo liberi, cosa faremmo del nostro tempo senza i mezzi per godercelo? E poi, i privilegiati come Lapo Elkann, che fine vanno a fare...

A prima vista accettiamo dei compromessi senza contropartita, ma ad un esame più attento, riusciamo ad ottenere dei vantaggi come lo straordinario pagato e niente grattacapi e responsabilità...

A prima vista sembra che non siamo tutelati nei nostri diritti, né dai legislatori, né dai rappresentanti sindacali, ma ad un esame più attento vediamo come attorno a noi si muovono parecchie organizzazioni, indaffaratissime a trattare

per nostro conto e questo dovrebbe confortarci...

A prima vista abbiamo perso la nostra individualità e la nostra dignità, ma ad un esame più attento ci rendiamo conto che, in fondo, apparteniamo al mondo animale: nessuno ci può rimproverare per il nostro agire, come nessuno accuserebbe il coniglio per la sua pavidità o la tigre per la sua ferocia...

Quindi ci dovremmo scusare per tutte le volte che, irresponsabilmente e con eccessiva supponenza e presunzione abbiamo lanciato assurde accuse contro i colleghi, contro le OO.SS., contro certi RSU, contro il padronato, contro il governo.

In questo vario e bel mondo c'è posto per tutti, l'importante è che ciascuno stia al suo posto.

Eppure... no! non riusciamo a rilassarci. C'è qualcosa, come un tarlo, che ci rode, che ci tormenta. Parlavamo, prima, di bruschi risvegli dai nostri sogni. Ecco, stranamente non riusciamo a svegliarci se non bruscamente. Mai risvegli sereni, rilassati. I conti non tornano. Forse non riusciamo a non pensare che se ci libressimo in aria saremmo degli scarafaggi volanti, eppure riteniamo che sia meglio somigliare a uno scarafaggio volante piuttosto che a uno scarafaggio schiacciato... le cose sono perfettibili, se lo si sogna in tanti, se nessuno più si accontenta di sguazzare nel letame. Chi ci sfrutta non mangia il doppio di noi, ma può decidere cosa, quando e dove mangiare. Stanno divorando i nostri spazi vitali e le nostre coscienze e noi ancora ci chiediamo se stiamo vivendo nel migliore possibile dei modi, nel migliore possibile dei mondi...

C'è veramente qualcuno di noi che pensa di poter disporre della propria

vita e del proprio tempo a piacimento, come fanno i Lapo Elkann a prescindere dallo scempio o dello splendore che ne può derivare?

Vogliamo responsabilità anche quando ce ne possano derivare dei grattacapi, perché vogliamo essere dei cittadini a pari diritto e dignità con tutti gli altri cittadini e decidere del nostro futuro e dei nostri benefici sociali ed economici.

Apparteniamo al mondo animale ma abbiamo una coscienza. A volte avremo paura, ma quando si scatterà la nostra ferocia, essa dovrà essere bene indirizzata contro chi ci opprime.

E' vero che siamo circondati da tante organizzazioni e rappresentanti di vari OO.SS., ma queste anziché tutelare la nostra vita e il nostro lavoro agiscono in maniera tale che tutto il tempo che risparmiano dall'adempimento dei loro doveri lavorativi, lo dedicano alla negligenza dei loro compiti sindacali. *Il peggior maestro è il tempo: per fortuna finisce con l'uccidere i suoi allievi.*

L'esperienza di anni di lavoro, può aiutarci a comprendere le nostre vittorie e le nostre sconfitte, mai la nostra rassegnazione. Una sconfitta per i dominati è sempre una cosa ignobile, solo la rabbia, la voglia di lottare nobilitano la nostra militanza. Allora bisogna rendersi conto che non è più possibile alcuna delega. Bisogna che ciascuno prenda il proprio destino nelle proprie mani e lotti in prima persona insieme a tutti i dominati di questo mondo con l'obiettivo di un reale riscatto contro lo sfruttamento e l'oppressione.

"il più grande maestro è il tempo, peccato che uccida i suoi allievi"
(H. Berlioz)

Luigi De Donno
ghigne@libero.it



GARIBALDI: EROE GLOBALE

Nel bicentenario della sua nascita viene in mente l'affermazione di un poeta rivoluzionario cubano: "Se la Terra è madre del genere umano, la democrazia ebbe un solo figlio: Giuseppe Garibaldi". Essa fu pronunciata nel 1847 quando Garibaldi aiutò i cubani nella vittoriosa lotta d'indipendenza contro la Spagna. Giuseppe Garibaldi (Nizza Marittima 4/7/1807- Caprera 2/6/1882) è stato nell'immaginario collettivo sempre l'eroe patriottico disinteressato alle ricchezze personali, idealista, arringatore di masse popolari e, nel bicentenario della nascita, l'assenza di uomini del suo spessore morale e popolare dagli scenari politico-sociali attuali è molto sentita.

Fu repubblicano, anticlericale, massone, mazziniano, grande stratega militare e, negli ultimi anni di vita, simpatizzante socialista, mai dedito al tornaconto personale.

Fu, però, politicamente giudicato scarso, essendo nemico dei sotterfugi e degli intralazzi di stampo cavouriano.

Di natali piccolo borghese ne rifiutò l'educazione abbracciando la causa dei ceti popolari.

Cominciò giovanissimo a navigare, conoscendo nel suo peregrinare persone di ogni credo politico, finché non incontrò Mazzini e ne abbracciò gli ideali.

Molti dubbi sull'integrità morale e giuridica del combattente Garibaldi sono stati espressi da diversi storici antigaribaldini, ma non ne scalfiscono l'ammirazione planetaria delle popolazioni oppresse.

Dai detrattori, infatti, fu definito brigante, pirata, saccheggiatore, criminale e corsaro.

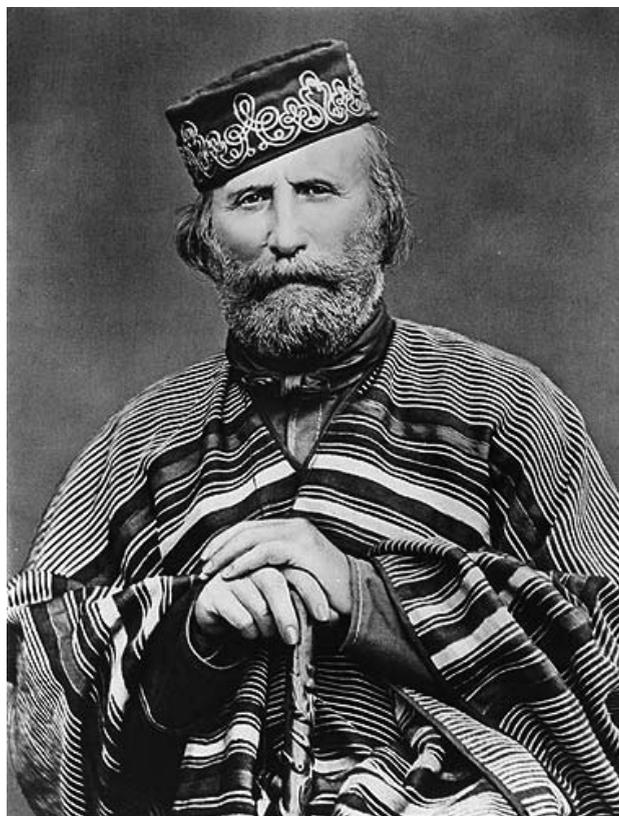
Corsaro fu veramente quando, al servizio della Repubblica del Rio Grande del Sud in lotta contro la dittatura brasiliana, combatté la "guerra da corsa", consistente nel saccheggiare

le navi nemiche per dividere il bottino non solo con i compagni d'arme (ai quali andava lo stretto necessario per la sopravvivenza), ma soprattutto con la popolazione affamata.

Avendo tenuto questo comportamento fu assolto dal reato di pirateria dal Tribunale Internazionale di Montevideo (1847).

In tantissime occasioni belliche il suo genio militare sopperì alle carenze numeriche, logistiche e di armamento dei garibaldini.

L'unica sua grande intuizione politica fu il binomio "Italia e Vittorio Emanuele II", comprendendo che solo l'alleanza tra le forze moderate (monarchici, liberali, borghesi, cattolici e nobiltà) e le forze progressiste (repubblicani, massimalisti, socialisti) avrebbe portato all'unità d'Italia. La spedizione dei Mille (1860) e la cacciata dei Borboni dal Regno delle Due Sicilie costituì l'impresa bellica più grande per i garibaldini, anche se molti storici ne offuscano la grandezza sottolineando gli aiuti clandestini dei Savoia, l'arrendevolezza di tanti ufficiali borbonici ricompensata successivamente con promozioni nel nascente esercito italiano, l'appoggio della flotta inglese per lo sbarco a Marsala e le "simpatie garibaldine" della camorra napoletana. Molti interrogativi sorgono anche sul comportamento brutale dei garibaldini comandati da Bixio a Bronte (Sicilia, 1860) ed in altre località ove repressero nel sangue le rivolte contadine smaniose di ricevere immediatamente le promesse fatte da Garibaldi (giustizia, distribuzione delle terre ai contadini e l'abolizione dei privilegi della nobiltà borbonica).



A Taverna Catena, presso Teano, Garibaldi consegnò a Vittorio Emanuele II, oltre alle terre borboniche conquistate, tutte le ricchezze della Banca nazionale del Regno delle Due Sicilie pari ad un valore economico di due volte e mezza il debito pubblico dello Stato sabauda, il quale era sull'orlo della bancarotta. In cambio nulla volle per se e per i suoi. Se avesse avuto la mentalità "andreottiana" sicuramente le pretese sarebbero state altre!

Il titolo di "Eroe dei due Mondi" lo ha ottenuto combattendo in molte località sudamericane ed europee dalla parte degli oppressi e contro le dittature, persino a favore della Francia di Napoleone III (1870) tralasciando il suo astio antifrancese per l'annessione di Nizza alla Francia (1859).

Egli ha così "globalizzato" la lotta per l'indipendenza dalle dittature, non ricavandone nessun beneficio economico. Morì come aveva sempre vissuto: povero!

I principi garibaldini possono essere validi anche nell'età contemporanea, vista la forte carenza di diritti umani in tante realtà mondiali.

Indubbiamente Garibaldi può essere sempre ricordato come eroe globale.

Smaldone Remigio



LE FS E IL TRASPORTO

di Agostino Nicoletta - Genova

Trenitalia SpA è una Società del Gruppo Ferrovie dello Stato, nata il 1° giugno del 2000 nell'ambito del radicale processo di riorganizzazione del Gruppo, avvenuto come recepimento delle direttive europee sulla liberalizzazione del mercato che prevedevano, per il settore ferroviario, la separazione tra il gestore del servizio di trasporto e il gestore dell'infrastruttura. Attualmente è al 9° posto nel mondo per il trasporto passeggeri con circa 9.000 treni e un milione di passeggeri al giorno e al 16° per il trasporto merci con circa 250.000 tonnellate di merci trasportate ogni giorno.

Il mercato dei trasporti, è in forte espansione e le previsioni al 2010 indicano un tasso di sviluppo superiore al 2% medio annuo per quanto riguarda i passeggeri e prossimo al 3% per le merci, nonché significativi incrementi della quota modale del trasporto ferroviario in entrambi i comparti.

In base ai dati di traffico del 2005 diffusi dall'Union International de Chemin de fer (UIC), la domanda di trasporto ferroviario nei Paesi dell'Unione Europea ha fatto registrare per il settore viaggiatore e merci, tendenze contrapposte.

Nel settore merci, i risultati si differenziano molto da rete a rete: performance particolarmente positive si riscontrano nella crescita delle tonnellate/km delle ferrovie svizzere (+10,4%), tedesche (+7,8%) e belghe (+6,5%); mentre perdite di volumi di traffico si riscontrano per le ferrovie francesi (-12,2%), per quelle austriache (-5,3%), spagnole (-4,8%) e italiane (-4,4%).

A fine 2005, le licenze di trasporto ferroviario rilasciate dall'Autorità Ministeriale preposta ammontavano a 40: di queste 22 sono anche in possesso del certificato di sicurezza rilasciato da RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA, mentre 13 hanno stipulato con RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA anche contratti di utilizzo di tracce orario.

Nel 2005 i treni/km effettuati sulla rete ferroviaria da operatori terzi rispetto al Gruppo Ferrovie dello Stato, sono stati 6,6 milioni con un incremento di quasi il 40% rispetto all'anno precedente. Il mercato del settore merci è quello maggiormente liberalizzato, in quanto rappresen-



Manifestazione di Roma 8 maggio 2007 contro la chiusura della Cargo

ta il 60% della quota liberalizzata. Gli operatori terzi del comparto merci hanno, infatti, realizzato sulla rete Ferrovie dello Stato 4,0 milioni di treni/km (+56% rispetto al 2004), mentre quelli che operano nel settore viaggiatori ne hanno realizzati 2,6 milioni (+21% sul 2004).

Anche se in progressiva e forte crescita, la quota di mercato degli operatori terzi sulla rete Ferrovie dello Stato resta comunque ancora contenuta; infatti, a fine 2005, questa si era attestata all'1,9% del totale Ferrovie dello Stato. Gli operatori terzi del segmento viaggiatori hanno una quota che sfiora l'1%, mentre quelli del comparto merci raggiungono una quota del 6,5% del totale dei treni/km circolati, nell'anno, sulla rete Ferrovie dello Stato.

In base al bilancio 2005 le tonnellate/km di Trenitalia sono invece scese del 4,05% con una riduzione del 13,5% sul trasporto internazionale e una crescita del 3,2% sul trasporto interno. Ancora peggiore la performance relativa al fatturato e alle tonnellate trasportate in milioni (vedere la tabella sottostante ricavata dal bilancio ufficiale di Trenitalia del 2005 ricavato dal suo sito internet)

| Settore merci di Trenitalia | 2005 | 2004 |
|--------------------------------|--------|------------------|
| Fatturato milioni di euro | 724,4 | 743,4 - (2,56%) |
| Tonnellate trasportate milioni | 75,4 | 83,1 - (9,24%) |
| Tonnellate/km milioni | 22.328 | 23.271 - (4,05%) |

Da una lettura attenta dei dati sopraesposti si ricava che la perdita di traffico di 57

Ton/Km di Trenitalia è stato solo in minima parte acquisito dalle nuove imprese private (per un valore di 4 milioni di Ton/Km) mentre il resto o non si è effettuato o cosa più realistica e dimostrata dai dati sull'autotrasporto è andata a favore del vettore stradale e in minima parte marittimo. Quindi più camion in circolazione con tutto quello che vuol dire.

Cosa fa (il gruppo FS) Trenitalia per riconquistare traffico ?

Purtroppo Trenitalia le (FS) non fanno molto per riconquistare quote di traffico e anzi sembra far di tutto per perderne di altre.

Alcuni semplici dati possono fare chiarezza su tale affermazione:

Mezzi di Trazione: le locomotive utilizzate per il trasporto merci da Trenitalia sono tra le più vecchie del parco rotabili con tutto ciò che vuol dire in termini di potenza e affidabilità. Un dato significativo : nel 2005 sono state acquistate 83 nuove locomotive così ripartite :

| Locomotive Nuove | 83 |
|----------------------------|----|
| Nazionale e Internazionale | 40 |
| Locale | 41 |
| Logistica | 2 |

Perché ???

L'unica scelta di politica industriale effettuata in questo campo è stato quello di cambiare il rapporto di trasmissione a due tipi di locomotive : uno gruppo E 655 abbastanza affidabili ma comunque di



MERCI

costruzione intorno agli anni '70, l'altro gruppo E 646 trasformate in E 645 ma destinate alla rottamazione entro il 2007 perché vetuste e con standard di ergonomia assolutamente assenti perché degli anni '60.

Personale di macchina : per un'azienda che da monopolista dovrebbe presidiare il mercato del traffico merci in maniera massiccia le scelte non solo sul personale di macchina ma su tutto quello dell'esercizio (intendendo per quelli strettamente necessari all'effettuazione dei treni) riflettono il degrado della situazione e gli errori commessi:

Da dati ufficiali di Trenitalia sul pdm utilizzato al trasporto merci

| | |
|-----------------------------|--------------|
| PDM TOTALE (06/05) | 4.654 |
| inidonei | 53 |
| utilizzabili | 4.601 |

| | |
|-----------------------------|--------------|
| PDM TOTALE (11/06) | 4.528 |
| inidonei | 76 |
| utilizzabili | 4.452 |

Cioè 149 unità in meno in meno di un anno e mezzo.

Contributi e incentivi dallo Stato

Grazie agli incentivi sul combinato previsti da alcune leggi a favore dello spostamento di quote di traffico dalla strada alla ferrovia Trenitalia ha incassato dallo Stato 93+30 Milioni di Euro nel 2006. (fonte bilancio Trenitalia). Altrettanti soldi li ha incassati negli anni precedenti per i risultati sopra riportati. Purtroppo però la finanziaria 2007 ha tagliato questi incentivi riducendoli a 84+0 Milioni di Euro.

Probabilmente il riequilibrio modale deve necessariamente passare attraverso misure incentivanti e disincentivanti, anche di carattere economico, che compensino la rigidità della rotaia rispetto alla gomma e che rendano quindi più conveniente il trasporto su rotaia (o anche via mare) di talune tipologie di merci.

Nessuno parla più dell'esternalizzazione dei costi del trasporto su gomma che rendono matematicamente impossibile una comparazione delle tariffe e della redditività delle imprese tra strada e rotaia. Il treno ha costi superiori prima di tutto perché è un sistema chiuso e ad alta sicurezza



za intrinseca, secondo perché "contabilizza" praticamente tutti i costi.

Il pareggio dei bilanci è una contraddizione in termini in un Paese che ha messo a disposizione della gomma una rete stradale fittissima ed articolata ed una ferrovia rarefatta e sovraccarica. Probabilmente è ora di iniziare a parlare di finanziamento del trasporto merci in modo analogo quello del trasporto pendolari altrimenti vi è il rischio concreto della scomparsa del trasporto merci in Italia.

Organizzazione interna di Trenitalia : Le scelte di politica industriale fatte nel 2000 divisionalizzando Trenitalia per tipologie di traffico non permettono nessuna economia di scala sui mezzi e sul personale dell'esercizio in particolare i macchinisti, oltre ad aver triplicato le strutture dirigenziali e di conseguenza i dirigenti. Un piccolo esempio : nel 1987 anno della mia assunzione a macchinista a Genova a gestire il pdm nella fascia oraria 22/6 c'erano 3 Quadri, ora nel 2007 nella stessa fascia oraria a gestire il pdm del trasporto merci ci sono 4 Quadri, per il pdm del trasporto regionale altri 3 e per il pdm del trasporto passeggeri 2 totale 9 (come triplicare i quadri.....). Senza paura di essere smentito in quella fascia oraria oggi circolano a Genova meno treni che nel 1987 perché mancano all'appello alcuni treni viaggiatori passeggeri e regionali e una quantità non indifferente di treni merci (raccoglitori, tradotte e merci in transito).

Altra cosa che salta all'occhio è la mancanza di economie determinata da questa organizzazione : ci sono macchinisti del merci di un impianto che per turno fanno oltre 300 Km in vettura (cioè senza guidare) mentre un loro collega della passeggeri della stessa città sta guidando e tutti e 4 tornano verso casa (prima del 2000 i turni del pdm erano misti con le inevitabili economie che ciò determina). Inverosimile è pure il fenomeno della competizione, al limite della rivalità, tra le tre divisioni quando si tratta di utilizza-

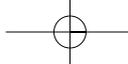
re, anche in casi di emergenza o di necessità stagionali locomotive e personale: per un guasto ad una locomotiva di un treno viaggiatori quasi mai è utilizzabile quella di un treno merci, secondo un criterio di razionalità e priorità, con risvolti sul traffico fortemente negativi o, ancora, l'irrazionale rifiuto di utilizzo nei periodi festivi e d'estate, del personale cargo reso disponibile dal rallentamento delle attività industriali.

Concorrenza sleale; un paradosso che pochi conoscono è quello dei moltissimi addetti specializzati, macchinisti e capi-deposito in particolare, che avvalendosi anche di incentivi per l'esodo anticipato dalle FS sono transitati direttamente nelle imprese concorrenti in competizione con Trenitalia.

Conclusioni: le conclusioni le lascio a voi. A me sembra che da parte di Trenitalia si stiano sciupando tutte le occasioni per diventare un colosso del trasporto merci partendo dalla sua posizione monopolista. Siccome fare trasporto merci su rotaia non è così semplice le aziende private che si affacciano sul mercato lo fanno con difficoltà perché occorrono grossi capitali. Non a caso dietro tutte ci sono competitori europei che partivano anche loro da posizioni monopolistiche. Come mai Trenitalia accetta passivamente ciò ? L'azionista unico cioè lo Stato cosa dice e soprattutto cosa fa per fare cessare questa emorragia di servizio e per incrementare veramente il trasporto merci su rotaia togliendo quote di traffico dalla strada ? Non è solo questione di alta capacità o di nuove linee ,quelle verranno quando saranno pronte.

Nel frattempo cosa si fa ?

E' accettabile che in Liguria, regione dalla portualità forte e vitale, Trenitalia non sappia dare risposta ai terminalisti non perché non c'è spazio sulle linee (Terzo valico ? mah) ma semplicemente perché mancano le locomotive, i carri e i macchinisti. Il resto c'è tutto (Dirigenti e Quadri)....



VECCHI PROBLEMI: l'unità dei macchinisti

Alessandro Buganini - Pistoia

Ultimamente ricordavamo che "chi non ha memoria storica non ha futuro". E dicendo questo ritornavamo sull'annosa questione che, oramai, ci trasciniamo dietro dalla fine degli anni settanta. La questione dell'unità. L'unità dei macchinisti, l'unità dei ferrovieri. L'unità con chi e perché. Le risposte che demmo negli anni ottanta, ci portarono a far rinascere prima questo giornale e poi a far crescere e maturare il Co.M.U. Dunque, allora, l'unità dei macchinisti; macchinisti che si opponevano alla deriva sindacale confederale ed autonoma. Poi, in seguito, la scommessa, forzata, dell'unità dei ferrovieri nell'Or.S.A. Sappiamo che poi il nostro sindacato è andato sempre più ad allinearsi al consociativismo di Cgil, Cisl e Uil, sino alla firma del contratto ed alle attuali, scandalose, proposte per il nuovo rinnovo. Ma a mano a mano che il sindacato perdeva la fiducia dei lavoratori e creava ostacoli sempre più evidenti all'opposizione interna, nascevano nuove spinte dal basso, a partire dalle assemblee degli RSU e RLS. Il problema, però, è che questi tentativi di riorganizzare alla base lo scontento, non sono ripartiti da quello che sembrava un dato di fatto oramai scontato, ovvero il tradimento di tutte le formazioni sindacali ufficiali, ma dalla necessità di una nuova, grande, allargata unità dei lavoratori. E se questa nuova ricerca di legami ha senso e giustificazione tra la base, diventa un pericolo se, invece, guarda alla linea politica dei vertici. Se punta, in pratica, sull'insieme delle altre organizzazioni. Su quei sindacati che oramai da tempo sono impermeabili a qualsiasi critica, veri e propri strumenti in mano alla con-

troparte. L'unità non è un'icona, non è la panacea, è, eventualmente, una necessità. Ma perché sia stabile e proficua, deve raccogliere analisi simili e progetti compatibili. Si può discutere sugli strumenti, ma il fine deve essere comune. Se si dice no all'agente solo, non si può dire sì o ni all'uso del Vacma. Se si vuol ridare dignità al lavoro dei macchinisti e dei capi treno, non si possono trattare peggioramenti dell'orario di lavoro o differenziazioni della tipologia degli equipaggi treno. Non si può oggi, anno 2007, chiedere di lottare

per riconquistare il tavolo della trattativa, quando Ministri e Governo si sono insediati sbandierando proprio il riconoscimento di quei tavoli. Adesso, subito, esiste la necessità di fare chiarezza e di ricordare quello che abbiamo fatto noi e quello che, invece, hanno fatto gli altri in questi lunghi anni. Noi siamo per la sola, unica, esclusiva unità che sia utile alla lotta per la soddisfazione dei bisogni dei lavoratori. Una lotta senza analisi sapientemente complicate, scritte o gridate in sindacale stretto. Vogliamo essere pragmaticamente semplici: noi vogliamo migliori condizioni di lavoro e più salario. Che significa no all'agente solo, no a quest'orario di lavoro stressante ed invece sì a quote dignitose di salario fresco. Chiunque sia su questa linea può camminare insieme a noi. Gli altri se non sono zavorra, sono certamente una minaccia.

Bologna Sala Sirotti, 27 Aprile 2007

ASSEMBLEA NAZIONALE DEI MACCHINISTI

... Papà e Mamma decidono il nome...

La seconda assemblea dei macchinisti avvenuta in Sala Sirotti, dopo quella di Firenze, ha dato ancor più vita ad un movimento che, sentiti gli interventi, **accomuna finalmente i lavoratori addetti alla condotta dei treni.**

Questo "embrione" composto da tante cellule ora deve svilupparsi mediante il lavoro di informazione e divulgazione fra tutti gli altri macchinisti.

Considerate le tematiche che sono la base di questa aggregazione, speriamo davvero condivise da tutti quanti svolgono questo mestiere, auspico vivamente che trovino ampio consenso, tale da costituire un "corpo" di considerevoli dimensioni.

Come chiamare questo movimento in embrione che vuole essere trasversale a tutte le OO.SS e non un altro sindacato, bensì un punto di aggregazione e di idee?

La controversia è stata subito risolta, non ci sono calendari da consultare, perché i macchinisti che si riuniscono in assemblea e puntano all'unità in ambito nazionale non possono che chiamarsi **ASSEMBLEA NAZIONALE DEI MACCHINISTI.**

Auguro a tutti un buon lavoro

Per l'APM, **Roberto Paganini**





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



| Regione | IMPIANTO | REFERENTI | |
|-------------|-----------------|------------------------|---------------------|
| | Sulmona | D'Acchille Ruggiero | |
| ABRUZZO | | Ufrascati Demetrio (P) | |
| | Bolano | Scuto Roberto | Vincenzi Alessandro |
| | Cosenza | Scarpelli Vito | Di Donato Raffaele |
| CALABRIA | Catanzaro | Agosto Luigi | Cacia Luigi |
| | Crotone | Agosto Luigi (CZ) | |
| | Paola | Vincenzi Alessandro | Provenzano Pierino |
| | Roccella Jonica | Agosto Luigi (CZ) | |
| | Sibari | Roseti Domenico | |
| | Benevento | Russo Francesco | |
| | Marcianise | Curcio Carmine | |
| CAMPANIA | Napoli | Acierno Andrea | Arena Amedeo |
| | Napoli | Piccioli Rosario | Veneruso Giuseppe |
| | Salerno | Avallone Gaetano | |
| | Battipaglia | Catalano Vincenzo | |
| | Cervignano S.to | Bongiovanni Michele | |
| FRIULI V.G. | Trieste | Trotta Giuseppe | |
| | Udine | Pianta Flavio | Scarpati Massimo |
| | Bologna | Malvone Luigi | Corvino Archimede |
| EMILIA R. | Bologna | Palumbo Roberto | Recchia Antonio |
| | Parma | Bertolini Andrea | |
| | Piacenza | De Paolis Roberto | |
| | Rimini | Galvani Savio | |
| | Cassino | Cocuzzoli Luigi | Cocuzzoli Luigi |
| LAZIO | Orte | Sorbara Antonio | Sorbara Antonio |
| | Roma | Crociati Marco | Badoni Maurizio |
| | Roma | Testa Roberto | De Angelis Dante |
| | Genova | Disperati Alessio | Nicoletta Agostino |
| | Genova | Del Grande Roberto(P) | Coruzzi Maurizio |
| LIGURIA | La Spezia | Vergassola Giovanni | |
| | Savona | Ressia Stefano | Tonelli Paolo |
| | Ventimiglia | Cassini Isio | |
| | Brescia | Marchese Michele | |
| LOMBARDIA | Cremona | Signorini Renato | Malara Antonino |
| | Gallarate | Bordonaro Vincenzo | |
| | Milano | Mariani Matteo | Sbarra Raffaele |
| Milano | Romano Pasquale | | |
| MARCHE | Ancona | Della Lunga Fabio | Pisciarelli Roberto |
| MOLISE | Campobasso | Esposito Bruno | |
| | Alessandria | Bagnus Fabrizio | Gigantino Giovanni |
| PIEMONTE | Novara | Musso Massimo | |
| | Torino | Smaldone Remigio | |
| | Bari | Sede Orsa Tangari (P) | |
| PUGLIA | Foggia | Rinaldi Leonardo | |
| | Lecce | Imbriani Antonio (P) | |
| SARDEGNA | Cagliari | Murru Luigi | Pilia Marco |
| | Sassari | Nuvoli Antonia | Lo Giudice Antonio |
| SICILIA | Palermo | Di Girolamo Giuseppe | Contorno Maurizio |
| | Arezzo | Bartolini Michele | Chiarini Guido |
| | Campiglia | Raspanti Massimo | |
| | Chiusi | Bacioccola Ivo | Miscio Siliano |
| | Firenze | Grimaldi Claudio | Marzani Vincenzo |
| | Firenze | Toscano Matteo | Strano Glauco |
| | Grosseto | Consiglio Giuseppe | Meini Fabio |
| TOSCANA | Grosseto | Puccioni Bruno (P) | |
| | Livorno | Cufari Filippo | Lombardo Giuseppe |
| | Livorno | Vittoria Salvatore | |
| | Pisa | Martini Moreno | |
| | Pistoia | Buganini Alessandro | |
| | Pontremoli | Mariani Maurizio | |
| | Siena | Roggi Stefano | Cundari Giuseppe |
| TRENTINO | Bolzano | Mennitti Marco | Marangoni Daniele |
| | Trento | Papi Giovanni | |
| | Mestre-Venezia | Favretto Roberto | Manfreo Mirco |
| VENETO | Padova | De Donno Luigi | |
| | Treviso | Berto Gastone | |
| | Verona | Caserio Marco | |

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

LE NOSTRE PUBBLICAZIONI

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
CONTENITORE PER SCHEDE AD ANELLI € 3
PREZZO SPECIALE PER GLI ABBONATI
9 LIBRETTI € 15



**Il "Promemoria del Macchinista di
Regolamenti; allarmi boccole;
manovra deviatoi, freno ed altro"**

Verrà inviato in omaggio
anche a tutti i nuovi abbonati.
Sarà disponibile per
chi lo richiederà a € 3



TFR - GUIDA ALLA SCELTA

NON C'È FRETTA: DECIDETE CON CALMA

Aderire a un fondo pensione o tenersi la liquidazione?

Ci siamo: dal primo gennaio è scattata l'operazione Tfr (Trattamento di fine rapporto).

Undici milioni di lavoratori hanno tempo sei mesi per decidere che cosa fare della liquidazione: lasciarla in azienda o alimentare da quest'anno un fondo per la pensione integrativa?

Una prima precisazione: l'adesione ad un fondo non è obbligatoria.

Potete disporre che il Tfr rimanga in azienda e fra qualche anno, quando tutto, forse, sarà più chiaro, spostarlo. **Ma se non decidete nulla o firmate per l'opzione fondo, la scelta è irreversibile.**

Prendetevi tutto il tempo che occorre, firmando intanto per mantenere il Tfr tale e quale.

Nel seguente articolo troverete la risposta a molti dubbi su una scelta epocale che segnerà il vostro futuro e quello del Paese. Nessuno, nemmeno lo Stato, è più in grado di garantire una previdenza dignitosa alle prossime generazioni. Riusciranno i fondi pensione a integrare, almeno in parte, quel 40 per cento dell'ultima retribuzione che farà crollare il tenore di vita di chi lascerà il lavoro nei prossimi anni? Sicurezze ormai non ne offre più nessuno. Lo Stato, passando dal sistema a ripartizione a quello a capitalizzazione, ha già fatto crollare le certezze che hanno garantito assegni sicuri ai nostri padri.

I fondi, sono strumenti legati al rischio dei mercati finanziari.

NELLA TRAPPOLA DEL SILENZIO-ASSENSO

La destinazione del Tfr entro il 30 giugno. L'IMPORTANTE È ESPRIMERE LA SCELTA

Nei prossimi sei mesi, entro il 30 giugno 2007, i lavoratori sono chiamati a scegliere come impiegare il proprio Tfr. Ogni decisione riguarda solo il Tfr futuro, quello già maturato resta in azienda e sarà pagato dalla medesima all'atto della cessazione dell'attività lavorativa.

Chi destina il Tfr al fondo pensione non può più tornare sui suoi passi: **la scelta è irrevocabile.**

Al contrario, chi decide di mantenere il proprio Tfr in azienda può sempre, in un secondo momento, cambiare idea. Quindi, nessuna fretta: l'importante è rendere nota la propria decisione. In ogni caso, occorre tener presente che coloro che hanno incominciato a lavorare prima del 29/4/1993 (data di entrata in vigore della prima normativa istitutiva della previdenza complementare: D.Lgs.

124/93), in caso di adesione a un fondo, potevano destinare una quota di Tfr definita a livello contrattuale (spesso il 33 per cento). Costoro, successivamente, in caso di adesione a un fondo, dovevano invece destinare tutto il Tfr al fondo.

Ora tutti sono chiamati a decidere. La scelta può essere **esplicita**. In questo caso, chi è in servizio al 1° gennaio 2007, entro il 30 giugno 2007 (chi è assunto dopo, entro sei mesi dalla data di assunzione), deve scegliere se:

- **destinare il Tfr a una forma pensionistica complementare** (se il lavoratore non è già iscritto a un fondo pensione, deve dare l'adesione formale al fondo pensione chiuso o aperto);
- **tenere il Tfr presso il datore di lavoro**. Per le aziende con almeno 50 dipendenti, l'intero Tfr è trasferito al "fondo per l'erogazione del Tfr ai dipendenti del settore privato" gestito dall'Inps per conto dello Stato. Le aziende con meno di 50 dipendenti trattengono invece presso di sé il Tfr maturato.

Sia in un caso sia nell'altro restano sempre valide le norme che regolano il Tfr.

Rendimento dei fondi a confronto

| | Chiusi | Aperti | Rivalutazione Tfr |
|-------------------|--------|--------|-------------------|
| Dal 2003 a oggi * | 19,8% | 23,8% | 10,3% |
| Dal 2004 a oggi * | 14,1% | 17,1% | 7,3% |
| Dal 2005 a oggi * | 9,2% | 12,3% | 4,7% |
| Dal 2006 a oggi * | 1,7% | 0,7% | 2,0% |

Fonte: dati Covip. * ultimo rilevamento disponibile: 31/8/2006

Esempio di beneficio fiscale
nel versamento dei contributi del lavoratore al fondo

23.000 € esempio di retribuzione annua lorda
230 € contributo annuo dell'1%
27% aliquota marginale
62,10 € risparmio fiscale



La scelta è definita come **tacita** quando il lavoratore decide di non scegliere. In questo caso il **silenzio** si intende come **assenso** al trasferimento del Tfr:

- **al fondo pensionistico** previsto da accordi o contratti collettivi o attraverso accordo aziendale che deve essere comunicato al lavoratore;
- in assenza di specifico accordo, alla forma alla quale ha aderito **il maggior numero di lavoratori dell'azienda**;
- in via residuale **alla forma pensionistica complementare** istituita presso l'Inps (da non confondere col fondo del Tfr e, al momento, non ancora attiva).

Il datore di lavoro comunica al dipendente che non ha scelto, trenta giorni prima della scadenza dei sei mesi, a quale fondo verrà devoluto il suo Tfr.

I lavoratori, iscritti a una forma di previdenza obbligatoria prima del 29/4/1993, possono decidere, **se già iscritti a un fondo** di previdenza complementare, di mantenere presso l'azienda il Tfr residuo (quello non già conferito al fondo) o di destinarlo integralmente al fondo cui sono iscritti.

Coloro i quali **non sono ancora iscritti ad alcun fondo** possono decidere di mantenere il fondo presso l'azienda ovvero di devolvere il Tfr al fondo solo in parte: nella misura stabilita dai contratti collettivi e comunque in misura non inferiore al 50 per cento. In tal caso, la quota di Tfr che resta in azienda segue le regole generali circa il trasferimento all'Inps per le aziende con almeno 50 dipendenti.

È sempre possibile successivamente destinare al fondo il Tfr in misura maggiore o interamente. Chi non decide alcunché (**decisione tacita**) **avrà il trasferimento integrale del Tfr al fondo pensione secondo le regole già indicate.**

È importante avere presente che la decisione esplicita o tacita di utilizzo del Tfr comporta di fatto l'iscrizione al fondo di previdenza complementare, ma, **senza l'adesione esplicita al fondo**, non si ha diritto alla contribuzione a carico del datore di lavoro prevista dagli accordi contrattuali.

L'azienda prima dei fatidici sei mesi validi per la scelta, cioè entro il 31 dicembre 2006, **avrebbe dovuto fornire al lavoratore le informazioni sulle scelte possibili.** Ogni dipendente dovrebbe avere pertanto ricevuto debite istruzioni.

I PRINCIPALI PUNTI DA TENERE BENE A MENTE

ENTRO IL 30 GIUGNO. I lavoratori devono scegliere se aderire a un fondo pensione o tenersi il Tfr (Trattamento di fine rapporto). La scelta riguarda il Tfr maturando. Si può anche decidere di non passare ai fondi, perché comunque è possibile aderirvi in un secondo tempo. Invece chi opta per il fondo pensione non può più tornare al Tfr.

AZIENDE CON PIÙ DI 50 DIPENDENTI. Se il lavoratore non sceglie di aderire al fondo pensione, le aziende dovranno destinare il Tfr al fondo dello Stato gestito dall'Inps. Ma per il dipendente non cambia nulla. Quando lascerà l'impresa, sarà quest'ultima a corrispondere il Tfr.

SILENZIO-ASSENSO. Chi non esprime alcuna decisione destina automaticamente il Tfr al fondo pensione previsto dal contratto collettivo o individuato con un accordo aziendale.

DA UN FONDO ALL'ALTRO. Dopo due anni di iscrizione, è possibile trasferire l'intera posizione previdenziale presso un'altra forma pensionistica. Anche chi cambia azienda o attività può spostarsi da un fondo all'altro.

CHI PAGHERÀ LA FUTURA PENSIONE INTEGRATIVA? Sarà una compagnia di assicurazioni convenzionata con il fondo pensione.

DOPO QUANTO TEMPO SI HA DIRITTO ALL'ASSEGNO? Dopo almeno cinque anni di iscrizione al fondo si raggiungono i requisiti di accesso alla pensione obbligatoria. È possibile anche avere un 50 per cento di capitale e una rendita.

I FONDAMENTALI... E LE DISTRAZIONI

Molte delle scelte decisive che negli ultimi anni hanno sconvolto l'assetto aziendale sono state dominate, più che da motivazioni economiche, dalla volontà di raggiungere determinati livelli di **anestetizzazione** del personale. E' emblematica la divisionalizzazione, che addirittura ha avuto costi economici altissimi. E' anche chiaro a tutti il motivo per cui fino al precedente contratto venivano pagati straordinari in maniera esagerata. Può essere meno chiaro il motivo per cui le giornate di aggiornamento sono diventate sempre più rare: non certo per risparmiare (fumo negli occhi!), ma per corrodere quella sicurezza e quella professionalità che permetteva al macchinista di prendere delle decisioni irrimediabili, anche e soprattutto nelle rivendicazioni sindacali. Perché non provare anche noi ad utilizzare un po' di psicologia e di sociologia per prendere coscienza e risvegliarci? La "distrazione" è una tecnica adottata in sofrologia (studio degli stati di coscienza alterati) per fare in modo che la persona "trattata", dopo aver ricevuto un certo stimolo, che meriterebbe una reazione, viene subito distratta da altri stimoli secondari, ripetitivi, di facile presa e che, con passaggi apparentemente logici, porti a conclusioni totalmente sbagliate ma "appaganti".

Ma la cosa peggiore è che la ripetitività e il senso di appagamento degli stimoli secondari crea assuefazione e "anestetizzazione" al problema principale. Tale tecnica è stata da sempre utilizzata dalle religioni, poi da re e governanti, oggi dai politici e dagli industriali attraverso i mass-media.

I fondamentali, invece, sono proprio quei problemi, quelle situazioni o quelle **verità scomode** che dovrebbero dar luogo a reazioni, ribellioni o quantomeno a profonde riflessioni.

Per non parlare di aria fritta, facciamo alcuni esempi pratici che riguardano le ferrovie.

I fondamentali più interessanti potrebbero essere, ad esempio, il pauroso deficit denunciato dal nostro A.D., il crollo dei servizi cargo, l'aumento

esponenziale di incidenti gravi, l'ineadeguatezza delle carrozze e delle linee.

Ma puntualmente e ripetutamente i mass-media **ci propongono le soluzioni**: occorre trovare velocemente altri fondi (non dobbiamo **perdere tempo a chiederci** dove sono finiti gli enormi finanziamenti già fatti); l'alta velocità è un problema per l'ambiente, per il rumore, può collegarci all'Europa, bla, bla, bla... ; non stiamo lì a **preoccuparci** se è costata il triplo che in Francia e Spagna e non si riesce a capirne il motivo. FS è il primo ente appaltante al mondo per entità di investimenti. Tutti si interessano agli investimenti futuri, nessuno verifica il rapporto costi benefici degli investimenti del passato.

E la Cargo? Tutti parlano dell'esigenza di trasportare le merci su rotaia e dei benefici al traffico leggero su gomma, all'inquinamento, alla salute, ecc. Nel frattempo Cargo è sull'orlo della chiusura. **Non pensiamo** a quanto è costato creare una Divisione Cargo che non serviva; **non preoccupiamoci** se i contratti per il trasporto merci sono spesso in perdita, **non pensiamo** a controllare perché Cargo paga penali altissime facendo contratti che non possono essere mantenuti, **non preoccupiamoci** se altre aziende private nascono come funghi (!).

E gli incidenti..., ancora li a contare i morti! Ma se siamo le ferrovie più sicure d'Europa! Abbiamo speso un occhio in sistemi di sicurezza e in apparati elettronici e ancora ci lamentiamo? **Che importa** se linee e mezzi non sono stati equipaggiati proprio lì dove serve, **perché arrabbiarsi** se si sono spese enormi risorse per montare un apparato progettato nel 1939, già allora riconosciuto dannoso, e ora si spendono altri soldi per disinstallarlo. Ma a chi verrebbe in mente di **pensare** a collegare l'aumento di incidenti con i drastici tagli al personale dell'esercizio, **perché pensare** che un macchinista che lavora 10 ore è più stanco di quando ne lavorava 8. E che senso ha pagare due persone per fare lo stesso lavoro (logico, no?),



quando con quei soldi potremmo risanare il bilancio (per favore non ricominciate a **chiedervi** dove sono finiti i soldi, **c'è altro a cui pensare**). E poi, quei lagnosi dei viaggiatori, sempre lì a lamentarsi e a spidocchiarsi sui treni, ancora insistono a prendere quei regionali puzzolenti e sempre in ritardo. Ma non si informano? Non vedono in TV e sui giornali che ci sono treni veloci e puliti che viaggiano VUOTI a 300 all'ora da Napoli a Roma. Eppure stiamo spendendo un'altro occhio per questa interessantissima pubblicità! **Non penserete** mica che lo stiamo facendo per Della Valle & Co.

Quando apprendiamo una serie di notizie, sforziamoci di trovare quella "fondamentale" e concentriamoci su di essa, senza farci "distrarre" dalle altre e senza accettare commenti e soluzioni **pensati** da altri.

Giampietro Salvatori - Roma



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"

UN LODO EMBLEMATICO

Il lodo in questione è pienamente rappresentativo delle ragioni di fondo a cui questa rubrica intende da sempre dare piena visibilità. Sappiamo benissimo che, per le persone che credono nella democrazia e nella giustizia quale suo elemento fondante, è estremamente difficile accettare un momento storico in cui la Società e il sistema di potere in genere, si muove mettendo da parte l'esercizio del diritto cercando di imporre le proprie regole fuori dal rispetto di ogni civile relazione. Benché il lavoratore sostanzialmente risultasse nel giusto, noi abbiamo accettato comunque il rimprovero, perché il lodo, ribadendo comunque le ragioni di fondo, definiva però in modo pieno e accurato i dettagli mancanti per un comportamento irreprensibile al 100%. Il comportamento da seguire definito nel lodo è il seguente: **nel caso in cui il dipendente risulti assente alla visita fiscale durante le fasce 10/12 - 17/19 per visita ambulatoriale è opportuno che l'attestazione riporti l'orario d'ambulatorio osservato dal medico nel giorno della visita, la diagnosi, il tipo di prestazione medica fornita, se siano stati rilasciati certificati d'inizio o continuazione della malattia, prescrizioni medicinali, richieste di visite specialistiche esami clinici e se la prestazione fornita rivesta o no carattere di urgenza.** Pensate che la nostra disponibilità ad accettare il rimprovero per un semplice elemento di formalità marginale abbia trovato accoglienza da parte della Società? Ebbene no. Pensate che la Società si sia accontentata di portare a casa comunque la punizione del dipendente? Ebbene no. Contrariamente alla prevista applicazione del lodo, la Società con un abuso unilaterale, inventa un'ulteriore sanzione ritirando tre giorni di assenza arbitraria, nonostante il riconoscimento da parte dell'INPS della malattia del dipendente. Questo non significa che, in altre sedi la Società non possa trovare accoglienza alle proprie aspirazioni, significa che oggi compie un gesto arrogante, che conferma la volontà aggressiva persecutoria e intimidatoria di cui, purtroppo, lo spazio di questo giornale è costretto ad occuparsi in modo costante. Questo ci costringe come al solito a ricorrere all'autorità giudiziaria dove ormai abbiamo risolto negli ultimi anni la quasi totalità di queste storie. Forse se a pagare fossero coloro che promuovono tali iniziative le cose avrebbero corso diversi.

Contestazione disciplinare

Lei in malattia dal 30 maggio 2006, lo stesso giorno alle ore 17.44 è risultato assente alla visita fiscale di controllo domiciliare disposta nei suoi confronti presso l'indirizzo abituale da Lei dichiarato.....

Giustificazioni

Il giorno 30 maggio 2006 sono risultato assente alla visita fiscale di controllo perché mi ero recato ad una visita medico ambulatoriale dal mio medico di fiducia,.....

(ndr) Il dipendente forniva certificazione rilasciata dal medico stesso e documentazione INPS (visita fiscale il giorno successivo al controllo) che confermava la diagnosi e la prognosi.

Sanzione disciplinare

...preso atto delle giustificazioni da Lei prodotte in data 26 giugno 2006, La informiamo che queste non sono idonee ad esimerla dalle responsabilità a Lei facenti carico.....Per quanto sopra le comunichiamo di avere deciso di adottare nei Suoi confronti la sanzione del massimo della multa prevista dall'art.54 del CCNL vigente.

LODO ARBITRALE

Il Presidente, letti gli atti e le memorie, svolge le seguenti considerazioni: nell' "invito a visita medica di controllo" l'INPS evidenzia che " nel caso che l'assenza sia dovuta a visita medica ambulatoriale è opportuno che l'attestazione riporti l'orario di ambulatorio osservato dal medico nel giorno della visita....", pertanto il lavoratore aveva l'obbligo di fare annotare subito dal medico curante l'orario nel certificato medico.

Tale dimenticanza non può, tuttavia, comportare come conseguenza la sanzione applicata dall'Azienda e pertanto si ritiene di derubricarla dall'art. 54 all'art 53 del CCNL, a rimprovero scritto con il voto contrario della rappresentante dell'Azienda. Le spese del procedimento vengono poste a carico di Trenitalia nella misura del 70% e del lavoratore per il restante 30% liquidate in € 300.00 più spese generali, cap ed iva.

QUESITI

a cura di Savio



Domanda

Già da qualche turnazione, nel trasporto regionale Calabria, per garantire la media dei riposi settimanali di 58 ore, o 61 riposi annuali x un totale di 3538 ore, previste x il pdm, il turnista, in giornate di soppressione dei treni coincidenti in genere con il sabato o la domenica, inserisce delle giornate di intervallo in precedenza o successive al riposo settimanale.

tutto ciò penso sia possibile, ma al momento della richiesta di ferie per quelle sestine interessate, viene considerato quell'intervallo come parte integrante di quel riposo settimanale.

Il tutto con un dispendio di ferie non previsto.

tutto ciò è possibile?

es.: 1° g.ta inizio lavoro ore 16.05, 2° g.ta lavoro, 3° g.ta lavoro, 4° g.ta lavoro, 5° g.ta lavoro, 6° g.ta riposo, 7° g.ta intervallo (domenica e festivi x soppressione treni), 8° g.ta inizio lavoro ore 16.50.

ne consegue che le ferie vengono scalate nel seguente modo:

1 ferie, 2 ferie, 3 ferie, 4 ferie, 5 ferie, 6 riposo, 7 intervallo, 8 turno

Carmelo Campolo

Risposta

Con la previsione contrattuale del monte ore annuo, l'eliminazione del riferimento al diritto individuale dei 61 riposi minimi annui e alle quote di doppio riposo che dovevano essere contenute nei turni di servizio, non si è solo peggiorata notevolmente la condizione di lavoro dei macchinisti, ma si è generata anche una contraddizione di fondo relativamente al conteggio delle ferie.

In realtà, questo sistema ha trasformato un diritto individuale esigibile, in un diritto collettivo inesigibile, salvo che in linea teorica, cioè, unicamente da verificare in sede di formazione turni.

Infatti il CCNL ha precisato che si tratta di un diritto riferito al turno e non alla singola persona, cosicché può accadere anche che, individualmente, tale diritto non sia affatto garantito durante il normale svolgimento del servizio, a causa dei ritardi vari e per effetto della casuale coincidenza degli intervalli abbinati al riposo settimanale fruito dai singoli macchinisti inseriti in quello stesso turno.

La contraddizione macroscopica si manifesta, però, proprio nella fruizione delle ferie.

Infatti, le norme del conteggio del riposo che coincide con un periodo di ferie non è mai diventato 58 ore, ma è rimasto sempre fermo a 48 (bontà loro, visto che a qualcuno era anche venuto in mente di ridurlo a 32).

Appare evidente che in questo caso non è possibile garantire la fruizione del monte ore annuo perché per ogni riposo coincidente con un periodo di ferie è inevitabile perdere qualche ora, anzi, con i riposi lunghi, addirittura intere giornate.

In realtà, il nuovo sistema della formazione dei turni e della contabilizzazione del riposo ha generato l'alternarsi di riposi corti a riposi lunghi, proponendo spesso una condizione disomogenea nel turno e un peggioramento nella contabilizzazione delle ferie. Abbiamo, infatti, sempre consigliato, laddove possibile e coincidente con le proprie personali esigenze, di prestare sempre molta attenzione a come si prenotano i periodi di assenza: meglio sempre dopo un riposo lungo, dopo un doppio riposo, prima di un riposo singolo.

Il caso in esame rappresenta un esempio classico di "fregatura" dovuta al fatto che le ferie sono state richieste in precedenza ad un riposo lungo, mandando in "fumo" le ore preziose del proprio

monte ore annuo.

In ogni caso, la situazione che prospetta gli intervalli abbinati al riposo, posto in seguito alla giornata di riposo, determina un prolungamento della sestina che precede quel riposo stesso. Infatti si consumano sempre 5 giorni di ferie per coprire la sestina precedente, ma ci si consola per il fatto che si sta assente un giorno in più. Mentre se si prenota la sestina seguente si consumano solo 3 giorni. Come vediamo non è affatto indifferente il criterio con il quale si prenota un periodo di ferie.

Domanda

Sono un MIP dell'impianto di Bolzano ed ho un quesito da porre. Io sono stato assunto con un contratto di apprendistato professionalizzante della durata di 46 mesi in qualità di macchinista, ho fatto sia il primo che il secondo esame con esito negativo.

Mi è sempre stato detto che dopo due esami negativi venivo licenziato ma sul contratto non c'è scritto nulla al proposito. Ho dato l'ultimo esame il 5 aprile di quest'anno. Mi sa dire cosa succederà adesso e quale sarà il mio futuro?

Mirko Nicolussi

Risposta

Il rapporto di lavoro, in questo caso, è regolato dall'art. 18 del CCNL AF, il quale, al punto 11, prevede quanto segue: "Qualora al termine del periodo di apprendistato non sia data disdetta a norma dell'Art 2118 del Codice Civile, l'apprendista è mantenuto in servizio con la qualifica conseguita mediante le prove di idoneità e il rapporto di lavoro verrà trasformato in contratto a tempo indeterminato..."

Nel caso in esame, il mancato superamento delle prove di esame obbligatorie per ricoprire le mansioni per le quali si è stati assunti è una ragione sufficiente per risolvere il rapporto di lavoro mediante comunicazione di disdetta del medesimo, a norma dell'art. 2118 del C.C..

Le modalità per il conseguimento delle abilitazioni obbligatorie sono oggetto di intesa tra con le OO.SS. e comunque hanno recepito le disposizioni a suo tempo emanato del Ministero dei Trasporti e viene previsto espressamente i tempi e le modalità dei corsi di formazione, nonché la l'obbligo a superare le prove d'esame.

Nel nostro caso, viene prevista la possibilità di sostenere per due volte le prove abilitanti. Una volta esaurite le due prove senza che vi sia stato un esito positivo, la Società considera non conseguite le abilitazioni obbligatorie previste e attiverà le procedure una comunicazione personale che esaurirà il rapporto di lavoro al termine del periodo di apprendistato, senza procedere alla stabilizzazione a tempo indeterminato del contratto di apprendistato in essere.

Di casi analoghi a quello in questione, purtroppo, se ne sono già presentati diversi, negli ultimi 20 anni.

Possiamo comunque consigliare di inoltrare una domanda personale con la richiesta di sottoporsi ad una prova d'esame ulteriore, motivando magari le ragioni che possono aver generato le defaillance precedenti, anche se potrebbe non incontrare accoglimento.

Anche i lavoratori che hanno superato il periodo di prova e un rapporto di lavoro regolato da un contratto a tempo indeterminato, possono incorrere ugualmente in un procedimento di licenziamento con preavviso, per ragioni connesse alla propria capacità professionale; infatti, il punto "i" dell'art 58 del CCNL AF prevede espressamente la seguente motivazione: "per comprovata incapacità o persistente insufficiente rendimento, ovvero per qualsiasi fatto gravissimo che dimostri piena incapacità ad adempiere adeguatamente agli obblighi di servizio."



AUTOBUS-TRENO

Due "Macchinisti" alla guida

Battezzato come "il salvatore delle compagnie ferroviarie in crisi". E' il primo autobus al mondo che all'occorrenza diventa treno. In servizio in Giappone, su una linea sperimentale, promette di salvare il trasporto pubblico in aree poco popolate, dove è problematico far quadrare i bilanci. Il 'DMV' ('Dual-Mode Vehicle') razionalizza al massimo il trasporto pubblico utilizzando le tratte più utili e redditizie, siano esse su strada o su rotaia. Ha con una capacità di 12 persone più due conducenti. Il segreto si cela sotto la scocca: un sofisticato meccanismo retrattile permette di passare dalle tradizionali ruote di gomma a quelle d'acciaio e viceversa, il tutto in una quindicina di secondi.

Dagli Impianti

NAPOLI

QUELLE TABELLE DI VELOCITA'

Tempo addietro, la Domenica del Corriere pubblicava e premiava la foto più curiosa inviata dai lettori. Molto divertiti, quando ci capitava di sfogliare la rivista, andavamo subito a cercare la foto della settimana. Quasi sempre riguardava segnali stradali messi con poca attenzione da qualche piccola amministrazione comunale che comunque non arrecavano rischi alla circolazione. Certo se avessimo inviato questa foto, pochi avrebbero sorriso e molti si sarebbero preoccupati! Quelle che vedete nella foto sotto sono le tabelle di velocità, per il binario legale e per l'illegale, poste a poca distanza tra loro (non più di tre metri) con i lati scritti all'interno, cioè si guardano tra loro ed i treni vedono solo il retro! Si trovano sulla linea Napoli C.Fl.-Roma, all'altezza della fermata Napoli Cavalleggeri. Tale grave anomalia è stata segnalata ai Responsabili di RFI ma, siccome dopo due mesi nulla è cambiato, abbiamo scattato questa foto e consegnata agli istruttori sollecitandone la regolarizzazione. Siamo sempre più convinti che il Gestore dell'Infrastruttura (RFI) debba essere controllato da un'Autorità "super partes" che dia a noi ed ai viaggiatori la garanzia di una reale sicurezza del Trasporto Ferroviario Nazionale.



L'immagine sopra è ciò che vede il macchinista alla guida del treno, essendo stata scattata dal locomotore. No comment.

Marco Crociati - ITP Roma S. Lorenzo

MILANO - GRAVE LUTTO

GIANBATTISTA D'ASCANIO NON E' PIU' TRA NOI



Il 2 aprile u.s. è venuto a mancare improvvisamente il collega Gianbattista D'Ascanio dell'ITR di Milano PG. Chi lo ha conosciuto sa di aver perso un amico, una persona sempre disponibile, un compagno di lavoro attento, da sempre un sostenitore delle lotte dei macchinisti. Lascia la moglie e due figli. I colleghi dell'ex impianto di Milano S. Rocco lo ricordano con affetto.

Pasquale Romano

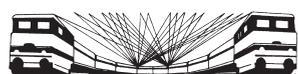
L'AUFORISMA DEL MESE

di Maurizio Badoni - Roma SL

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 verità era uno specchio che cadendo dal cielo si ruppe. Ciascuno ne prese un pezzo e vedendo riflessa in esso la propria immagine, credette di possedere l'intera verità".

Mevlana Rumi, Sec. XIII

ancora IN MARCIA

MOVIMENTO DI LOTTA PER LA SALUTE COOP. A R.L.

Confederazione
RLS
Unitaria di Base**Lunedì 8 giugno****dalle ore 10 alle ore 16****Sala Regione Lombardia Pirellone
(Vicino stazione Milano Centrale)***Convegno su*

Il lavoro a turni

*Ricadute sulle condizioni di vita e di lavoro**Indagini dati scientifici e ricerca sugli effetti sulle condizioni di vita dei lavoratori sottoposti a turni. Esperienze a confronto.**Intervengono:*

- Studiosi e specialisti sui problemi del sonno e dei turni;
- Ricercatori sull'organizzazione del lavoro;
- Medicina ed igiene del lavoro;
- Partecipazione dei RLS ed RSU del mondo del lavoro;
- Delegazioni estere, di macchinisti e sindacati di altre categorie.



Programma assemblee consultazione

| | | | |
|----------------|------------------|--------|--------------|
| BOLOGNA | 23 maggio | ore 10 | Sala Sirotti |
| GENOVA | 29 maggio | ore 10 | DLF |
| NAPOLI | 1 giugno | ore 10 | DLF |

ALTRE DA STABILIRE...