pag24_1:Layout 1 23-01-2007 15:46 Pagina 1

ANNO XXVI - N. 1 - 2007

ancora IN MARCIA!

www.ancorainmarcia.it

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

Giancarlo e Walter

54

i macchinisti morti in incidenti ferroviari dall'inizio della ristrutturazione

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 Castracci 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 - CONTRIBUTO: 14 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 32842528 intestato a "Associazione Sempre in Marcia" Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 967/2218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166; fax 055.4631872 - contiene i.r.

pag2:Layout 1 23-01-2007 15:47 Pagina 2

ERRORE UMANO O ERRORE DISUMANO?

Il vero grande errore lo commettono quelli che ignorano il fattore "umano"

Quando accade un fatto grave, un infortunio o un disastro, subiamo una distorsione, anche semantica, delle cause del fatto stesso. Tutti si affrettano ad addebitare le responsabilità della disgrazia – con la magica definizione di "errore umano" - all'ultimo sfortunato anello della catena organizzativa il quale, quasi sempre, ha già pagato, con la vita, il suo conto. E' innegabile che questo è il metodo più veloce ed efficace per allontanare il sospetto dal "sistema" in cui è avvenuto l'incidente e viene normalmente usato per l'opinione pubblica, e finanche per le Autorità che dovrebbero indagarne le responsabilità. Ogni macchinista, come tutti gli operatori coinvolti in prima persona in situazioni di rischio complesse, sa invece perfettamente quanto siano determinanti le condizioni generali in cui "germoglia" e "matura" l'incidente. Lo scopo di questa rimozione collettiva è quello di tranquillizzare tutti sulla bontà delle regole e dei modelli organizzativi in vigore che non devono essere messi in discussione. Sarebbe dirompente conoscere alcune semplici verità: in quell'aeroporto internazionale è fuori uso da mesi il radar di terra che dovrebbe regolare il traffico di terra; su quel treno lanciato nella nebbia a 120 km/h, la vita di tante persone è affidata alla "bravura" di un macchinista, lasciato solo e senza ausili; o ancora, che due macchinisti sul loro treno merci, carico di sostanze chimiche, all'alba, stanno lavorando già da nove ore. E' più semplice e immediato spiegare che il pilota del piccolo aereo ha capito male o non ha visto le strisce, il macchinista non ha visto il giallo e quelli del treno merci si erano distratti o addormentati. Noi dobbiamo affermare ad alta voce, invece, quanto siano determinanti le condizioni in cui operano i lavoratori "soggetti" a sbagliare. Il ripetersi ineluttabile di incidenti aventi le stesse cause mostra come la perseveranza nell'errore assuma le sembianze "diaboliche" del motto latino. Se un'attività, come la nostra, è considerata di grande delicatezza tanto da richiedere una serie infinita di regole (selezioni, visite, istruzioni, addestramenti, sanzioni, ecc.) risulta incomprensibile come si possano tralasciare le esigenze umane di base, quali stanchezza, attenzione, ritmi sonno-veglia, ridondanza dei controlli, apparecchiature, ecc. Le otto ore conquistate ai primi del '900 erano per la tutela e la dignità dei lavoratori; per noi, oggi, sono anche la sicurezza di chi viaggia in treno; il doppio agente è un presidio insuperato per la sicurezza, migliorabile con i moderni apporti tecnologici. L'aggressione a questi modelli, anche col peggioramento dei contratti, è un attacco diretto alla sicurezza di tutti, un "errore" commesso da esseri umani in piena consapevolezza dei rischi: quindi un errore commesso da persone che hanno perso i caratteri di umanità e assunto a riferimento il cinismo delle convenienze economiche. Per questo da oggi cominceremo a parlare di "errore disumano".

La raccapricciante scena dell'incidente di AVIO

TRAGEDIA SULLO STRETTO

4 morti e 80 feriti. Il solco lasciato dalla prua del mercantile "Susan Borchard" sulla fiancata del monocarena Segesta Jet di FS (nella foto) spiegano la dinamica. E' Polemica per la parziale attivazione del servizio radar sullo stretto e per presunte responsabilità di un traghetto della società Caronte non coinvolto nella collisione. Per i PM si tratta di "disastro colposo" a carico d'ignoti. Le vittime sono dell'equipaggio del Segesta Jet: Palimiro Lauro, Domenico Zona, Marcello Esposito, Sebastiano Mafodda.

INCIDENTE DI AVIO

Si vocifera che i dirigenti di Trenitalia abbiano intimato il silenzio ai sindacati: "…state zitti … perché hanno sbagliato loro …". Del resto, l'errore umano, specie se attribuito ai morti, è la soluzione più adeguata. Ma se ciò risultasse vero, emergerebbe una considerazione che è di estrema attualità:

SE SI SBAGLIA IN DUE FIGURIAMOCI DA SOLI

E mentre si discute molto delle "colpe" e poco dei rimedi (anzi si parla di agente solo), i numeri sono terribili. Con Giancarlo e Walter siamo a 54

24/5/1985	✝ **Mario Nebiolo**	*Cuneo*
	✝ **Biagio Ferrari**	*Cuneo*
22/12/1985	✝ **Giacomino Degli Angeli**	*Coronella*
28/12/1985	✝ **Antonio Zizzi**	*Taranto*
28/01/1986	✝ **Gianfranco Briganti**	*Cassino (PL)*
27/11/1988	✝ **Carmine Martello**	*Lamezia*
3/4/1989	✝ **Claudio Padalino**	*S. Severo*
	✝ **Domenico Iannetti**	*S. Severo*
16/11/1989	✝ **Angelo Giuffrè**	*Crotone*
	✝ **Salvatore Bruno**	*Crotone*
	✝ **Sorrenti (C. T.)**	*Crotone*
2/12/1989	✝ **Antonio Lo Foco**	*Barletta*
14/12/1989	✝ **Anzio Moretti**	*Firenze*
28/12/1990	✝ **Giovannino Cuscusa**	*Chirialza*
	✝ **Gianfranco Serra**	*Chirialza*
18/7/1991	✝ **Vito Chironna**	*Trebisacce*
16/10/1991	✝ **Giovanni Mischi**	*Mantova*
22/10/1991	✝ **Antonio Loni**	*Bagnoli*
27/1/1992	✝ **Gabriele Giammatteo**	*Ciampino*
	✝ **Romano D'Antini**	*Ciampino*
	✝ **Tommaso Cucuzzoli**	*Ciampino*
12/5/1992	✝ **Giuliano Mori**	*Badia al Pino*
	✝ **Massimo Severi (C. T.)**	*Badia al Pino*
10/6/1992	✝ **Mauro Guscelli**	*Caluso*
dic. 1995	✝ **Enrico Ugolini**	*Piedimonte*
12/3/1996	✝ **Luigi Romeo**	*Sulmona*
17/7/1996	✝ **Francesco Santonocito**	*Grignano*
17/7/1996	✝ **Gioacchino Guastamacchia**	*Grignano*
12/1/1997	✝ **Pasquale Sorbo**	*Piacenza*
	✝ **Lidio De Sanctis**	*Piacenza*
4/6/2000	✝ **Fabio Agostini**	*Solignano*
	✝ **Matteo Santilli**	*Solignano*
	✝ **Paolo Nigiotti**	*Solignano*
	✝ **Piero Rimonti**	*Solignano*
	✝ **Pietro Bertolucci**	*Solignano*
29/12/2001	✝ **Filippo Nocera**	*Paola*
14/9/2001	✝ **Ennio Mazzocchetti**	*Colle Isarco*
	✝ **Domenico Bianco**	*Colle Isarco*
21/2/2002	✝ **Carmine Senatore**	*Chiasso*
	✝ **Salvatore Fortunato**	*Chiasso*
20/7/2002	✝ **Saverio Nania**	*Rometta Marea*
21/10/2002	✝ **Francesco Palladino**	*S. Vito Chetino*
12/1/2003	✝ **Daniele Montenovo (C. T.)**	*Ancona*
27/1/2003	✝ **Giuseppe Bessone**	*Limone*
	✝ **Attilio Bandiera**	*Limone*
dic. 2003	✝ **A.P. 42 anni**	*Civita Castellana*
	✝ **A.F. 46 anni (C.T.)**	*Civita Castellana*
13/9/2004	✝ **Anna Matarrese (C. T.)**	*Cuneo*
7/1/2005	✝ **Paolo Cinti (C. T.)**	*Crevalcore*
	✝ **Ciro Cuccinello**	*Crevalcore*
	✝ **Equizio Abate**	*Crevalcore*
	✝ **Vincenzo De Biase**	*Crevalcore*
13/12/2006	✝ **Giancarlo Maschi**	*Avio*
	✝ **Walter Mazzi**	*Avio*

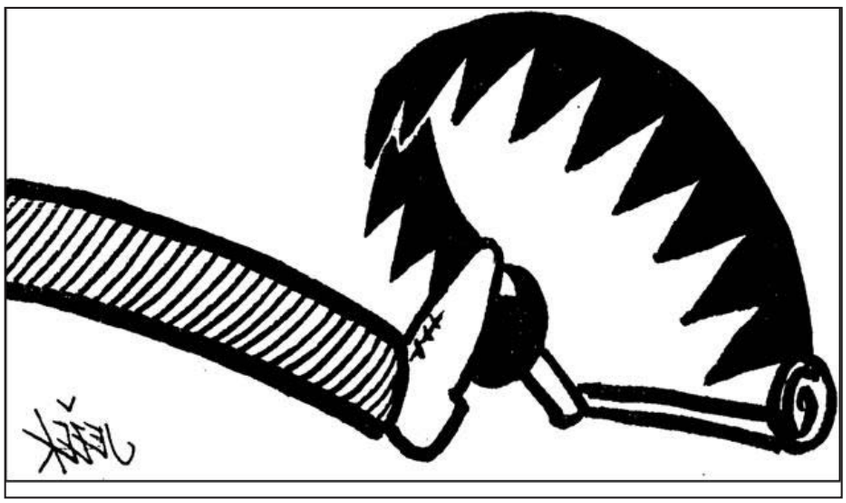
A questo elenco (impreciso per difetto), vanno aggiunti i feriti e gli invalidi.
Questo è il tributo della nostra categoria,
mentre sono centinaia le vittime tra i lavoratori e gli altri ferrovieri.

pag4_5:Layout 1 23-01-2007 16:06 Pagina 4

TENGONO IN VITA L'UOMO MORTO?

Problemi su Cargo e Lunga Percorrenza

La nostra battaglia contro il pedale dell'uomo morto ha "convinto" Rfi e Trenitalia a rivedere le loro posizioni sull'uso di questo infernale dispositivo. Ma con un subdolo sotterfugio - introdotto con la Prescrizione del 6/11 scorso - RFI vorrebbe costringerci a pedalare ad ogni partenza e, in caso di treni merci ed a lunga percorrenza, di notte, quando mancano i sistemi da loro definiti di "Sistemi di Protezione della Marcia del Treno" (spmt), e cioè l'scmt, l'ertms e il ssc. Con questo stratagemma hanno trovato il modo di non smantellare fisicamente i pedali dalle cabine di guida lasciandosi la possibilità, domani, con una semplice circolare di reintrodurre l'obbligo di pedalare sempre. Inoltre come se non fosse accaduto nulla riguardo le censure sulla monotonia, la ripetitività e la distrazione dalla guida - nel caso di mancanza dell'scmt, o degli altri sistemi - non solo diventa obbligatorio l'uso del pedale, ma questo si attiva con i "tempi Lunardi" e cioè ogni 30 secondi. Con queste nuove norme emerge anche una forte contraddizione che dà ragione a quanti hanno sempre denunciato che il pedale non ha nulla a che fare con la sicurezza: nella Prescrizione si dice che durante il periodo notturno e in assenza di spmt "è obbligatorio" inserire il pedale dell'uomo morto nella sua funzione "vigilante". Ne consegue che al di fuori di quelle condizioni è facoltativo. In una azienda che regolamenta tutto nei minimi dettagli ciò è paradossale e pone inquietanti interrogativi sulla legittimità di questa prescrizione rispetto a quella delle ASL. Del resto, se fosse stato un dispositivo di sicurezza non sarebbe facoltativo. Altra illogicità riguarda il differente trattamento tra i treni regionali e quelli a lunga percorrenza (tipologia ancora da definire): per i primi, a parità delle altre condizioni, non è previsto alcun obbligo, pur se effettuati con le stesse locomotive e sulle stesse linee. La nostra lotta ha costretto le FS ad una marcia indietro, ma la partita non è affatto chiusa: OCCHI APERTI, senza rilassamenti.



NAPOLI : PROTESTA CONTRO L'A.U.

Era partita come una vertenza vera, promossa da tutte e sei le sigle sindacali e tradotta in una protesta dura: rifiutarsi di effettuare i treni ad agente unico Napoli Roma introdotti con i nuovi turni del 10 dicembre . Ma con grande delusione dei macchinisti è mancato l'appoggio convinto delle strutture sindacali regionali le quali hanno sostanzialmente lasciato soli i macchinisti che hanno aderito in modo convinto alla protesta. La mancanza di sostegno da parte degli stessi segretari regionali che avevano firmato e lanciato la vertenza, delle regioni limitrofe e delle OOSS nazionali non hanno consentito il successo dell'iniziativa.

AGENTE UNICO

TAR CONCEDE SOSPENSIVA A FS

La notizia arriva dal TAR del Lazio: concessa a Rfi e Trenitalia la sospensiva delle due Disposizioni della Direzione Provinciale del Lavoro di Roma del 25 luglio scorso in materia di uomo morto, doppio agente e pronto soccorso. Il provvedimento del Tribunale è stato assunto in attesa della decisione di merito. Le ragioni riportate nell'ordinanza riguardano essenzialmente la presunta irregolarità delle procedure adottate dall'ispettore per la contestazione della mancanza: avrebbe agito senza la presenza di un ispettore FS secondo una vecchia e anacronistica norma di legge (art. 35, legge 191/74) che prevede la cosiddetta "vigilanza congiunta". Tutti i RLS delle ferrovie conoscono bene questa famigerata norma che noi contestiamo da sempre. Riteniamo comunque infondato tale rilievo perché in presenza di delega del Publico Ministero nell'ambito di un'azione penale. Bene hanno fatto quindi i RLS a notificare le Disposizioni a tutti i dirigenti e ad intraprendere le formalità necessarie per costituirsi in giudizio "ad opponendum" a fianco del ministero del Lavoro che, da quanto ci risulta non era presente in giudizio per il contraddittorio con le FS.

pag4_5:Layout 1 23-01-2007 16:07 Pagina 5

Cari colleghi, continua la battaglia per contrastare l'Agente Unico sui mezzi leggeri e sui locomotori con intercomunicante. Come sapete, infatti, per poter effettuare treni con equipaggio composto da macchinista e capotreno è assolutamente obbligatoria la perfetta efficienza del collegamento Terra Treno e Bordo Bordo, anche ai sensi del DM 388 sul pronto intervento e soccorso ai lavoratori e viaggiatori in caso di malore e altro.

AGENTE SOLO: ANCORA UNA DENUNCIA

ALLA PROCURA DELLA REPUBBLICA DI BOLOGNA

Oggetto: integrazione all'esposto sulla mancanza del "Telefono Terra Treno", e del "Telefono Bordo-Bordo" sulle linee ferroviarie dell'Emilia Romagna dell'11 gennaio 2005.

Con la presente, si vuole informare Codesto Ufficio del fatto che, a seguito dell'esposto consegnatovi in data 11 gennaio 2005, la situazione relativa alla materia in oggetto non ha subìto miglioramenti significativi e permangono, pertanto, tutte le criticità allora segnalate.
Allo stato attuale, in particolare sulle Linee Parma-La Spezia e Faenza-Marradi, sono presenti le seguenti aree di non ricezione del telefono GSM-R, di cui sono dotati i macchinisti e il personale di bordo dei treni, ai sensi alla la Disposizione n° 35/2002 del Gestore dell'Infrastruttura Ferroviaria (RFI): (…)

Bologna, 9 gennaio 07 **Distinti saluti**
Roberto De Paolis

A CONTI FATTI ...

Un goliardico prospettino, partendo dagli oltre 50 milioni di italiani, iniziava ad escludere tutti gli inabili al lavoro, le donne, i bambini, i pensionati, i nullafacenti, ecc. ecc., fino a giungere alla conclusione che a lavorare erano rimasti in due ("Proprio così, gentile cliente siamo rimasti io e Lei ed è il caso che lei si dia da fare perché io...). Ricordate? In ferrovia, su 93.000 ferrovieri rimasti, si contano oltre 15.000 quadri a cui vanno aggiunti circa 1.500 dirigenti. E' quindi logico che si ringrazino i lavoratori più "volenterosi". Chi rimane alla produzione deve … produrre.

Par	Liv Prof	Cons. Pers.
171	A	4.180
147	B	11.155
141	C	925
138	D1	30.135
132	D2	9.145
127	E	17.430
125	F1	10.960
119	F2	6.920
117	G1	1.950
111	G2	15
100	H	175
Totale		92.990

ED ECCO I RINGRAZIAMENTI

TRENITALIA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO

Prot. DPR/DRV.PV

RISERVATA

Divisione Passeggeri Regionale
DIREZIONE REGIONALE VENETO
PRODUZIONE VENETO
Il Responsabile

AL SIG.
ITA VERONA

Venezia Mestre, 21 dicembre 2006

Con la presente l'Azienda intende ringraziarLa di aver aderito alla iniziativa che prevede la Sua utilizzazione in prestazioni lavorative straordinarie.
La Sua disponibilità consente di superare le difficoltà conseguenti ai picchi di produzione ovvero alla momentanea mancanza di risorse per situazioni contingenti.
Le forniamo, di seguito, i recapiti di posta elettronica e telefonici ai quali Lei potrà rivolgersi per informare puntualmente, anche con notevole anticipo, delle giornate e/o periodi nei quali Lei potrà assicurare la maggiore prestazione lavorativa.
In tal modo sarà possibile programmare tempestivamente la Sua prestazione lavorativa favorendo altresì la gestione del Suo tempo libero.

Lei potrà rivolgersi ai seguenti recapiti:

Con la presente l'azienda intende ringraziarla di aver aderito alla iniziativa che prevede la Sua utilizzazione in prestazioni lavorative straordinarie…

SICUREZZA SUL LAVORO
25 E 26 GENNAIO
A NAPOLI

E' la seconda conferenza Nazionale sulla sicurezza del lavoro organizzata dal Governo. La strage di lavoratori che muoiono e si ammalano nei luoghi di lavoro ha imposto all'attenzione pubblica ed al dibattito politico la necessità urgente di adottare misure efficaci per arginare il tragico fenomeno. Tra le misure annunciate alcune sono entrate già in vigore, altre saranno inserite in un Testo Unico che dovrebbe riordinare le centinaia di norme vigenti in materia di sicurezza sul lavoro. Un riordino naufragato col precedente Governo perché era collegato al tentativo di allentare le tutele per i lavoratori. Il nuovo Governo presenterà una legge delega. Un gruppo di macchinisti e RLS sarà presente a far sentire la propria voce e le proprie proposte per la tutela della sicurezza sul lavoro.

Pedane da smontare ... Chi paga?

pag6:Layout 1 23-01-2007 16:07 Pagina 6

Incidente ferroviario di Avio del 13 dicembre 2006

E con questi sono **54** i macchinisti morti in incidenti ferroviari da quando e' cominciata la cosiddetta riforma delle Fs con le relative liberalizzazioni.
Se si pensa che negli ultimi trent'anni della gestione 'statale' si erano registrati solo 7 morti, si capisce bene come insieme all'attuale inefficienza sia anche enormemente diminuita la sicurezza dei treni.
E non e' finita perché, e' triste perfino a dirlo, con un Amministratore Delegato 'Ds' ed un Ministro dei trasporti 'comunista', si vuole introdurre la guida dei treni con un solo macchinista, ovviamente a scapito della sicurezza, tranquillizzando l'opinione pubblica con l'applicazione di nuove tecnologie.
Le tecnologie che tutti auspichiamo funzionano solo quando tutto va bene.
Ma quando la circolazione va in tilt ci vogliono sempre due macchinisti attenti e ben preparati. E a volte, come in questo caso, non bastano.

Le critiche fin ad oggi espresse da "ancora IN MARCIA!" verso la gestione delle ferrovie stanno trovando una vasta sensibilità anche presso le amministrazioni locali.

Infatti, il 14 dicembre 2006, il Consiglio Comunale di Rimini ha votato all'unanimità un ordine del giorno che, fra le altre cose, impegna il Ministro dei Trasporti, per mezzo dei propri organismi di Vigilanza e Controllo sulla sicurezza nelle ferrovie, a individuare gli aspetti critici del sistema e a indicare soluzione di carattere organizzativo adeguate e coerenti con la particolare missione che hanno le ferrovie e il trasporto pubblico locale nel nostro Paese.
Si evidenzia inoltre che, in circostanze molto simili a quella avvenuta nei pressi della stazione di Avio, in questi anni sono avvenuti altri incidenti (es. a Colle Isarco il 14 settembre 2001, a Quarto Oggiaro FNM il 6 dicembre 2003 e più recentemente anche alla metropolitana di Roma il 17 ottobre 2006, ecc...) che hanno messo in risalto carenze di carattere organizzativo, con particolare riguardo alla regolamentazione del sistema di circolazione in condizioni di degrado tecnologico a causa di guasti, alla formazione del personale, nonché al rispetto delle normative che regolano l'orario di lavoro, che influenzano direttamente le condizioni più generali di sicurezza.

Avio. 13 dicembre 2006. La Loc E. 405 incastrata tra le lamiere

Giancarlo Maschi

Walter Mazzi

Vista dall'alto dei veicoli deragliati a seguito dello scontro

Gas tossici . "Rischiata un'altra Bhopal"

Ventidue anni fa, in India, morirono 20 mila persone per un inquinante simile. Ad Avio "Siamo stati salvati da uno stellone". Il treno trasportava anche dell'alcool etilico e un incendio avrebbe innescato un diastro inimmaginabile.

pag7:Layout 1 23-01-2007 16:08 Pagina 7

ORARIO DI LAVORO: CCNL o Dlgs 66/03?

Non sono ancora chiare le cause dell'incidente di Avio. E' invece chiaro che Giancarlo Maschi e Walter Mazzi, quando è avvenuto l'incidente, erano già al lavoro da 9 ore. Esaminiamo l'orario del PdM mettendo a confronto i limiti delle direttive europee (recepite in Italia con il Dlgs 66/2003) e i limiti definiti dal CCNL.

	D. Lgs. 66/2003	**C.C.N.L. - A.F.**
Lavoro giornaliero massimo	13 ore	7+1 oppure 10+1 (se accettate 7+2 oppure 10+2 in condotta + tempi per recarsi alla località del riposo)
Lavoro settimanale massimo	40 ore di lavoro ordinario (straordinario max 48 ore)	36 ore (Max straordinario 80 ore a trimestre, 250 annue)
Riposo giornaliero minimo	11 ore consecutive (derogabili nei contratti)	11 o 16 e da 18 a 23 ore. E' prevista la deroga a 6 o 7 ore per i RFR.
Riposo settimanale minimo	24 ore (dopo le 11 di riposo giornaliero)	Min. 48 ore (incluso il riposo giornaliero) 35 ore se si lavora nell'intervallo

Quale normativa si applica? I 303 assegnano il lavoro riferendosi ai limiti del Dlgs 66/2003, ma le normative di cui riportiamo alcuni passaggi conducono ad affermare che i limiti legali sono invece quelli contrattuali. Nelle direttive europee 93/104, 2000/34 e 2003/88 sono previste le prescrizioni MINIME per il miglioramento dell'ambiente di lavoro e per garantire un più elevato livello di protezione della sicurezza e della salute dei lavoratori. In esse leggiamo:

- *"Alcuni studi hanno dimostrato che l'organismo umano è più sensibile nei periodi notturni ai fattori molesti dell'ambiente nonché a determinate forme di organizzazione del lavoro particolarmente gravose e che lunghi periodi di lavoro notturno sono nocivi per la salute dei lavoratori e possono pregiudicare la sicurezza dei medesimi sul luogo di lavoro."*
- *"Occorre limitare la durata del lavoro notturno ....."*
- *Le modalità di lavoro possono avere ripercussioni negative sulla sicurezza e salute dei lavoratori; l'organizzazione del lavoro secondo un certo ritmo deve tenere conto del principio generale dell'adeguamento del lavoro all'essere umano."*

L'Italia ha recepito le predette direttive comunitarie con il Dlgs. 66 del 8 aprile 2003 in cui è previsto che *"... i contratti collettivi di lavoro regolamentano le eventuali modalità di esecuzione delle prestazioni di lavoro straordinario (art. 5 Dlgs 66/2003)*. Ebbene, il CCNL delle Attività Ferroviarie, al punto 2.13.4 dell'art. 22, stabilisce che "*la prosecuzione del servizio non potrà in ogni caso determinare il superamento per più di due ore, in attività di condotta o scorta, dei limiti della prestazione massima giornaliera definita in applicazione del precedente punto 2.6 "*. La norma contrattuale è vincolante, difatti, l'art. 1367 Codice Civile (Conservazione del Contratto) prevede che*,"Nel dubbio, il contratto o le singole clausole devono intendersi nel senso in cui possono avere qualche effetto, anziché in quello in cui non ne avrebbero alcuno."*

Ne consegue che i limiti contrattuali non possono essere superati, né in programmazione, né in gestione, né in esercizio. In tal senso, anche in considerazione dell'imminente rinnovo contrattuale, va valutato che l'entità degli attuali limiti sconfina già nella "zona di pericolo". Ciò in quanto, con regole contrattuali ad hoc, si nega l'oggettiva condizione di lavoratore notturno a molti macchinisti. Inoltre, la notte termina contrattualmente alle ore 5.00, noi sappiamo invece quanto sia faticoso e quali effetti produce sul fisico una prestazione con inizio in quegli orari.

AVIO: LE INDISCREZIONI

Tutti ci chiediamo come sia possibile che il treno di Giancarlo e Walter sia piombato a 70 Km/h sulla coda del merci di RCT. Infatti, il tratto è con blocco elettrico a correnti codificate, la E 405 ha l'RS, mentre l'impatto è avvenuto ad almeno 400 metri dal segnale superato.

Le indiscrezioni che provengono da Trenitalia sono minacciose e raccontano del mancato reinserimento dell'RS al momento dell'ingresso in zona codificata, avvenuto circa 50 km prima. Chi conosceva Walter e Giancarlo non crede a questa tesi. Noi non sappiamo come siano andate le cose, ma in ogni caso riteniamo che dopo nove ore di lavoro in piena notte tutto può accadere; riteniamo che il servizio assegnato non era rispettoso delle regole contrattuali e che, al massimo, Giancarlo e Walter, all'ora in cui è accaduto il fatto, dovevano già aver finito gli accessori. Inoltre, tra i miglioramenti possibili si può automatizzare l'inserimento dell'RS al pari dell'SCMT. **Un'ultima considerazione: se è possibile sbagliare in due … figuriamoci da soli.**

pag8:pag8 23-01-2007 16:09 Pagina 8

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"

Questa rubrica si è sempre interessata di uno spazio prettamente tecnico, ma come abbiamo ripetutamente provveduto ad affermare, è sempre stata la risposta allo strumento essenziale che la Società ha utilizzato come strumento politico primario, nella sua strategia di realizzazione del processo di ristrutturazione. Processo che per troppi anni ed in troppi hanno inteso come riorganizzazione tecnica delle strutture ferroviarie e che invece si è mosso solo nella ricerca continua di sottomissione del personale, fondamentale alla risposta di tutte le esigenze non risolte sul piano dell'efficienza. Costantemente quindi abbiamo parlato di tentativi di prevaricazione a vario titolo e in vario modo intentati. Oggi ci interessiamo dell'atteggiamento, diciamo furbesco, che i nostri superiori adottano quando in difficoltà, per una nostra iniziativa, non sanno come affrontare il problema. Può accadere infatti che sia con la comunicazione telefonica che nel contatto diretto, ed addirittura dopo comunicazione scritta, il capo deposito cerchi di nascondersi con espedienti diversi, ignorando le cose come se non lo riguardassero. Così facendo il personale ,che si aspetterebbe invece una risposta per sentirsi garantito nel suo comportamento, finisce per trovarsi in difficoltà. A questo proposito ricordiamo, come spesso abbiamo fatto, che per ragioni di tutela e di garanzia è fondamentale e necessario provvedere sempre a comunicare le proprie necessità in forma scritta (M40), cosa che comporta immediate difficoltà all'atteggiamento scorretto del capo deposito. Si ricorda anche che l'M40, anche qualora improprio, non può essere rifiutato e a tal proposito si può ricorrere all'intervento della Polfer. Il caso in questione evidenzia quanto importante sia la consapevolezza dei rapporti in termini di dignità e di diritto tra lavoratore e Società, troppo spesso sottovalutati. La Società infatti, non provvedendo a rispondere alla comunicazione, si pone nella condizione di accettazione passiva della richiesta del lavoratore, anche nel caso che tale richiesta non sia legittima. Così come nel caso di richieste illegittime da parte della Società a cui il personale non risponde adeguatamente in forma scritta. Il materiale si trova in sede dell'Ancora in Marcia.

Oggetto: contestazione disciplinare

In relazione a quanto previsto dall'art. 7 della legge 20 maggio 1970, n° 300e dell'art. 61 del vigente CCNL della attività ferroviarie, le contestiamo quanto segue:
risulta che ella giorno 16 gennaio 2006, comandato alla 29^ g.ta del turno Macch. TE, con orario di inizio lavoro alle ore 04.32 presso il deposito locomotive di Firenze per effettuare le operazioni accessorie al materiale del tr. 6600, si presentava arbitrariamente alle ore 05.00, non rispettando l'orario di lavoro comandato come previsto dal TV.2.

Il comportamento da Lei tenuto nella circostanza, in contrasto con quanto previsto dal CCNL vigente, determinava un ritardo di 7' minuti in partenza del tr. 6600, arrecando disagio alla clientela.

Ella ha a disposizione dieci giorni dalla data di ricevimento della presente per produrre eventuali giustificazioni a Sua difesa……omissis….

Oggetto: provvedimento disciplinare

In riferimento alla lettera di contestazione del 24 gennaio 2006 a lei notificata data 28 gennaio 2006, che qui si intende integralmente trascritta e riportata, preso atto delle giustificazioni da Lei prodotte e pervenute in data 31/01/2006, che non La scagionano dalle responsabilità individuate, Le comunichiamo di avere deciso di adottare nei Suoi confronti la sanzione disciplinare di due giorni di sospensione dal servizio con privazione della retribuzione ai sensi dell'art. 55 del vigente CCNL.

LODO ARBITRALE

OGGI 03 LUGLIO 2006 PRESSO LO STUDIO DELL'AVV. VALERIA DI MARCO IN FIRENZE VIA MARAGLIANO 43 SONO PRESENTI:
DANILO FONDI RAPPRESENTANTE DEL LAVORATORE POGGIOLINI
MAURO NATALI RAPPRESENTANTE DEL DATORE DI LAVORO TRENITALIA SPA
AVV. VALERIA DI MARCO - TERZO MEMBRO NOMINATO DALL'UFFICIO PROVINCIALE DEL LAVORO.
PER ESAMINARE IL PROVVEDIMENTO DISCIPLINARE EROGATO IN DATA 09/02/2006 A CARICO DI POGGIOLINI SANDRO.
Il collegio Arbitrale a maggioranza e con il voto contrario del Rappresentate del Datore di lavoro emette il seguente

LODO
Annulla il provvedimento e la sanzione erogata a carico del lavoratore POGGIOLINI SANDRO, visto l'art.51 lett, h) del CCNL, in considerazione dell'avvenuta comunicazione con M40 n.27 del 15.01.2006 da parte del lavoratore e della mancata risposta a detta comunicazione che generato la buona fede del comportamento.
Si liquidano le spese del presente lodo a carico del Datore di lavoro in € 300.00 – oltre spese generali cap ed iva ed al netto di R.A.

pag9:Layout 1 23-01-2007 16:10 Pagina 9

ROCCASECCA UN ANNO DOPO

di Luigi Cocuzzoli

20 dicembre 2006, stazione di Roccasecca.

Il grave incidente di Avio, dove sono morti altri due colleghi, ha preceduto di 7 giorni l'anniversario di Roccasecca. Cos'e cambiato dopo un anno? Niente purtroppo. Almeno su questa linea, tutto è rimasto tragicamente uguale. Stessa linea, stesse locomotive che continuano a transitare a semplice e doppio agente senza alcuna tecnologia e con un traffico pendolari tra i più alti in Italia. Ma neanche i ferrovieri sembrano scossi più di tanto, forse è il modo di esorcizzare le paure. Alla commemorazione erano assenti i sindacati (sola una numerosa rappresentanza OrSA). Eppure gli inviti c'erano per tutte le segreterie regionali che non hanno degnato l'assemblea nemmeno di un fax: niente di niente. Le RSU, gli RLS e i ferrovieri erano invece presenti. Sono venuti dal Molise, dalla Campania. La RSU/RLS del Lazio ha letto la relazione introduttiva, poi gli interventi dei politici e dei ferrovieri, tutti tesi ad esigere sicurezza. Presente tutta la stampa e le televisioni regionali. Grande partecipazione della cittadinanza di Roccasecca, già distintasi nei soccorsi di quel tragico 20 dicembre 2005. Il parroco ha voluto un piccolo monumento, sul sagrato della chiesa, a pochi passi dalla stazione, senza nomi e senza date, per sottolineare che la sicurezza è un problema di tutti, sempre attuale.

Sull'altro fronte, quello giudiziario la difesa e i periti dei due macchinisti, stanno esaminando gli atti depositati e messi a disposizione dal tribunale. Si sta lavorando sulle segnalazioni che sono arrivate da tutta Italia e inviate da tanti colleghi. Si stanno vagliando le anomalie pervenute da casi noti e da fatti accaduti su quel tratto o su altre linee analoghe. Ancora oggi però invitiamo tutti coloro che possono dare una testimonianza o hanno a che fare con impiantistica e reti a farci pervenire casi e fatti che possano aiutare i periti e gli avvocati nella ricerca della verità.

Di tutta questa storia oltre ai feriti che ancora oggi portano il segno dell'incidente ci sono i due macchinisti. I nostri due colleghi sono stati oggetto di severi esami normativi, attitudinali e visite mediche. Nonostante abbiano superato tutte le prove, ancora non sono in servizio ai treni.

Luigi Cocuzzoli

stralcio dell'**INTERVENTO DELEGAZIONE RSU/RLS LAZIO**

(…) di fronte ad accertate carenze e mancanze i ferrovieri hanno intrapreso le giuste lotte condivise dall'opinione pubblica e sostenute dalle istituzioni che hanno determinato alcuni importanti risultati.

Ad esempio si è riusciti ad ottenere il superamento del dispositivo arcaico del pedale a uomo morto dai mezzi di trazione che, come è comprovato, pregiudica i livelli di sicurezza, nello stesso tempo siamo riusciti a far riassumere i colleghi ferrovieri LICENZIATI per aver legittimamente segnalato le criticità in materia di sicurezza, ma rimangono ancora irrisolte questioni primarie.

Riteniamo gravissimo che in questo preciso momento circolano, per esempio, tra il Molise e la capitale, ancora, al pari del treno dell'incidente di in anno fa, TRENI PRIVI DI QUALSIASI TECNOLOGIA, come la Ripetizione dei Segnali in macchina, riconosciuta quale supporto minimo indispensabile. (…...)

E' paradossale che invece su tali mezzi sia stato montato il PEDALE A UOMO MORTO, con evidente spreco di risorse (.....)

E' necessario pensare alla tecnologia come supporto e tutela agli operatori e non solo come riduzione dei costi. A tal proposito è opportuno che le proteste messe in atto dalle OO.SS. RSU/RLS Regionali della Campania contro l'estensione dell'Agente Unico vengano sostenute a livello Nazionale con il più ampio consenso dell'utenza e dei rappresentanti istituzionali e politici.

Nostro compito è sollecitare le forze politiche affinché i finanziamenti previsti non siano squilibrati a favore del progetto Alta Velocità a discapito della rete nel suo insieme, con il rischio di lasciare indietro il trasporto per i pendolari che rappresenta la parte più ingente in termini di mobilità delle persone. Gli investimenti, a nostro avviso, dovranno essere indirizzati al trasporto locale, per soddisfare la crescente domanda soprattutto nelle grandi aree metropolitane.

Sollecitiamo concrete prese di posizione da parte dei sindacati di categoria, associazioni degli utenti, rappresentanti istituzionali e cittadini perché solo così si possono raggiungere importanti obiettivi a tutela della sicurezza e per la qualità del trasporto ferroviario, nell'interesse dell'intera collettività.

Roccasecca, 20 dicembre 2006

pag10:Layout 1 23-01-2007 16:11 Pagina 10

A 2 ANNI DA CREVALCORE

LE INDAGINI SONO FINITE

La commemorazione del disastro della Bolognina, è anche l'occasione per fare il punto sull'inchiesta giudiziaria. La Procura di Bologna ha indagato, per disastro ferroviario colposo, omicidio e lesioni colpose plurime, alcuni dirigenti di RFI, tra cui l'attuale amministratore delegato FS, Mauro Moretti. Nei prossimi giorni si capirà chi sarà processato e con quale imputazione.

Di fronte ai magistrati Moretti ha alleggerito la sua posizione motivando il ritardo nella messa in sicurezza della linea non per una volontà di Rfi, ma per le decisioni governative nell'impiego dei fondi, dirottati su altre linee ferroviarie con maggior transito di passeggeri o dove si erano verificati alcuni incidenti. Insomma la Bologna-Verona non era una priorità, lo è diventata dopo i morti. In questa fase finale dell'inchiesta è emerso anche un nuovo particolare tra le cose che non hanno funzionato in quella mattina di nebbia. Da terra nessuno ha telefonato al treno passeggeri per informarlo dell'incrocio. Una telefonata che non è obbligatoria , ma che è prassi diffusa quando c'è un incrocio di treni non previsto. De Biase aveva grande confidenza con quella linea che percorreva da molti anni. Forse quell'avvertimento potrebbe essere stato importante visto che in tutto il mese precedente non c'era mai stato una presenza in contemporanea di treni sulla linea. Forse nessuno chiamò perché era l'ora del cambio fra i dirigenti (lo schianto è delle 12.50). Altro elemento importante per l'inchiesta è stata la decisione di Rfi di eliminare nel 2003 il capostazione dalla piccola stazione di Bolognina Crevalcore e telecomandare quel punto di incrocio ferroviario dalla vicina stazione di San Felice sul Panaro. Oggi la messa commemorativa nella chiesa di Crevalcore e poi alle 11 una deposizione di fiori al cippo che proprio a Bolognina ricorda le persone morte. Rimangono le parole del sindaco di Crevalcore, Valeria Rimondi, che mette in guardia dai facili entusiasmi e raccomanda che la sicurezza diventi «completa».

LA SCOMPARSA DI MIMMO CORTESE

di Matteo Mariani- Milano

E' ormai trascorso un mese da quella tragica notte di giovedì 21 dicembre, nella quale ha perso la vita il nostro collega Domenico Cortese, per tutti "Mimmo", Capo Deposito di Milano Smistamento.

In tutto il Personale del deposito è ancora vivissimo il ricordo dei momenti di quella notte, e della mattina seguente, nei quali si susseguivano le notizie sull'accaduto: di come la squadra del carro attrezzi fosse uscita per un intervento nella stazione di Casalpusterlengo, di Mimmo, dell'investimento, del soccorso prima da parte dei compagni di lavoro e poi dell'ambulanza, fino alla tragica conclusione all'ospedale di Codogno.

Il ricordo di Mimmo resta e resterà vivo in tutti i lavoratori di Smistamento, che non si dimenticheranno mai di questa persona dalle ottime qualità professinali, ma soprattutto dalle grandi doti umane.

Il fatto che ci manca è testimoniato dai discorsi che si continuano, e si continueranno a fare, su di lui: ognuno ha il suo aneddoto da raccontare, e si tratta solo di ricordi piacevoli. Sono comparsi, sui muri della saletta dei macchinisti, anche dei fogli con degli scritti: sono poesie, o pensieri, che qualche collega e amico ha voluto esternare agli altri, per portare avanti il ricordo di Mimmo, o magari semplicemente per non tenersi tutto dentro, ed esprimere il proprio affetto per l'amico che non c'è più e, perché no, anche il proprio dolore.

Intanto, una piccola azione che si sta facendo, è una raccolta di contibuti, da parte del Personale del deposito, a favore di Simona, la compagna di Mimmo, con la quale si sarebbe sposato tra pochi mesi.

Sicuramente questo gesto non potrà alleviare il suo dolore, ma, tenuto anche conto che Simona ha un impiego precario, servirà ad esserle un minimo d'aiuto per le immediate difficoltà economiche che si starà trovando a dover affrontare; inoltre sarà un piccolo segno, per dimostrare l'affetto per Mimmo e la solidarietà verso la sua famiglia.

pag11:Layout 1 23-01-2007 16:12 Pagina 11

I sindacati di base non dimenticano compagni di lavoro e passeggeri

Vittorio Capecchi Piacenza

Piacenza: 12/1/1997 – 12/1/2007

Dieci anni fa un «pendolino», treno allora all'avanguardia per le tratte veloci, deragliò alle ore 13,38. Morirono otto persone (due macchinisti, due agenti polfer, una hostess, tre passeggeri). La riflessione su questo (e tanti altri) disastro ferroviario è stata al centro di un convegno pubblico, organizzato da due associazioni di base dei ferrovieri *Ancora in marcia* (www.ancorainmarcia.it) e Coordinamento 12 gennaio (www.coordinamento12gennaio.it).

Il disastro del 1997

La relazione tenuta da Savio Galvani, macchinista riminese di treni merci, a nome delle due associazioni di ferrovieri ha messo in evidenza come il disastro sia stato chiuso al livello giudiziario, con un niente di fatto, proprio come per Ustica. Sono invece emersi, anche per l'impegno dell'ingegnere trasportista Ivan Beltramba, vari aspetti importanti. Il disastro del pendolino è avvenuto per un eccesso di velocità (andava a 157 km orari in un punto in cui la massima velocità consentita era 105) che non è stato segnalato al macchinista perché la boa di ripetizione dei segnali era stata spostata *per motivi organizzativi* in un punto in cui non era più utile alla sicurezza dell'arrivo del treno in stazione. La rete, prima dello spostamento della boa era sicura; dopo lo spostamento non più. A riprova di questo fatto è stato dimostrato che, *prima del disastro*, il pendolino aveva già sforato la velocità consentita e in particolare è stato documentato che c'erano stati cinque sforamenti *gravi* ed uno *gravissimo*, un vero e proprio mancato disastro che era stato segnalato alla direzione; che però non ne aveva tenuto conto. L'analisi fatta da Beltramba dimostra che la maggiore velocità da sola non giustifica l'avvenuto ribaltamento del treno e l'analisi delle strutture di quel pendolino ha dimostrato che la sospensione laterale attiva, che permette di tenere in equilibrio la carrozza, era lesionata; una volta avvenuto il deragliamento, la mancata manutenzione del mezzo è diventata una concausa del disastro. Dati questi tre punti: la boa inutile, il disinteresse della direzione, la mancata manutenzione, non è quindi possibile accettare la tesi dell'«errore umano» dando tutta la colpa ai macchinisti e assolvendo di fatto l'organizzazione di Trenitalia.

Per Maurizio Catino – sociologo dell'organizzazione alla Università di Milano Bicocca – in tutta una serie di «incidenti» ferroviari, aerei e medici è importante uscire da un modello accusatorio individualista che cerca il colpevole nelle sequenza prima del disastro. Si deve invece individuare tutte le falle nel modello organizzativo in cui le regole della sicurezza (come nel disastro del pendolino) siano state subordinate alle regole della produzione.

Per prevenire le conseguenze della scelta neoliberista l'unica soluzione è di non fare questa scelta.

Parlando al convegno ho chiesto di riflettere su cinque parole: (a) *Neoliberismo:* si sceglie la ricerca di Pil, fatturato, profitto, velocità, ecc.. massimi; e parole come «responsabilità sociale dell'impresa" cadono in disuso a favore di "flexsecurity», «flessibilità», «disponibilità agli straordinari» ecc.

(b) *Tecnologia.* C'è una tecnologia per la qualità della vita (come è il titolo del master che dirigo all'Università di Bologna) e c'è una tecnologia contro la sicurezza e a favore della organizzazione che la utilizza sperando di ridurre il personale e di risparmiare sempre di più sulle persone (occorre ricordare che la trasformazione in Italia delle FS in Spa con l'attuazione del prepensionamento ha portato dal 1990 al 1995 alla drastica riduzione da 225.000 ferrovieri a 124.000).

(c) *Manutenzione.* Di fronte al mito del profitto ad ogni costo diventa sempre meno oggetto di attenzione. Io utilizzo spesso l'Eurostar ed è sempre più evidente per chi viaggia la sempre peggiore condizione delle vetture e dei servizi igienici (pochi giorni fa da Roma a Bologna erano fuori servizio *tutte* le toilette di seconda classe e le porte che non si aprono in tempo sono ormai una normalità). Sono tutti indizi di scarsa manutenzione che fanno pensare a cosa può accadere quando questa incuria si esercita sulle strutture del treno (come la sospensione laterale attiva del pendolino del disastro a Piacenza) o sulle rotaie su cui corre.

(d) *Incidenti e disastri* stanno diventando sempre più numerosi sia sulle linee principali che su quelle secondarie ma non sono monitorati. Non vengono usati per fare prevenzione, per riflettere sul modello organizzativo (sempre più neoliberista) che non viene messo in discussione. Di fronte all'incidente del 2004 di Palagianello (linea Taranto-Gioia del Colle; nessun decesso ma feriti gravissimi) o quello del 2005 di Crevalcore (linea Bologna-Verona; 17 vittime e numerosi feriti) non si vuole riflettere che alla guida del treno nel sud c'era un giovane neoassunto (stessa età e stessa inesperienza del giapponese che nel 2005 era alla guida del treno che ha provocato il disastro ferroviario ad Amagasaki con 57 morti r 400 feriti) oppure che il disastro di Crevalcore è stato facilitato dalla presenza di un dispositivo tecnico disturbante come il Vacma e da una segnaletica inadeguata.

(e) *Prevenzione.* Nell'analizzare gli incidenti e disastri in medicina, treni ed aerei nelle nazioni più industrializzate colpisce il non interesse alla prevenzione. Negli Stati uniti, di fronte al diffondersi di incidenti negli ospedali si è presa una decisione in perfetta linea con il neoliberismo che si vorrebbe ancora più diffuso in Europa: non si pensa di cambiare sistema organizzativo ma si è stanziata una cifra enorme (intorno al 10% del bilancio complessivo di un ospedale) per essere in grado di pagare le spese processuali quando l'Ospedale è citato in giudizio. E' questa la scelta che si vuole estendere in Italia?

Ancora in marcia!

Vorrei terminare con un nota più ottimista. Al convegno di Piacenza, a dieci anni dal disastro del pendolino, non c'erano rappresentanti dei sindacati confederali; degli enti locali era presente solo il Comune di Crevalcore. Era però presente Ezio Gallori (ex macchinista in pensione di Firenze) direttore e animatore della rivista *Ancora in marcia* e autore di un libro importante, *40 anni di lotte in ferrovia* (Firenze, 1996) a cui quest'anno ha aggiunto un libro più piccolo *Storie e racconti di un macchinista del '900* (per averli vale il sito ricordato all'inizio). Il motivo di ottimismo è che Gallori (che è toscano come me e quest'anno ha festeggiato come me il '68; ma i prof universitari vanno in pensione più tardi) è riuscito a trasmettere il suo amore per la cultura e per la sinistra a una nuova generazione di macchinisti e ferrovieri (quella dei Galvani, Bertolini e tanti altri). Nonostante tutte le sue capacità di pressione e corruzione il neoliberismo non riesce mai a vincere del tutto e si può quindi contare su un ricambio generazionale che fa ben sperare. Quindi *Ancora in marcia!*

Convegno di Piacenza

In ricordo del disastro del pendolino di Piacenza dove morirono fra gli altri due nostri compagni di lavoro (Sorbo e De Santis) abbiamo dato vita a questo convegno con macchinisti di tutta Italia, famigliari e illustri professori. Riproduciamo uno degli articoli letti sulla stampa. (il manifesto del 14/1/07)

pag12_13:Layout 1 23-01-2007 16:13 Pagina 12

TFR – ENTRO IL 30/06/2007 I LAVO I

Quello che dovrà essere il male minore? Se non fanno la

Un po' di storia

I lavoratori con l'applicazione a regime della riforma Dini, vedranno ridursi drasticamente le pensioni, la legge è stata approvata convincendo l'opinione pubblica che la vita media dei cittadini è aumentata e quindi il fondo pensioni INPS non sarebbe in grado di reggere il sistema. Purtroppo questa non è la sola verità. Il fatto è che il patto di solidarietà generazionale sta franando, con la precarizzazione del lavoro ed il lavoro nero i contributi diminuiscono ed inoltre sul fondo pensioni grava anche l'assistenza che dovrebbe invece pesare sulla fiscalità generale.

Per dare risposta a chi vedrà ridursi drasticamente la pensione è stata avviata la riforma previdenziale; il DL 124 del 21/04/1993 ed il DL 252 del 05/12/2005 (legge Maroni) anticipato con l'attuale finanziaria al 01/01/2007, hanno dato il via alla pensione complementare da finanziare con il TFR (Trattamento di Fine Rapporto) da maturare, tramite Fondi specifici. Da qui sono iniziati gli ostruzionismi: da parte del Padronato per non farsi togliere forme di autofinanziamento a costo zero (cioè i soldi dei lavoratori !!!),dall'altra di banche, assicurazioni e pure sindacati, per il controllo di questi fondi da utilizzare "sul Mercato" in forme di gestione più o meno speculativa.

TABELLA CHE SIMULA L'APPLICAZIONE DELLA LEGGE DINI

(Da uno studio del " Nucleo di rilevazione di spesa previdenziale" del Ministero del Tesoro)

Lavoratore in pensione con 35 anni di contrib. e 60 età				Lavoratore in pensione con 40 anni di contrib. e 65 età			
Assunto	In pensione	% Ultima retribuzione	% Ultima retribuzione con pens. integrativa	Assunto	In pensione	% Ultima retribuzione	% Ultima retribuzione con pens. integrativa
1970	2005	69,1 %	69,1 %	1965	2005	78,9 %	78,9 %
1975	2010	68,3 %	69,6 %	1970	2010	78,0 %	79,5 %
1985	2030	52,6 %	60,5 %	1980	2020	75,5 %	80,8 %
2005	2040	49,7 %	61,1 %	1990	2030	70,7 %	79,8 %
2015	2050	48,6 %	60,3 %	2000	2040	66,1 %	79,2 %
				2010	2050	64,1 %	79,6 %

Fonte "La Repubblica" articolo del 04/01/2007

NOTE - RISCHI - NEGATIVITA' - DEI FONDI PER LA PENSIONE INTEGRATIVA

- ✓ Nessuna garanzia sulla restituzione dell'accantonamento in caso di fallimento del Fondo, non sarà facile recuperare il versato, anche se i fondi Chiusi hanno delle clausole di salvaguardia.
- ✓ Chi entra nel fondo o non potrà più uscirne (solo cambiare Fondo).
- ✓ In caso di licenziamento o di invalidità, si potrà recuperare il versato dopo 4 anni.
- ✓ La pensione integrativa andrà in pagamento SOLO al momento della maturazione della **"pensione di vecchiaia".**
- ✓ Per le donne che hanno una maggiore aspettativa di vita, al superamento di una certa soglia, diminuirà la pensione (poi toccherà anche agli uomini).
- ✓ Per necessità di liquidità (acquisto casa etc.) si potrà avere l'anticipo dopo 8 anni di contribuzione, a discrezione del gestore.
- ✓ La reversibilità verso il coniuge si potrà avere solo se si è pattuita prima e con un taglio della stessa.
- ✓ La pensione matura dopo 5 anni di versamenti.
- ✓ In caso di decesso il riscatto è possibile solo se il lavoratore ha già indicato gli eredi.

La tabella non tragga in inganno, come impostata sembra una pensione accettabile (a 65 anni + integr), non è così perché non esiste la garanzia che la pensione integrativa possa essere goduta dal lavoratore e vedremo poi perché, unica cosa certa è che traslando il TFR nel fondo pensioni, i più giovani il TFR non lo prenderanno più.

Tipologia dei Fondi

I FONDI CHIUSI (fra cui l'Eurofer dei ferrovieri), sono quelli previsti nei contratti di lavoro con il controllo di Azienda e Sindacati, gestiti in genere con investimenti a più basso rischio, con rendimenti inferiori ma con qualche garanzia in più, rispetto ai "Fondi Aperti".

I FONDI APERTI, sono forme di previdenza individuale o collettiva istituiti da banche, assicurazioni, finanziarie, che possono anche proporre rendimenti maggiori, ma con rischio di non riscuotere la parte di pensione aggiuntiva, come è già successo in USA con il fondo Enron o quello dei Carpentieri dell'Alaska che aveva investito in Parmalat. In Italia il fallimento Sicilcasse (bancari) permetterà ai lavoratori forse il solo recupero del 15-25%.

Sembra anche che anche la diversificazione fra i fondi (Chiu-

pag12_13:Layout 1 23-01-2007 16:13 Pagina 13

) RATORI DOVRANNO SCEGLIERE:

la scelta (già di per se forzosa), potrebbe essere peggio!

si – Aperti) debba decadere a seguito di una Direttiva Comunitaria che uniformerà le cose in peggio, sull'onda liberista che pervade i Governi Europei.
In genere i Fondi di investimento hanno un alto costo di gestione e devono prima di tutto dare rendimento al gestore.

Agevolazioni Fiscali e Rendimenti

- La cifra che il lavoratore destina al TFR è di circa il 7% del salario. Per i ferrovieri assunti dal 29/04/1993 che hanno aderito ad Eurofer, il 100% del TFR confluisce nel Fondo (il 33% per gli altri) ed è prevista la deducibilità fiscale, per il futuro non si sa.
- La rivalutazione del montante dei pensione negli ultimi 4 anni è stato inferiore al Rendimento del TFR lasciato al datore di lavoro.
- SOLO chi aderirà con scelta esplicita (non con silenzio assenso) avrà diritto all'ulteriore contributo dell'1 % del salario a carico del Datore di lavoro (perché questa discriminazione?)
- E' da tenere presente che il TFR maturato ha una rivalutazione annua 1,50% + o,75% dell'inflazione. I ferrovieri al momento della pensione percepiscono l'indennità di buonuscita che dal 01/01/1996 è trasformata in TFR. Dal 2002 la tassazione minima del TFR è aumentata dal 18% al 23% (con aliquota media degli ultimi 5 anni). La buonuscita subisce una tassazione solo su 1/3 del montante pertanto la tassazione globale TFR + Buonuscita è circa l'11-12%.

Scelta di destinazione del TFR maturando, da farsi entro il 30 giugno 2007

Il ferroviere come gli altri lavoratori e chiamato ad esprimere la propria volontà su dove destinare il TFR DA MATURARE, altrimenti in caso di NON SCELTA quindi "Silenzio" il proprio TFR confluirà nel fondo Eurofer senza il contributo Aziendale.
La scelta sarà:

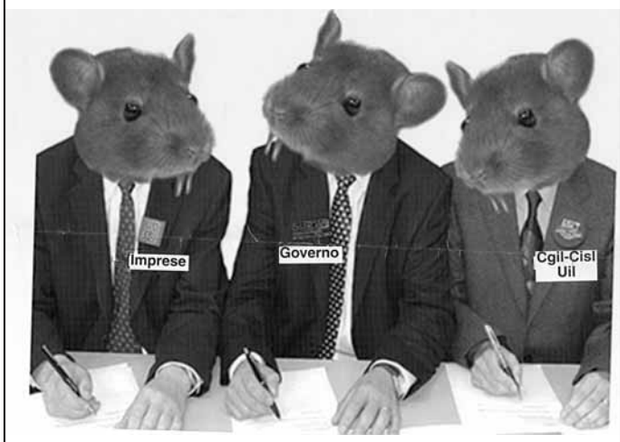
- Mantenere il TFR che maturerà presso l'azienda (per le aziende sopra i 50 dipendenti andrà all'INPS), senza variazioni rispetto ad oggi.
- Per personale assunto prima del 29/04/1993, potrà scegliere fra quanto detto sopra o trasferire tutto o solo il 33% del TFR nel Fondo Eurofer.
- Per il personale assunto dal 29/04/1993 l'opzione sarà fra mantenere il TFR in Azienda o destinare TUTTO il TFR al fondo Eurofer.

Cosa fare:

Ogni lavoratore dovrà fare una propria ed attenta valutazione, ad ogni buon conto si possono fare alcuni ragionamenti:

- Aspettare fino a giugno a fare la scelta, raccogliendo tutte le informazioni possibili (specialmente i giovani).
- **Lasciare il TFR in azienda è una scelta che dà GARANZIA**, al di là dei dubbi di principio per il fatto che i soldi del lavoratore confluiranno all'INPS, per poi essere utilizzati dal Ministero del Tesoro per finanziare opere pubbliche anche non condivise dal lavoratore (TAV, Mose, etc.). Ciò consente, in attesa dell'evolversi della questione, di avere la possibilità di indirizzare il TFR verso i fondi, anche successivamente. Infatti se in questa fase le adesioni ai Fondi rimanessero basse, il movimento di opinione che si oppone alla privatizzazione delle pensioni, potrebbe allargare i consensi e far passare la propria tesi di un controllo Pubblico sulla previdenza complementare, con maggiori certezze di esigibilità e di rendimenti.
- Decidendo per la strada del Fondo Eurofer, c'è solo da sperare che i soldi siano amministrati bene per avere una integrazione che renda decente la pensione.
- Tenere presente che il lavoratore potrà eventualmente incamerare al momento della quiescenza il 50% del capitale accumulato (quindi integrazione più bassa) o la "rendita" liquidata in quote mensili erogate nel rispetto di un "coefficiente di conversione" che tiene conto: 1) contributi versati; 2) l'età del soggetto; 3) l'andamento demografico della popolazione (vita media).

OCCHIO! Il formaggio lo stai mettendo tu



L'immagine è stata ricavata da un volantino Cub

pag14:Layout 1 23-01-2007 16:14 Pagina 14

LA SOLIDARIETA' E' UNO STRUMENTO DI DIFESA

Nel prospetto in fondo, rendiamo note le significative cifre del "Fondo di solidarietà per i licenziati". Facciamo notare che nel saldo attivo del conto sono comprese le quote delle iniziative di sostegno al collega licenziato raccolte da luglio a settembre dai vari comitati di Toscana e Lazio. La vicenda di Dante e degli altri 4 licenziati, appena conclusa positivamente, ci ha insegnato che in questi casi la "*Società nazionale di Mutuo Soccorso Cesare Pozzo*", a cui diversi ferrovieri sono iscritti, pur efficace nell'assistenza sanitaria, per statuto non interviene a sostegno delle spese legali causate da vertenze sindacali che, in assenza della solidarietà dei colleghi, restano totalmente a carico del lavoratore. Oggi che abbiamo vinto in questa difficile vertenza vogliamo mantenere in vita il Fondo, al servizio di chi potrà essere colpito per aver difeso sicurezza e diritti, magari strutturandolo con responsabili di regione o di zona, stabilendo delle quote minime mensili e quant'altro perverrà dalle proposte di chiunque voglia contribuire alla crescita di questo strumento ormai necessario per i ferrovieri, purché se ne mantenga la snellezza e la rapidità di intervento che finora ha dimostrato.

31 dicembre 2006 Il "Fondo di solidarietà"

NASCE LA *"CASSA DI SOLIDARIETA' TRA FERROVIERI"*

Per iniziativa di alcuni dei colleghi che hanno promosso la grande campagna di sottoscrizione a sostegno dei licenziati, si estenderà e si renderà stabile una forma di assistenza economica ai ferrovieri. La "Cassa", autogestita e autofinanziata, sarà utilizzata per vertenze sulla sicurezza, sulla dignità e i diritti. Come abbiamo potuto tutti constatare quando dobbiamo difenderci dagli attacchi e dai soprusi aziendali o quando si conducono battaglie in difesa dei diritti di tutti spesso sono necessarie spese non indifferenti, sia per l'organizzazione che per la tutela legale. Presi singolarmente nessuno di noi è in grado di sostenere questo peso e c'è il rischio di dover rinunciare a difendersi o a rivendicare diritti per pure ragioni economiche. Tutti insieme oltre ad agire in forma collettiva avremo almeno la possibilità di sostenerci a vicenda anche sul piano materiale. E' in fase di elaborazione un regolamento che presenteremo quanto prima all'attenzione di tutti. Questa rivista sosterrà l'iniziativa e ne darà puntualmente notizia.

RESOCONTO FONDO DI SOLIDARIETA' PER I LICENZIATI

C/C POSTALE N. 71092852 – INTESTATO A: CROCIATI MARCO

SALDO ATTIVO	€	**9.814,60**
CASSA CONTANTI	€	78,00
SPESE LEGALI PER DANTE DE ANGELIS	€	5.000,00
SPESE LEGALI PER DOMENICO ROMEO	€	1.224,00
SPESE PER INIZIATIVE (SMS, PRESIDI, VOLANTINI)	€	1.325,00

TOTALE FONDI RACCOLTI DAL 14 MARZO: **17.441,60**

pag15:Layout 1 23-01-2007 16:15 Pagina 15

RINNOVO DEL CCNL

Roma, 17 gennaio 2007

I sindacati "firmatari" si sono riuniti per approvare le linee guida del rinnovo contrattuale. Il testo era "definitivo" prima dell'inizio della riunione, come era stato spiegato negli incontri preparatori, interni ad ogni OS. Qualche mal di pancia, ma come al solito, tutti hanno digerito tutto. A parte la pagina di presentazione, con lo slogan "Regole comuni" su cui peraltro non tutti i sindacati indicano lo stesso percorso normativo/legislativo, non mancano segnali negativi, come l'idea di realizzare normative di lavoro per macchina e bordo differenziate per divisioni.

ALL'UNANIMITA'

… UN SI PREVENTIVO

Queste linee guida sono così indefinite che su di esse si può affermare tutto e il contrario di tutto. Basti pensare che dopo una corposa premessa di 3 pagine ne seguono solo 2 per affrontare le questioni di merito del contratto. Anche l'incremento economico, indicato in 115 euro al livello E, essendo riferito alla retribuzione e non al tabellare, diviene enigmatico e non si comprende come si debba interpretare l'ermetica formulazione del rigo successivo: *"Rivisitazione e adeguamento delle competenze"*.

Inoltre, a qualunque obiezione posta, si rinvia la soluzione al contratto aziendale FS, in piena contraddizione con lo slogan delle linee guida appena approvate: "Regole comuni".

Sull'equipaggio macchina (agente solo) non vi è nessun riferimento. Non si trova traccia delle condizionate aperture dell'Orsa (Macchinisti Uniti), né si ritrovano i cospicui riconoscimenti economici rivendicati.

Come interpretare tutto ciò?

L'auspicio è che almeno i macchinisti abbiano le idee chiare e comprendano la pericolosità dell'agente solo, per la sicurezza ed il nostro lavoro.

COSTITUITO COMITATO VERITA'

SULLA MORTE DI MASSIMO ROMANO

NON VOGLIAMO DIVENTARE COME QUEI FERROVIERI IMMAGINATI DA KEN LOACH NEL FINALE DEL FILM PAUL, MICK E GLI ALTRI CHE, SPINTI DALLA PAURA, ARRIVANO ADDIRITTURA A OCCULTARE UN INFORTUNIO MORTALE AVVENUTO PROPRIO SUI BINARI PER LA MANCANZA DI PROTEZIONE AL CANTIERE.

Dante De Angelis

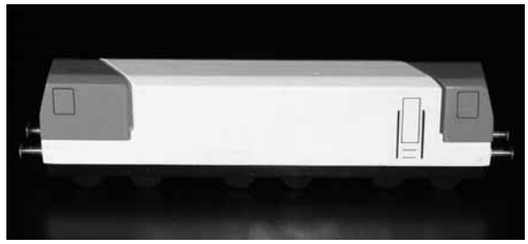
Roma, 19 gennaio 2007 – "Vogliamo capire com'è stato possibile che Massimo si trovasse da solo a lavorare su un binario aperto al traffico con un martello pneumatico che copriva il rumore dei treni in arrivo".

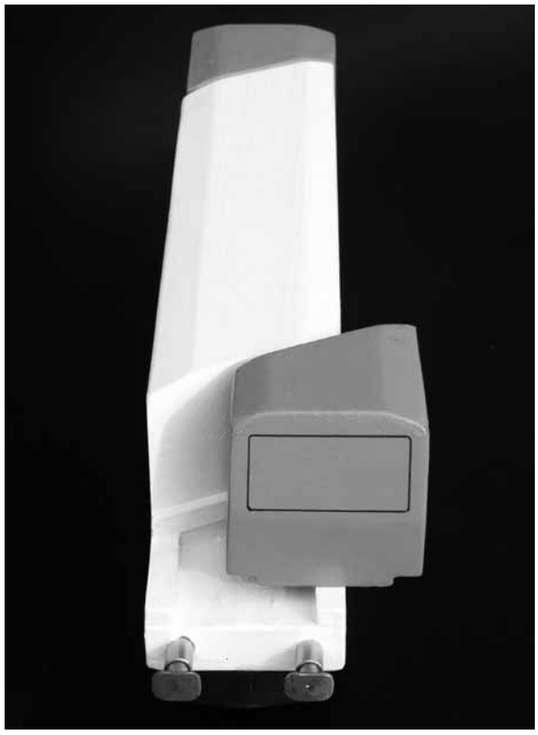
Sulla base di questo interrogativo si è costituito stamattina durante una tesa assemblea di ferrovieri, il Comitato per la Verità sulla morte del ferroviere Massimo Romano, composto da lavoratori e delegati RSU ed RLS di tutte le sigle sindacali, per fare luce sulle cause dell'infortunio mortale avvenuto il 15 novembre scorso nei pressi della stazione di Monterotondo, sulla linea Roma-Orte. Massimo Romano, operaio di RFI, 42 anni, venne investito da un treno in transito mentre era impegnato con un martello demolitore sui binari, attrezzo che però è stato ritrovato e sequestrato dalla polizia molto lontano dal luogo dell'incidente. Nei primi giorni era stata divulgata, infatti la notizia di una sua indebita presenza su quel binario, elemento, tra l'altro su cui si stanno basando le indagini della magistratura. "Non vogliamo che una cortina di omertà alimentata dall'azienda offuschi la coscienza degli stessi lavoratori – dice Domenico Testa, delegato RLS del sindacato Orsa e tra i promotori dell'iniziativa - e che sia infangata la sua memoria considerandolo responsabile della tragedia".

"Era un lavoratore maturo ed esperto – prosegue Stefano Pennacchietti, delegato FILT-CGIL – e non è affatto credibile che egli sia andato di sua iniziativa a svolgere quel lavoro. Il nostro scopo - prosegue - è quello di evitare che questa tragedia cada nell'oblio e di sostenere la battaglia per la sicurezza. Gli infortuni sono in aumento anche nelle FS che dovrebbero invece rappresentare un modello positivo ed avanzato di organizzazione del lavoro anche e forse soprattutto in termini di sicurezza".

pag16:Layout 1 23-01-2007 16:15 Pagina 16

RESISTENZA MECCANICA DELLE CABINE DI GUIDA





di Roberto Favretto - RLS Trenitalia

Quando si verificano incidenti frontali od anche solo tamponamenti a bassa velocità le conseguenze sono purtroppo gravi per i macchinisti.

L'elevato numero di incidenti e di colleghi deceduti impone ripensamenti alle sicurezze che, tali accadimenti, dimostrano inesistenti od inefficaci.

La prima attenzione va alla parte regolamentare, ove si impone una estrema semplificazione dell'attuale normativa sulla circolazione con un annullamento delle eccezioni ed una maggior coerenza. (Es.: il pedale non serve di giorno perciò non serve nemmeno di notte; se un segnale è rosso non si supera, se un segnale è verde non ci si ferma; le tavole distanziometriche vanno posizionate verticalmente su tutti i segnali con la stessa dimensione, ed altezza). In questa materia RFI non può rinunciare al prezioso apporto di prevenzione che viene dai lavoratori, tramite i loro rappresentanti per la sicurezza, ed attendere gli incidenti per effettuare cambiamenti normativi.

Ma non basta. Il secondo impegno va rivolto alla resistenza meccanica delle cabine di guida, oggi sproporzionata rispetto alle masse in gioco.

Si rende necessario uno studio per applicare tutte le sicurezze che la tecnica oggi consente.

Bisogna analizzare ed acquisire l'esperienza dei veicoli stradali od aerei. Si può pensare ad una cabina con struttura rinforzata dotata di cuscini air-bag all'interno che trasla lateralmente in caso d'urto.

Proponiamo un concorso di idee europeo aperto ad università e costruttori per rendere più sicuro il nostro posto di lavoro.

Raccolta di firme tra il pdm cargo di Treviso per abolire i RFR

BASTA VIVERE DA RANDAGI!

Fino al precedente contratto si compensava il grave disagio cui il macchinista è sottoposto a causa dei riposi fuori residenza includendo tali periodi nel calcolo del tempo lavorato.

Dal CCNL 2003 non è più così. Se prima lavoro+RFR aveva un limite mensile di 170 ore, ora esso si trasforma in circa 150+45 = 195 ore. Circa 25 ore di lavoro che diamo in più ogni mese.

Più precisamente, nel nostro turno attuale, dopo avere dato ogni mese 140 ore di lavoro né regaliamo altre 41 del nostro tempo libero in RFR (più di una settimana di lavoro al mese!!).

CONSIDERATO CHE:

la flessibilità di lavoro del pdm è da sempre larghissima perchè si lavora sulle 24 ore e l'orario di inizio è vincolato quotidianamente alle tracce orarie;

tale flessibilità con l'ultimo contratto ha dilatato fin troppo ampiamente i propri margini;

il disagio dei RFR ove si è segregati controvoglia in condizioni logistiche eternamente irrimediabili, logora e avvilisce la persona.

La compensazione che vedeva il RFR rientrare nelle 170 ore è scomparsa e rimane solo un lieve incremento economico.

E' TEMPO DI PORRE TERMINE A QUESTA COSTRIZIONE.

Basta RFR. Dal prossimo contratto vogliamo che essi scompaiano. Già viviamo orari penalizzanti, queste cinque notti al mese le vogliamo passare sul nostro letto.

pag17:Layout 1 23-01-2007 16:17 Pagina 17

Da Eugenia Castrucci 50 euro in memoria di Fedi!

BUON SANGUE NON MENTE

Eugenia Castrucci, nipote del nostro grande Augusto fondatore nel 1908 di questo storico giornale, ha donato 50 euro in memoria di Ottavio Fedi direttore di In Marcia dal 1948 al 1964. Fedi come abbiamo già dato notizia è morto il 1° agosto ultimo scorso all'età di 96 anni e molti nostri lettori lo hanno forse solo sentito nominare perché era in pensione dal 1964. La sua grande opera (riportata da noi in un apposito libro disponibile per gli abbonati a soli 5 euro) è stata quella di aver riorganizzato e ridato ai macchinisti diritti e libertà represse in 20 anni di regime fascista. Fu propro Castrucci, prossimo all'ottantina, ad individuare Fedi come suo degno successore regalandogli fra l'altro la raccolta del giornale In Marcia dal 1908 al 1926 (successivamente donata da Fedi alla Biblioteca Cesare Pozzo) richiesta inutilmente a Castrucci dal sindacato e da altri autorevoli pretendenti.
Eugenia che con grande piacere è presente tutti gli anni alla festa dei macchinisti, ha offerto questi 50 euro per ricordare la memoria di Fedi come uomo e sindacalista che ha onorato il mondo del lavoro seguendo gli insegnamenti del suo grande nonno Augusto che ha lasciato a noi macchinisti questo grande giornale strumento di autonomia di democrazia e di lotta.
Grazie Eugenia. **La Redazione**

1908-2008 PREPARIAMO I PRIMI CENTO ANNI DI IN MARCIA

Il presidente della Camera dei Deputati ci ha comunicato di aver passato la richiesta di patrocinio dei festeggiamenti del centenario della nostra rivista all'apposita commissione parlamentare. Già questo è per noi un riconoscimento…
Invitiamo tutti a dare suggerimenti che analizzeremo nella apposita commissione del gruppo di lavoro che abbiamo istituito per questo evento.

AVVISO AI LETTORI

Segnalateci i vostri indirizzi e-mail: vi iscrivremo alla nostra newsletter attraverso la quale potrete ricevere informazioni sulle attività di "Ancora in Marcia!", notizie riguardanti il mondo del lavoro e delle ferrovie e tant'altro ancora.
Per iscrivervi alla newseletter potrete visitare il nostro sito: www.ancorainmarcia.it, oppure inviare una e-mail a: info@ancorainmarcia.it,
oppure telefonare/faxare al 055 480166
oppure scriverci a quest'indirizzo:
Associazione Sempre In Marcia
Via del Romito, 7 - 50134 Firenze

Per contattarci

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

Siamo un giornale libero e autogestito
Viviamo solo del vostro sostegno
ABBONAMENTI € 14
compresa Agenda 2008
Promozione per nuovi assunti € 10
(compreso agenda 2007 più 5 libretti di "Guide pratiche")
Utilizzate il vaglia o TELEFONATECI

ABBIAMO AGGIORNATO E RISTAMPATO LE GUIDE PRATICHE DI ALCUNI MEZZI DI TRAZIONE:
E 444 R; E 632/633/652 I PARTE E II PARTE; E 656; E 646 NAVETTA.
SONO DISPONIBILI ANCORA: ALE 601; E 656 CE; ETR 460; ALE 642
OGNI LIBRETTO € 2,5
PREZZO SPECIALE PER GLI ABBONATI
9 LIBRETTI € 15

pag18:Layout 1 23-01-2007 16:17 Pagina 18

L'agente solo non deve passare!

CARO MINISTRO, CARO SINDACATO STATE SBAGLIANDO...!

di Filippo Cufari

Il Ministro dei Trasporti Bianchi, nonostante la nostra lettera apparsa sul numero 8/2006 di "ancora In Marcia!", ha aperto inspiegabilmente all'Agente Solo (AS). E' noto ed auspicabile che i ministri agiscano (o tentino di farlo) anche contro il parere di giornali ed altri gruppi di pressione, ma nell'aprire la strada alla possibile istituzione dell'equipaggio ad AS (cioè un macchinista alla guida dei treni, da solo) il Ministro Bianchi s'è assunto la responsabilità di rivoluzionare un sistema consolidato di sicurezza garantito da due macchinisti che, semmai, avrebbe dovuto essere supportato dai migliori ritrovati tecnologici, così come previsto dall'art. 2087 del Codice Civile e suggerito dal buon senso.

Che dietro l'iniziativa del Ministro ci sia il perfido zampino del nuovo AD di FS, Mauro Moretti, lo si intuisce dal fatto che la direttiva emanata il 20 ottobre 2006 porti in allegato proprio un documento di chiara marca RFI, cioè la società di FS retta fino a poco tempo prima da Moretti.

Questa iniziativa di Bianchi rappresenta, a nostro avviso, anche una diretta sconfessione del lavoro del Coordinamento delle ASL, in generale, e delle singole ASL in particolare, quelle cioè che fin qui hanno emesso prescrizioni a carico dell'azienda valutando il vigilante VACMA pericoloso per la salute dei lavoratori e per la sicurezza della circolazione. Grave, a questo punto, è stato il generale assenso che i FILT-FIT-UILT-UGL-FAST-OrSA hanno manifestato verso tale documento ministeriale, avendo avuto solo da obiettare non sull'AS o sul fatto che "1 macchinista + tecnologia è meglio di due macchinisti" ma sulla necessità che ad esso si arrivi attraverso il confronto in ambito di rinnovo contrattuale.

Qualche o.s. (l'OrSA) che aveva già imbastito un proposta di AS già da luglio 2006, ha colto l'occasione per rinverdire la propria posizione,

Il ministro Alessandro Bianchi

improntandola sostanzialmente sullo stretto parallelismo fra livelli di tecnologia/supporto prevenzionale (primo soccorso in caso di malore del macchinista, gallerie, telefono, ecc.) e contestuale ricorso all'AS: insomma, AS si ma con le sicurezze. Tutta qui la proposta sindacale? Pare di si, con il macchinista "persona" relegato a soggetto secondario e subordinato alle logiche aziendali — oramai è fin troppo chiare: vedi le dichiarazioni di Moretti alla stampa subito dopo il suo insediamento al vertice di FS — che hanno ispirato questa "involuzione Tolemaica". Si ripete, inoltre, la solita litania che vuole il sindacato in dovere di rilanciare sulle proposte aziendali per non farsi trovare spiazzato né scavalcato — è un'aggiunta che va' di moda, oramai — dalle altre imprese di trasporto (quali?) concorrenti di Trenitalia. Così la battaglia per il rilancio del doppio macchinista (a garanzia di elevati livelli di sicurezza dei quali anche la collettività dovrebbe farsi carico) non solo verrebbe definitivamente abrogata ma diverrebbe "conquista" un AS supportato da tecnologia intelligente! Tornando alla direttiva Bianchi, grave è stato non aver tenuto conto che l'eventuale modifica dell'equipaggio macchina, giacché legata ad una rimodulazione dell'organizzazione del lavoro, è materia che concerne le relazioni industriali; ma prima di questo, peggio è stato il non aver considerato che — come fu per l'Uomo Morto — tutto ciò non può realizzarsi prima di una idonea valutazione dei rischi ex DLgs 626/94 connessi alla nuova lavorazione. Insomma, in un sol colpo il Ministro Bianchi ha saltato leggi sulla sicurezza e modelli relazionali consolidati: dirsi comunisti allora, caro Bianchi, a cosa è servito?

E' chiaro che la lotta contro l'Agente Solo diventa prioritaria (senza dimenticarsi di quella contro l'Uomo Morto, per niente vinta, e quella contro l'Agente Unico). Tuttavia occorre fin da subito essere consapevoli che FILT-FIT-UILT-UGL-FAST-OrSA non saranno dalla nostra parte, come hanno dimostrato le loro entusiastiche dichiarazioni (23 ottobre 2006) alla direttiva del Ministro dei Trasporti. Gravissima, poi, è stata la mancata reazione di questi sindacati alla emanazione, da parte di RFI, della prescrizione del 6 dicembre 2006, con la quale veniva formalizzata la procedura per il ricorso all'AS sui treni merci.

CRISI A BOLOGNA

Savio Galvani lascia l'OrSA

E' noto che Savio è una colonna portante di Ancora IN MARCIA, ma è anche un fondatore del CoMU e dell'OrSA, è uno dei principali protagonisti di molte iniziative, non ultime, lo sciopero auto organizzato dopo la tragedia di Crevalcore e le successive battaglie sulla sicurezza e sui licenziati. Savio rappresenta il prototipo di attivista sindacale al quale ispirarsi (scuola Gallori, per intenderci).

Tuttavia, avevamo deciso di non pubblicare la notizia che rischiava di essere equivocata oppure criticata per un supposto uso "privato" del giornale.

Il successivo accanimento dell'OrSA contro l'intera struttura Macchinisti Uniti dell'Emilia Romagna chiarisce definitivamente che lo scontro è sulla diversa visione del sindacato. Da una parte vi è quella del sindacato-strumento al servizio dei lavoratori, dall'altra quella di un sindacato che, al di là di ogni ragionevole considerazione, si pone l'obiettivo primario della sopravivenza a costo di … suicidarsi. Oggi nessuno può smentire che il gesto di Savio era un atto politico rilevante, non una questione privata. La sua accorata lettera con la quale rende conto della propria scelta, ci racconta di un malessere alimentato dagli errori dell'OrSA, culminati con la firma di un CCNL dapprima osteggiato (a ragione) e poi digerito. Non ci preme polemizzare, ma proprio perché riteniamo che il bene dei ferrovieri stia a cuore ad almeno un pezzetto di ogni organizzazione dei lavoratori, siamo convinti che la scelta di Savio imponga una comune riflessione sulla profonda crisi del sindacato in cui anche l'OrSA è completamente sprofondata.

Basti pensare che nella lotta che ha visto impegnati i ferrovieri per la riassunzione dei "quattro di Report", l'impegno sindacale è stato praticamente assente, comunque formale se non, in alcune circostanze, controproducente. Savio, impegnato in tutte le iniziative di sostegno ai licenziati assieme a tantissimi altri iscritti e simpatizzanti OrSA., non è rimasto indifferente a tutto questo. La storia di Savio Galvani, ovviamente, non finisce qui.

Questo "distacco" è il sintomo dello stato in cui versa l'intero mondo sindacale in ferrovia, concertativo più che altrove, ma pronto a criticare, all'occorrenza, lo sfascio del sistema dal quale in qualche modo s'è pure alimentato!

Savio ci racconta, col suo gesto, che i lavoratori debbono "rifare" il sindacato che, però, in questi anni, ha potuto godere anche del silenzio/assenso di tanti di loro. Come dire che un nuovo modo di pensare il sindacato non può non passare anche per un'autocritica che ognuno di noi dovrebbe fare. L'approdo che ne consegue può essere variegato ma dare maggior forza a questo giornale che lavora per l'unità, la partecipazione e la lotta deve essere un impegno di tutti i macchinisti.

La Redazione

"BUONGIORNO COMMISSARIO LO RUSSO"

Il giorno 9 gennaio avevo convocato a Bologna una riunione organizzativa di pensionati per i ricorsi giudiziari da fare dopo che il giudice di Firenze aveva emesso una sentenza che riconosceva a noi pensionati "IL DIRITTO DI NON PAGARE" i 15€ per i biglietti impostoci dall'art. 23 del contratto dei ferrovieri sottoscritto, senza nostra delega né consenso, da tutti i sindacati, OrSA COMPRESA.

Nel passare davanti alla sede conquistata dal CoMU di Bologna, essendo la porta chiusa, ho girato la maniglia per salutare Emilio Mortali, fondatore del CoMU di Parma al quale sono legato da ricordi e affetto. Aperta la porta ho visto Emilio in piedi in un angolo con la testa china e triste e, a sedere nella poltrona con il giornale "Liberazione" sul tavolo, il "compagno" Pippo Lo Russo di Milano. Non lo vedevo da molto tempo … da quando veniva assieme a Salustri alla festa nazionale del macchinista a Pistoia dove cantava, più col cuore che con la voce, "Macchinista ferroviere" di Guccini (la locomotiva). Non l'avevo infatti ritrovato, (salvo a Genova), come purtroppo altri dell'ex CoMU, nelle tante manifestazioni SIT-IN che abbiamo fatto assieme alla società civile per la riassunzione dei 4 licenziati di Report.

Lo ricordavo comunque con simpatia con la sua figura ridanciana e con quei baffi un po' da anarchico di altri tempi e, alla sua vista, i miei ed i suoi occhi si sono affettuosamente salutati e, nella stretta di mano, sapendo che era di Milano, da buon toscano mi sono lasciato andare ad un "BUON GIORNO COMMISSARIO LO RUSSO" ridendo assieme anche di questo … Dopo sono andato di corsa all'assemblea stracolma di macchinisti in pensione venuti da tutta Italia tanto che, a corto di fotocopie, ho chiesto a Mortali di andare a farne altre alla vicina sede del CoMU (ora OrSA…). Ma Emilio tergiversava per la presenza di Pippo Lo Russo tanto da costringermi a sospendere l'assemblea e andarci da me …Ho capito solo allora che il mio saluto ironico nascondeva una amara verità. Una verità ancora più amara per quelli come me che nel CoMU riconoscevano statutariamente, come loro rappresentanti, anche coloro che NON erano iscritti all'organizzazione CoMU e, addirittura, con tessere di appartenenza ad altri sindacati, purché eletti a scrutinio segreto dalla maggioranza dei macchinisti di quella località.

Come è possibile che da questa democrazia sovrana e popolare si possa accettare quella del credere-obbedire e … rigare (commissariale) imposta dalle gerarchie e burocrazie sindacali? Come è possibile che "un compagno" che legge e crede nell'autodeterminazione dei popoli possa riguardare le bucce a eletti democraticamente da altri compagni di lavoro? Sono vecchio e di altri tempi ma se questi "compagni" me lo volessero spiegare potrei fare uno sforzo per aggiornarmi …

G.E.

LAVORAZIONI USURANTI

Nel momento in cui si discute dell'età pensionabile occorre rilanciare il diritto dei macchinisti tutti a beneficiare come nel passato al riconoscimento del lavoro usurante (turni - notte ecc.) non ancora previsto dal decreto (DLgs 11 agosto 1993 n. 374, DM 19 maggio 1999) ed in particolare per le nuove generazioni dei macchinisti assunti dal 1° aprile 2000 in poi. Su questo importante argomento ritorneremo con forza sul prossimo numero del giornale.

Filippo Cufari

CIRCOLARI: ABBIAMO VINTO

Stavolta il tribunale di Roma annulla 2 sanzioni. Come dire 2 a 2 e palla al centro. In verità abbiamo sempre 7 collegi di conciliazione di vantaggio. In ogni caso siamo fiduciosi per il proseguo di questa vertenza. Il motivo è semplice: abbiamo ragione!

di Vincenzo Marzani

A Firenze, la distribuzione delle circolari viene comunicata al PdM via SMS. Nel 2004, anziché di fare il treno previsto dal turno, alla stessa ora di inizio lavoro, abbiamo iniziato a presentarci in DL per ritirare, leggere e aggiornare i fascicoli linea, in particolare quando ritenevamo di non poterlo fare durante l'orario di lavoro. Naturalmente siamo stati sanzionati. Abbiamo impugnato le sanzioni (multe e sospensioni). Dopo i primi sette collegi di conciliazione da noi vinti con l'annullamento sul merito, la società, ha iniziato a rifiutare i collegi trascinandoci al Tribunale di Roma. Con tale meccanismo Trenitalia seleziona quali sanzioni sottoporre al giudice e quali invece far decadere.

Sul n. 8/2006 di AiM (pag 9) avevo dato la notizia di due sanzioni che erano state confermate dal Tribunale di Roma. Stavolta, con sentenza sul merito, sono state rigettate le istanze di FS per il riconoscimento della legittimità di due sanzioni. Abbiamo così scongiurato un pericoloso consolidamento di giudizi che rischiava di capovolgere una situazione in cui, oggettivamente, abbiamo ragione.

Inoltre, abbiamo già impugnato in appello il primo ricorso perso e siamo in attesa della sentenza per impugnare il secondo.

Significativo il fatto che la precedente notizia della conferma delle sanzioni, è stata velocemente immessa nel circuito del PdM e minacciosamente propagandata da quadri e dirigenti locali, al fine di spingere i macchinisti riluttanti ad adeguarsi per un puntuale aggiornamento.

Gli stessi quadri e dirigenti che "cantavano" la vittoria della società, adesso ignorano, non sono al corrente, cascano dalle nuvole.

A prescindere dal fatto che potrebbero anche essere in buona fede, tutto ciò si colloca nel più classico stile dei sistemi propagandistici, dove il torto o la ragione "si costruisce" sulla notizia e non su oggettivi elementi di diritto.

Siamo fiduciosi per l'esito finale, e speriamo che nessun sindacato soccorra FS con qualche accordicchio,

Infatti la situazione logistica dei macchinisti, specie nei grandi impianti, è divenuta insostenibile. (uso armadietti, inizio e temine in impianti diversi, tempi per indossare e dimettere la divisa, ritiro e consegna documenti, circolari e aggiornamenti, ecc.). Siamo discriminati non solo rispetto agli altri lavoratori, ma anche rispetto al PV con cui condividiamo la normativa di lavoro, ma non il diritto a iniziare e terminare in impianto, né quello dei 5' di presentazione (beninteso diritti, non privilegi).

SALTO DI FERMATA CON IL VERDE/VERDE:

LA MULTA …GIUSTA!

A Bologna abbiamo "disciplinato", se così si può dire, la multa massima da irrogare ai macchinisti nei sempre più frequenti salti di fermata per servizio viaggiatori, dovuto al segnalamento Verde/Verde per il libero transito : ***VENTI EURO !*** *Lo avevamo pur detto al capo ITP che già avevamo chiuso in Collegio 4 giorni di sospensione per due IC (che avevano saltato le fermate di Porto S. Giorgio e Fano con i segnali Verde/Verde), in Conciliazione a soli 10 euro di multa,* ***ma non è servito a nulla****.*

Ai due colleghi che hanno saltato Forlì con l'I.C., i due che hanno saltato Modena con l'ES ed a tutti gli altri in Emilia Romagna è stata irrogata mezza giornata di sospensione. Nel Triveneto addirittura "la mano" è stata ancor più pesante con 1 giorno di sospensione, 1 anche a Milano.

Basta!

Dopo il Collegio Arbitrale che chiude ***con un Lodo da 20 euro di multa****, firmato dall'RLS Santi e dal Direttore Regionale dell'Ufficio del Lavoro(a maggioranza perché Trenitalia non voleva conciliare su 10 euro e chiedeva la conferma della sanzione)* ***, ogni successiva sanzione disciplinare impugnata, dovrebbe avrebbe tale analogo epilogo.***

Se Vi capita, telefonate pure al TIM 337398969, perché Santi è disposto a fare Collegi Arbitrali anche in altre Direzioni Provinciali del Lavoro, sempre gratuitamente.

Mettiamo comunque il Lodo arbitrale a disposizione del circuito degli R.L.S..

Piuttosto, vista la reale dimensione dei salti di fermata dal 1 marzo 2006 con le Disp. *27/57/68 RFI ed il "****rebus****" che hanno creato ai macchinisti, sarebbe ora che Trenitalia si stancasse di pagare i taxi….da Modena, ad esempio****… gli altri danni dei salti di fermata e soprattutto l'enorme danno di immagine all'Azienda che ne deriva****.*

Come?

Contestando ad R.F.I. tale assurda disposizione, chiedendone il ritiro.

Possibile che i nostri dirigenti non pensino neppure ad istallarci un GPS in cabina di guida ?

Solo….i cippi chilometrici ….ci lasciano !

INTANTO SI ACCETTANO SOLO 20 EURO DI MULTA e non vale la pena che compriamo noi il GPS (che già qualche collega usa), perché valido ne costa almeno 400 !

E ci si pone sempre nelle condizioni di poterli vedere i cippi chilometrici per individuare le stazioni: andando piano, come indicato il 1 marzo 2006 nel comunicato di tutte le OO.SS., vedi su www.santirls.it

R.L.S. ***Roberto Santi -*** *Associazione Professionale Macchinisti*

pag21:Layout 1 23-01-2007 16:20 Pagina 21

Apriamo una rubrica sulle disposizioni di RFI…

AGENTE SOLO SUI TRENI MERCI

"prescrizione" n°12 del 6 dicembre 2006

Michele Elia Amm. Delegato di RFI

La lobby degli imprenditori si è incontrata col "legiferatore sulla sicurezza ferroviaria" (RFI) e hanno scritto che si possono effettuare i treni merci con un solo agente.
Questo per tentare una risposta al legittimo diritto del primo soccorso, qualora il lavoratore sia colto da malore od infortunato, su cui le AULS hanno recentemente formulato linee guida.

E' SCONCERTANTE:

1) l'assenza di tutela di terzi (clienti e lavoratori) a questo "**tavolo tecnico**". Tale neo inventata sede di consultazione vanterebbe, stando a quanto scritto nel testo, pure il benestare del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. Perché, in detta sede, sono rimasti esclusi i legittimi diritti (sicurezza e salute) di lavoratori e clienti? Sono ritenuti secondari? In quale altro momento dovrebbero trovare rappresentanza? Perchè ripetere gli stessi metodi e sperperi verificatesi col vacma?

2) La "collaborazione tra imprese" è il subappalto dall'azienda madre Trenitalia alle piccole compartecipate? E' questa la liberalizzazione? Il subappalto comporta degrado di professionalità e sicurezza, peggioramento delle condizioni economiche e sociali dei lavoratori, lucro di più imprenditori! E' questo l'intereresse della collettività?
Sarebbe una gran beffa al "contratto per tutte le attività ferroviarie" che le OS proponevano quale medicina per l'holding FS.

3) La definizione di procedure di primo soccorso, in caso di malore dell'agente solo, che NON RISPONDONO AI REQUISITI D'IMMEDIATEZZA e di COMPETENZA del personale che li eroga PREVISTI DALLA LEGGE.
Si parla di trasmettere per telefono le "informazioni richieste per il soccorso sanitario".

4) Si finge di non sapere che il tempo d'efficacia del freno continuo (5,15,30 o 60') è in realtà insufficiente all'arrivo di qualcuno che staffi il treno per immobilizzarlo su linea in pendenza; (quest'ultimo diventerebbe un secondo treno da staffare).
Ricordiamo che i carri merci non sono dotati di condotta pneumatica per il ripristino delle capacità del freno.
In una linea con forte pendenza, terminata l'efficacia del freno continuo, il convoglio col macchinista morto riparte con poca aria o senza, cioè con ridotta/nulla efficacia di SCMT e RS, verso un probabile/certo disastro.

5) Che s'ignori l'ex dlgs 626/94 ove impone sempre l'attuazione della migliore sicurezze consentita dalla tecnologia oggi esistente (si traduce in doppio macchinista, Ripetizione Segnali +SCMT su tutte le linee e cabine).

Se, nella migliore delle ipotesi, si ferma in tempo un treno sul binario attiguo (ove esistente), quale va spostato fuori della galleria? Ne rimarrebbe uno in galleria? Sono state considerate le implicazioni sulla circolazione ai fini della sicurezza? Quanti macchinisti prolungherebbero la prestazione giornaliera?
Qualsiasi collega quando ricorda situazioni di emergenza conferma che due macchinisti, in relazione alla quantità d'incombenze elencate nei più disparati testi, sono già ora pochi. Ragionare freddamente per capire cosa sta accadendo, considerando tutte le circostanze particolari e decidere quale provvedimento é migliore o ha priorità, è, per i due macchinisti, incombenza delicata e difficile.
Ricordo che, nella nostra situazione, uno dei due deve spendersi lungamente per banalità quotidianità quali: garanzia della refezione per treno in ritardo (località senza mense); evitare l'allungamento della prestazione lavorativa; impossibilità di dormire nei ferhotel, urgenza di un WC. …
Prima di variare l'organizzazione del lavoro ad un macchinista solo, resta, in ogni caso, l'obbligo alle imprese ferroviarie di effettuare la valutazione del rischio ai sensi dell'ex dlgs 626/94 (es. rischio stress) e la consultazione dei rls.

Il compito del sindacato è ora dimostrare che l'immediatezza del primo soccorso e le condizioni di sicurezza sono complessivamente migliori con due macchinisti.
E' una battaglia vinta in partenza. Le OS che hanno a cuore la sicurezza, quale strategia adotteranno?

Roberto Favretto rls Trenitalia

pag22:pg22 23-01-2007 16:20 Pagina 22

QUESITI

a cura di Savio

Domanda

Nei casi di un doppio servizio comandato ed accettato superiore alla prestazione 7, 8 o 10 ore, quanto spetta il cc? Esempio inizio servizio 10.15 - condotta treno 2387 andata - condotta treno 2390 - condotta 2399 ritorno (16.22- fine primo servizio) - 16.30 inizio secondo servizio condotta treno 2400 andata - condotta treno 2409 ritorno fine servizio 22.40. I servizi fatti ad agente unico.

Gianluca Lombardi

Risposta

Sulla base delle norme che regolano il vigente CCNL, il servizio in questione è illegittimo, non può essere comandato e tanto meno potrebbe essere accettato.

Infatti il punto 2.4.3 del CCNL FS, relativo alla riutilizzazione del P.d.m., esclude che si possano allacciare due giornate di turno senza che sia stato fruito un intervallo minimo di almeno 11 ore.

Inoltre, un servizio di 12 ore e 25 minuti ha una durata abnorme e pericolosa, aggravata dal fatto che viene eseguito ad agente unico.

Infine, il servizio è illegittimo perchè la durata complessiva è tale da travalicare anche i limiti giornalieri di 10 ore stabiliti dalla legge.

L'impostazione del CCNL vigente aveva inteso disincentivare il ricorso a doppi giri, altamente pericolosi anche per la tutela della sicurezza della circolazione, come anche il recente disastro di Avio si è incaricato di confermare.

Anche le norme sui completamenti corsa erano state superate e solo in un secondo tempo sono state ripristinate con l'obiettivo di limitare l'abbandonabilità dei treni in caso di ritardo e di superamento in condotta dei limiti stabiliti dal CCNL (2 ore + 1 ore rispetto al termine programmato della prestazione, oppure 1 ore oltre il limite massimo giornaliero della prestazione), ma in nessun caso si contempla il pagamento dei premi in oggetto nei casi di servizi in deroga. Per questa ragione, nel caso in esame, non vi sono le premesse normative necessarie per l'attribuzione del premio in questione.

Domanda

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

Macch. Pasca Giacomo Sassari

Risposta

Hai perfettamente ragione! Quella dei CD è una lettura parziale della norma citata; infatti, il caso in esame non rientra tra quelli di cui ai punti 1, 6b e 7 della circolare sulla variazione del servizio già comandato, tuttora vigente, come vorrebbero intendere i CD, perché la previsione di un servizio compatibile non è paragonabile ai casi di soppressione o di forte ritardo di un treno, oppure di un soppressione totale o parziale di una giornata di turno perfettamente programmata.

Il caso in esame rientra invece più correttamente nel punto 8, specificamente dedicato ai casi di soppressione programmata di una giornata di turno, che recita testualmente "per la soppressione programmata dei treni, in sede di contrattazione dei turni potranno essere concordate variazioni di turno prevedendo servizi anche sostitutivi anche per località diverse da quella turnificate o periodi di utilizzazione nei nastri stessi.

La definizione "nei nastri lavorativi" è uno spazio temporale assolutamente definito e non estensibile (di due ore rispetto al termine della prestazione) come per le altre situazioni prese in esame dalla circolare stessa.

Ovviamente la situazione è assolutamente nota ai CD, ma per evidente convenienza rispetto alla difficoltà a trovare una possibile utilizzazione del personale interessato, si preferisce ignorarla. Come tutte le norme, però, anche questa, pur nella sua rigidità, è aggirabile con l'inganno, comandando il personale di riserva nella fascia per utilizzarlo successivamente per un servizio lasciato scoperto. Ma si tratterebbe, appunto, di un comportamento sleale nei confronti del personale.

Domanda

Accade nel nostro impianto che uno stesso gruppo di Macchinisti i.p., assunti nella stessa data, abbiano effettuato i corsi di formazione con tempistiche diverse perché inseriti in due gruppi distinti. La formazione delle graduatorie d'impianto è stata redatta collocando in ordine di priorità il gruppo che ha effettuato per primo i corsi di formazione, cosicché accade che il punteggio ottenuto nei corsi di formazione sia diventato ininfluente, determinando scavalchi sia nell'attuale formazione delle graduatorie di utilizzazione M.i.p. da secondo agente e temiamo possa avere lo stesso effetto anche in futuro per la formazione delle graduatorie da macchinisti.

A noi non è sembrato un comportamento corretto, è possibile vi sia stato un'errata applicazione della norma?

Pdm Roma SL

Risposta

Decisamente si tratta di una superficiale applicazione delle norme vigenti in materia di inserimento del personale nelle graduatorie per l'inserimento nei turni di servizio.

La Circolare 25 garantisce il giusto equilibrio tra anzianità e punteggio di merito. Per sessione d'esame si intende, nel caso di concorsi interni, la data del verbale con il quale si concludono le corse di prova del personale appartenente al personale che ha partecipato allo stesso concorso interno o interpellanza che sia, nel caso, invece, di personale assunto dall'esterno (come nel nostro caso) la data da prendere a riferimento è quella di assunzione, alla quale si aggiungono 48 mesi stimati in maniera convenzionale per la formazione a macchinista.

Il personale assunto nell'ambito di uno stesso bando, quindi, deve essere inserito nelle graduatorie d'impianto con la stessa data e la graduatoria sarà determinato dal merito, cioè, dai punteggi d'esame ottenuti nelle varie fasi della formazione.

Nel caso in esame si applica la Circolare TV 11.1/25.1 del 16.7.1985, che regolamenta appunto la formazione delle graduatorie dei macchinisti i.p. (secondi agenti) e dei macchinisti che hanno terminato l'iter della formazione professionale.

Nel caso in esame, si tratta evidentemente di un errata applicazione della norma sulla quale è necessario intervenire prontamente, interessando i delegati RSU.

pag23:pag23 23-01-2007 16:21 Pagina 19

UDINE – *ZANOTTI IN PENSIONE*

Dopo una lunga militanza sindacale al Comu e poi all'OrSA Giuseppe è arrivato al traguardo. Correttezza, disinteresse, altruismo... , ma tesserne le lodi non serve, specie per coloro che lo conoscono. Salutiamo il pensionamento di Giuseppe con l'espressione di un collega veneto (vero): *"Dove lo trovano un friulano DOC così? Schivo e riservato ha dato il suo tempo e le sue capacità per la grande categoria del Macchina. Ricordo ancora con un senso di smarrimento una delle mie prime riunioni dell'allora giovane Commissione Passeggeri, quando Giuseppe, con quell'espressione tipica friulana disse:* ***Minchia stì cca ci fottono, noi di Udine incazzati siamo.*** *Io, che provenivo dal profondo Nord, pensai di aver sbagliato stato"*.

TREVISO

VANNO IN PENSIONE

E ci salutano …

Lorenzo Franceschini

"… Buon lavoro e .. ancora in marcia a fianco dei macchinisti"

Riccardo Bilato

"*Auguro che questa rivista sia di guida e di stimolo ai nostri colleghi come lo è stata finora"*

Le uniche "paghe" dei redattori del giornale (tutti macchinisti in servizio) sono questi saluti, fatti sottovoce, senza enfasi, moderati, ma anche significativi e indicatori del ruolo che la rivista ha nella nostra storia professionale.

I nostri auguri a Lorenzo e Riccardo per una lunga quiescenza.

La Redazione

FIRENZE – *PENSIONATI*

Firenze. Gennaio 2007. Il macchinista dellì'ITP di Firenze Angelo Piacenti (al centro) festeggia con i colleghi di lavoro il suo pensionamento. Alla sua destra il macch. Luciano Tirinnanzi, in pensione da qualche giorno, ed, a seguire, il neo pensionato Piero Martini.

A tutti loro la redazione augura una serena pensione.

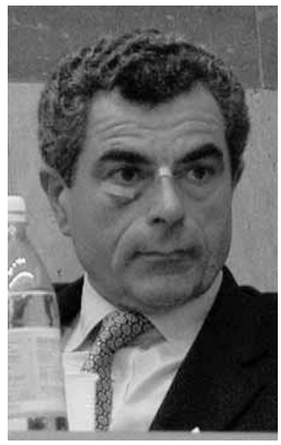
GRAZIE DOMENICO!

In questo mondo iper-tecnologico dove l'elettronica ci ha resi schiavi dei suoi ritmi e dove tutti si lamentano di una società che corre ma pochi pensano di dedicarsi a qualcosa di costruttivo e stimolante a meno che a tutto ciò non corrisponda un cospicuo ritorno economico, c'è davvero da provare stima ed ammirazione per delle persone che come il nostro collega Domenico Milano dedicano il loro tempo libero alla creazione di uno splendido presepe. La foto sicuramente non rende giustizia a quest' opera che vi assicuro è davvero un capolavoro, ad un tratto tutti i personaggi come miracolosamente si animano svolgendo ciascuno il proprio mestiere nell'arco della giornata che và dall'alba al tramonto, scandita dal canto del gallo fino al tramontare del sole, e se non bastasse ci sono anche la luna, le stelle e una splendida cometa. Grazie di cuore caro Domenico, continua così ,c'è sempre più bisogno di persone come te, che in mezzo a tanti telefonini, computer e game-boy, riescono ancora con grande pazienza e capacità ad emozionare grandi e piccini.

Macch. Paolo Berlincioni

LE FABBRICHE DI S. PIETRO

di Remigio Smaldone - To



Giancarlo Cimoli, Elio Catania, Mauro Moretti. Ultimi 3 Amm. Delegati di FS

Alla recente notizia di 2 miliardi di Euro di deficit fa eco la raccomandazione della dirigenza FS che suggerisce ai ferrovieri atteggiamenti "francescani".
E le varie "fabbrica di S. Pietro"? Così vengono indicate le opere che, similmente alla costruzione della Basilica di S.Pietro, sono caratterizzate da ingenti spese, sprechi e ritardi. E le ferrovie sono, probabilmente, uno dei settori più interessati, unitamente a ospedali, strade, autostrade e altri settori pubblici, da realizzazioni ingegneristiche che hanno subito ritardi e modifiche in corso d'opera con relativo "aggiornamento dei prezzi".
Colpevole è sempre stata la "mancanza di vigilanza", di controlli, la connivenza tra "controllori" e "controllati", l'eterno connubio tra potere pubblico-imprenditoria corruttrice-malavita organizzata; motivazioni che hanno alimentato centinaia di processi culminati con "l'estate di mani pulite", conclusisi con tanto clamore, ma con poche significative condanne.
Negli ultimi cinque anni, il passato governo, ha reclamizzato la propria efficienza sottolineando la celerità impressa alla realizzazione di tutte le Opere Pubbliche.

La realtà è ben diversa!!

Le 117 grandi opere del Dpef 2002 (costo complessivo preventivato di 125,8 miliardi di euro, lievitato attualmente a 173 miliardi) risultano tutte in ritardo rispetto ai tempi reclamizzati; solo il 21,4% delle opere sono cantierate.
Tarderanno l'ultimazione dei lavori di ammodernamento dei valichi ferroviari "primari" come il Brennero (nel 2016 anziché nel 2015), del Frejus (probabilmente pronto per il 2018 anziché nel 2015), e del Sempione (previsto nel 2009 registra attualmente un ritardo "indefinito).
Neanche le linee ad AV rispettano i tempi previsti. La Novara-Milano sarà forse ultimata nel 2009 anziché nel 2007, mentre la Milano-Verona-Venezia-Trieste nel 2014 anziché nel 2007.
Anche gli ammodernamenti delle reti ordinarie subiranno ritardi considerevoli. Si passa dal 2008 al 2012 per la Genova-Ventimiglia, si dovrà attendere il 2017 anziché il 2008 per vedere ultimato l'asse Brennero-Verona-Parma-La Spezia, mentre la linea Sa-Rc-Pa-Ct riporterà un ritardo indefinito.
Tutte le altre opere (stradali, acquedotti, portuali, etc. ecc.) registrano sempre ritardi decennali.
Il danno economico (lievitazione dei prezzi), sociale (mancata utilizzazione delle opere) e il disagio patito dagli utenti di queste strutture è enorme.
Altre Opere Pubbliche legate ad eventi sportivi organizzati in Italia si sono rivelate grandi fiaschi economici e grossi sprechi.
Dalle manifestazioni calcistiche (europei '80 e mondiali '90) alle manifestazioni di atletica leggera, per finire alle ultime olimpiadi invernali di Torino si è assistito alla costruzione di tante opere cadute, successivamente, in disuso totale o parziale, costate eccessivamente e non ammortizzate dall'utilizzo futuro. Rimane solo il costo quotidiano per il mantenimento delle strutture, pagato da coloro che pagano le tasse e non certamente dagli evasori fiscali.

La radiografia dei ritardi

Opera	Cantierizzaz. prevista Dpef luglio 2002	Cantiere in corso	Conclusione prevista Dpef luglio 2002	Previsione aggiornata a oggi
Valico ferroviario del Frejus	2° semestre 2004	Parziale (solo discenderie per indagini)	2011-2015	2015-2018
Valico ferroviario del Sempione	1° semestre 2004	No	2009	Bloccata
Valico ferroviario del Brennero	2° semestre 2005	No (progettazione pronta per fine 2005)	2015	2016
Av Torino-Novara	1° semestre 2002	Si	2006	Confermata
Av Novara-Milano	1° semestre 2003	Si (con ritardo di 1 anno)	2007	2009
Av Milano-Verona	2° semestre 2003	No	2008	2012
Av Verona-Venezia-Trieste	1° semestre 2004	Parziale (solo Pd-Mestre) - Verona-Padova senza finanziamento Venezia-Trieste in alto mare	2007	2014
Passante di Mestre	2° semestre 2003	Si (con ritardo di un anno)	2007	2008
Autostrada Brescia-Bergamo-Milano	2° semestre 2003	No (Previsione: fine 2005)	2006	2009
Ferrovia Genova-Ventimiglia	1° semestre 2003	Parziale	2008	2012
Av Genova-Milano Terzo valico	1° semestre 2004	No	2009	2012
Ferrovia Brennero-Verona Parma-La Spezia	2° semestre 2003	Parziale (solo Brennero-Vr)	2008	2009 per Brennero-Vr; 2017 per Parma-La Spezia