

ANNO XXVI - N. 4 - 2007

*ancora*

[www.ancorainmarcia.it](http://www.ancorainmarcia.it)

# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

**MACCHINISTI A CONVEGNO:**

## SI RIPARTE



## AVVIATA UNA CONSULTAZIONE NAZIONALE

*Fotocopiate la pagina 3 e inviatela in redazione*



## Dopo Firenze MACCHINISTI SI RIPARTE!

Dalle assemblee di Padova, di Paola e di Napoli ci siamo resi conto delle insoddisfazioni, delle divisioni e delle preoccupazioni esistenti nella nostra categoria ma anche della voglia di riorganizzarsi di combattere per difendere, come nel passato, il nostro lavoro.

Così a Firenze, presenti macchinisti di tutta Italia ha preso il via una proposta basata su tre punti.

### PARTECIPAZIONE

Le segreterie sindacali hanno ormai espropriato, con le loro lobby ed i loro opportunismi, i lavoratori dalle scelte rivendicative e perfino dalla firma degli accordi (salvo il solito referendum, con autogestione dubbia, per rendere valido il contratto). Riteniamo necessario invece che le richieste da avanzare alle FS debbono nascere dalla partecipazione e dalla creatività dei lavoratori ed ogni accordo venga sottoposto al consenso degli interessati.

Per questo tutte le proposte scaturite da Firenze devono essere sottoposte al personale e solo se approvate saranno ritenute valide.

### PIATTAFORMA

Fermo restando l'impegno per i valori sociali, la giustizia e la pace che ci legano da sempre al mondo del lavoro, ed una lotta assieme a tutti i ferrovieri contro le liberalizzazioni ed il ridimensionamento della ferrovia per ritrovare l'unità, dobbiamo ripartire dal nostro lavoro. Ripartire cioè dal quotidiano, dalle nostre specificità troppo dimenticate in questi ultimi anni, dai rischi, dai sacrifici, dalle responsabilità appiattite e svalorizzate da una politica sindacale e aziendale basata sullo sfruttamento, sui turni di lavoro sempre più pesanti che hanno reso tragicamente insicuro il lavoro di noi macchinisti.

In particolare gli intendimenti di Moretti sui tagli e sull'agente solo, che non hanno trovato una adeguata risposta sindacale, sono per noi inaccettabili non solo per una difesa dell'etica del lavoro e di una civile qualità della vita ma per la sicurezza irrinunciabile per noi e per il servizio ferroviario.

### UNO STRUMENTO UNITARIO

La divisione del personale e la politica imposta dalla "cabina di regia" condivisa più o meno da tutti i sindacati, ha fortemente indebolito la nostra categoria che vede giorno dopo giorno appesantire e svalorizzare il proprio lavoro. In questa situazione l'impegno per l'unità diventa primario e fondamentale specie in presenza di progetti aziendali per noi devastanti.

Non vogliamo certo costituire un nuovo sindacato (... ce ne sono già trop-

pi!) ma sulla base di una piattaforma condivisa proponiamo la costituzione di un COMITATO UNITARIO dei macchinisti nel quale si confrontano tutti coloro sensibili ai bisogni dei lavoratori prima ancora delle perverse logiche di apparato sindacale. Un comitato che può essere un riferimento per tutti gli iscritti ai sindacati che possono trovare nuovi stimoli per far pesare le loro idee dentro le proprie organizzazioni, per i delusi o non iscritti che possono trovare un'alternativa al disimpegno.

Solo con l'unità possiamo affrontare e vincere le sfide che ci stanno davanti. La parola ora ai macchinisti ai quali sempre noi ci rimettiamo.

**W L'UNITÀ DEI MACCHINISTI!!**

**TUTTI A ROMA L'8 MAGGIO**  
ore 10,30 (ritrovo bin. 1 ore 9,30)

## MANIFESTAZIONE A MONTECITORIO

in difesa del servizio ferroviario e del trasporto merci su rotaia, contro gli esuberanti e contro l'agente solo. Veniamo in divisa, con striscioni, bandiere e fischietti

ore 15,00

**CONVEGNO A "PALAZZO VALENTINI"**  
I ferrovieri in difesa del trasporto merci su rotaia come elemento irrinunciabile per il riequilibrio economico, sociale e ambientale

CON IL PATROCINIO DELLA PROVINCIA DI ROMA

- TRASPORTO MERCI SU ROTAIA
- SICUREZZA, AMBIENTE E LAVORO

**Una necessità condivisa  
o uno slogan per campagne elettorali?**

Intervengono:

**Gloria Malaspina** Assessore al Lavoro della Provincia di Roma

**On. Egidio Pedrini** Commissione Trasporti

**Sen. Dino Tibaldi** Commissione Lavoro

(sono stati invitati il ministro dell'Ambiente Alfonso Pecoraro Scanio ed altri parlamentari ed esperti)



# CONSULTAZIONE NAZIONALE

## Ricerca e scienza ci dicono che:

- il lavoro svolto in ambienti angusti e rumorosi, anche con valori di decibel contenuti, provoca uno sforzo celebrale che favorisce numerose malattie cardiovascolari e, più in generale, riduce la lunghezza della vita; le vibrazioni e gli sbalzi termici provocano anch'essi numerose altre patologie;
- Il lavoro notturno, con lo sfasamento dei bioritmi del sonno-veglia, equivale ad uno sforzo doppio di quello diurno, riducendo tra l'altro la soglia di attenzione e di conseguenza la sicurezza;
- Il lavoro fatto a turni comporta, oltre al disagio, una maggiore pesantezza di quello "giornaliero" con indici ancora più pesanti per i turni discontinui.

## MACCHINISTI

**E' da questi dati scientifici che nascono il 36% di inidonei della nostra qualifica e una aspettativa di vita che per noi non supera i 65 anni.**

Questo è il nostro lavoro. Questa è la nostra vita con tanto di rischi, disagi e responsabilità di cui non parla più nessuno. Nel passato eravamo riusciti ad evidenziare le nostre specificità oggi completamente appiattite da tutti i sindacati che, oltre ad accettare le tragiche liberalizzazioni, da noi pagate con 54 morti, considerano tutti i lavori uguali senza distinguere tra chi lavora il giorno e chi la notte, tra chi lavora in ambienti super confortevoli e chi disagiati, tra chi ha rischi, disagi e responsabilità e chi non le ha.

**DAL CONVEGNO DI FIRENZE DEL 17 APRILE 2007**

## NASCE UNA PROPOSTA DA SOTTOPORRE AL PDM

- 1) regole vincolanti per tutte le aziende su orario e salario; riunificazione di tutti i macchinisti della società Trenitalia; valorizzazione del trasporto merci in ferrovia come esigenza collettiva e sociale;
- 2) opposizione agli annunciati esuberanti di personale; attivazione delle assunzioni, assicurando pari opportunità e garantendo una condizione di lavoro adeguata del nostro lavoro anche alle donne;
- 3) un diverso e ridotto orario di lavoro per chi fa i turni sulle 24 ore e, in particolare, i turni aciclici e irregolari (8 ore max di giorno e indicizzazione del lavoro notturno); ampliamento del periodo considerato notturno;
- 4) doppio agente in macchina per le evidenti maggiori garanzie di sicurezza che offre, oltre ad evitare isolamento e disagio psicologico con conseguenti costi sociali non conteggiati;
- 5) completamento del processo di eliminazione e modifica del vigilante ed utilizzo solo in modalità E-Vig;
- 6) riconoscimento delle responsabilità, dei rischi e dei disagi del mestiere attraverso una maggiorazione retributiva sulla parte fissa (220 Euro) e una rivalutazione del 50% di tutte le competenze accessorie;
- 7) riconoscimento del lavoro del macchinista come "usurante" ai fini dell'anticipo del pensionamento e tutele economiche e previdenziali per la nostra eventuale inidoneità;
- 8) abolizione della disponibilità pura con l'introduzione dei turni in bianco per tutti i disponibili;
- 9) eliminazione del lavoro precario e attribuzione ai giovani degli stessi diritti (EDR, ferie, ecc.);
- 10) riconoscimento della residenza amministrativa; dei tempi per il ritiro, la lettura e l'aggiornamento delle pubblicazioni, per indossare e dimettere la divisa, per gli spostamenti da e per residenza amministrativa;
- 11) umanizzazione dei turni; condizioni logistiche adeguate ed accessibili anche alle donne (successione notti, pasto, pause, servizi igienici, ecc.); maggiori rigidità nei turni non concordati

## MACCHINISTI

Su questi obiettivi dobbiamo ritrovare l'unità della categoria, aprire un confronto costruttivo con tutti i sindacati e un percorso comune con i ferrovieri che condividono con noi i disagi del lavoro e i valori di uguaglianza, di giustizia sociale e di pace in un mondo del lavoro dove l'emancipazione sia un traguardo di progresso e di civiltà. Il presente documento è sottoposto a discussione e verifica di tutto il personale assieme alla proposta della costituzione di un comitato unitario nazionale (aperto a chi vuole partecipare, iscritti e non iscritti a qualsiasi sindacato) che ne segua gli sviluppi e promuova gli incontri e i confronti necessari.

Per condivisione

Per non condivisione

(cancellare la dizione che non interessa)

Cognome e nome..... deposito e divisione .....

Tel. FS ..... e-mail .....

## SUGGERIMENTI E OSSERVAZIONI

.....  
 .....

segue sul retro del foglio

Consultazione nazionale Macchinisti





# UNA GRANDE ASSEMBLEA



## Firenze 17 aprile 2007

*Erano tanti e la sala era piena. Non solo erano venuti da tutta Italia ma erano fortemente motivati e coscienti della gravità del momento. Tutte le anime dei macchinisti erano presenti (Filt, Fit, Uilt, Orsa, Fast, Cub, Sdl) e nei loro interventi è emersa, assieme alla voglia di lottare, quella di ritrovare l'unità della categoria che con la fine del CO.M.U. lentamente abbiamo perduto e che è stata la causa della nostra debolezza e delle nostre sconfitte.*

*La gravità del momento, l'incalzare dell'agente solo, l'acquiescenza di tutti i sindacati e le insoddisfazioni dei macchinisti messe ben in evidenza dagli interventi ha convinto della assoluta esigenza dell'unità. I lavori della riunione sono stati anche caratterizzati dalle commissioni specifiche di lavoro: Cargo, Sicurezza, Giovani, Donne. In particolare quella dei giovani che si è riunita nella sala del consiglio del DLF ha evidenziato le energie di queste indispensabili forze che entrati da poco nella categoria hanno una gran voglia di lottare per conquistarsi un lavoro ed una vita migliore. Il loro numero e la loro voglia di scendere in campo ci fa ben sperare per il nostro futuro. Infine il fatto storico. È stata proposta la costituzione di un Comitato unitario dei macchinisti dove tutti i presenti si sono dichiarati disponibili.*

*Per questo e su una serie di rivendicazioni è stata lanciata una consultazione che dovrà essere la più ampia possibile e al termine della quale, se i macchinisti diranno di sì, nascerà anche questo nuovo strumento che pur non essendo un sindacato, ma solo un comitato, influenzerà con la sua forza e la sua vivacità lo scenario sindacale delle ferrovie e soprattutto quello dei macchinisti.*

## ATTENZIONE

**Contribuite alla consultazione nazionale  
coinvolgendo quanti più macchinisti possibili  
Fotocopiate la pagine 3 e inviatela in redazione per posta per fax per email**



# UNA GRANDE FORZA



*Da sinistra le colleghe Roberta Piras (GE) e Beatrice Canestrari (AN)*

## Donne macchiniste

Questa volta c'erano anche loro: le donne! Con un po' di ritardo stanno arrivando ad ingentilire anche la nostra categoria e ci pare, guardando i loro volti giovanili, che nelle ultime assunzioni siano più numerose che nel passato. C'erano però anche "le veterane" come Beatrice di Ancona in macchina da circa 28 anni (ci pare un record!) già divenuta "nonna". C'era Giuseppina Foglia (oggi capo deposito) redattrice di questa rivista e recentemente insignita dal presidente della Repubblica col titolo onorifico di "cavaliere" proprio per essere stata una delle prime donne macchiniste. C'era Roberta di Genova che un po' emozionata ha portato il suo qualificato contributo al convegno.

Insomma la nostra categoria si è arricchita di questi contributi e se si pensa che la cronaca dei giornali ha riferito che un treno viaggiatori è stato soppresso perché "le macchiniste" si erano rifiutate di partire col il Vacma ben vengano a darci manforte e ad insegnare a tanti macchinisti come si difende il nostro mestiere. Su proposta della macchinista di Genova è stato approvato un ordine del giorno di solidarietà con i portuali sulle morti sul lavoro.



*Favretto - Treviso*



*Curcio - Napoli*



*Cocuzzoli - Cassino*



*Smaldone - Torino*



*Palumbo - Bologna*



*Cacia - Catanzaro*



*Pellegatta e Badoni*

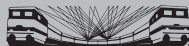


*Taborri - Roma*



*De Donno - Padova*





Il ministro: per Trenitalia forti perdite e scarsa efficienza anche per il lungo blocco dei prezzi. Moretti: casse vuote

## “Cura impopolare per le Ferrovie”

*Padoa-Schioppa: un solo macchinista, esuberi e tariffe da alzare*

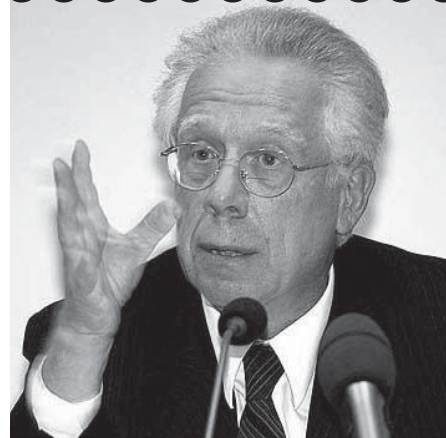
### LA NOSTRA RISPOSTA A PADOA SCHIOPPA

Onorevole Ministro,

Quale portavoce della storica rivista dei macchinisti, “ancora IN MARCIA”, Le rendo noto che le Sue parole sono risultate offensive e denigratorie per tutti i ferrovieri che si dedicano con abnegazione e spirito di servizio al loro lavoro. Con queste poche righe vogliamo esprimere la nostra più ferma protesta per le Sue dichiarazioni in merito allo stato delle ferrovie italiane, alle responsabilità che Lei avrebbe individuato nelle “risorse umane” perché scarsamente flessibili, alla necessità di tagliare anche i “rami verdi” del servizio e all’introduzione del macchinista solo. Proprio la particolarità del nostro lavoro che si svolge, da sempre, a ciclo continuo sull’intero arco delle 24 ore rende incomprensibili le Sue parole: decine di migliaia di ferrovieri di tutte le qualifiche e le loro famiglie soffrono con dignità il disagio dei turni rotativi e di quelli aciclici, tipologie organizzative ultraflessibili che non rispettano né i ritmi biologici dei lavoratori né i loro bisogni sociali, per garantire il funzionamento continuo del sistema. Riguardo al futuro delle FS, riteniamo che nel Suo ruolo di Azionista per conto dello Stato, Ella abbia il dovere di potenziare, ammodernare e sviluppare, con razionalità e sicurezza il servizio ferroviario come risorsa strategica per il riequilibrio sociale, economico ed ambientale, anziché smantellarlo e ridurlo a semplice merce da vendere e comprare con le regole del mercato e del profitto. Il mandato ricevuto dal Governo in cui siede è quello di salvaguardare le ferrovie come bene sociale rilevante ai fini della libertà delle persone e moltiplicatore della ricchezza del Paese non quello di depauperare un patrimonio collettivo ereditato dai nostri padri. Sul macchinista solo siamo certi che i Suoi collaboratori non l’hanno informata correttamente riguardo le ricadute sulla sicurezza che i paesi europei hanno sofferto dalla riduzione dell’equipaggio di guida e su quello che potrebbe accadere anche in Italia. Non possiamo immaginare un governo di centro sinistra, che ricalca il tentativo fascista di lasciare un solo macchinista a guidare treni con centinaia

di persone a bordo. Su questo argomento, come i Suoi predecessori nel passato, troverà la motivata, caparbia e determinata resistenza di tutti i macchinisti italiani. I ferrovieri continueranno a battersi per la salvaguardia del loro lavoro, a differenza dei personaggi che “transitano” nelle FS per avvalersi solo di ingenti vantaggi economici, perché siamo legati al nostro lavoro dalla consapevolezza del ruolo sociale del trasporto ferroviario.

Dante De Angelis



## CASSA DI SOLIDARIETÀ TRA FERROVIERI

Conto Corrente postale n. 71092852 - intestato a Crociati Marco - Sede: via Firenze, 50 - 00043 - Ciampino  
e-mail: marcocrociati@interfree.it - sito internet: <http://csf.weebly.com>

Dal 1 Marzo 2007 è attiva la “Cassa di Solidarietà tra ferrovieri”.  
Lo scopo è quello di dotarci di uno strumento che ci dia la necessaria tranquillità per affrontare le vertenze sulla sicurezza e sulla dignità che sicuramente ci attendono.

Intendiamo raccogliere fondi, partendo da quanto ereditato dal Fondo di Solidarietà per i ferrovieri licenziati (€ 9.678,00), con il versamento di 5 euro mensili da parte degli iscritti. Tali fondi saranno poi utilizzati per sostenere eventuali spese legali cui potremmo andare incontro affrontando le lotte che intraprenderemo e, ove necessario, potranno fornire un aiuto economico in caso di licenziamenti.

E' stato dedicato un sito internet all'iniziativa (<http://csf.weebly.com>) dove già è visibile il regolamento ed è possibile effettuare l'iscrizione on line.

Il comitato promotore ha nominato il Direttivo, ma occorrono i Responsabili di Regione e Zona, tutti sono invitati a proporsi.

Alla prima Assemblea Nazionale degli iscritti (che faremo quanto prima) verrà discussa la nomina del Direttivo ed il Regolamento.

### ISCRIVITI SUBITO!!!

|                       |                       |               |
|-----------------------|-----------------------|---------------|
| Presidente/Tesoriere: | Crociati Marco        | (335 7652255) |
| Vice Presidente:      | Romeo Domenico        | (335 7652237) |
| Revisori dei conti:   | Grosso Roberto        | (335 7652256) |
|                       | Lombardo Giuseppe     | (335 7673066) |
| Direttivo:            | Badoni Maurizio       | (335 7651983) |
|                       | De Donato Raffaele    | (349 6415261) |
|                       | Giacobbe Arturo       | (335 7670684) |
|                       | Nanni Maria           | (347 7371405) |
|                       | Pellegatta Alessandro | (347 6986961) |

Il Comitato Promotore

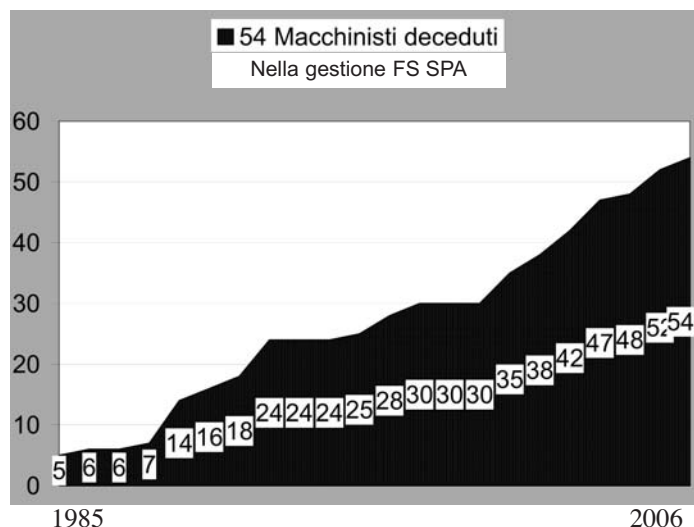
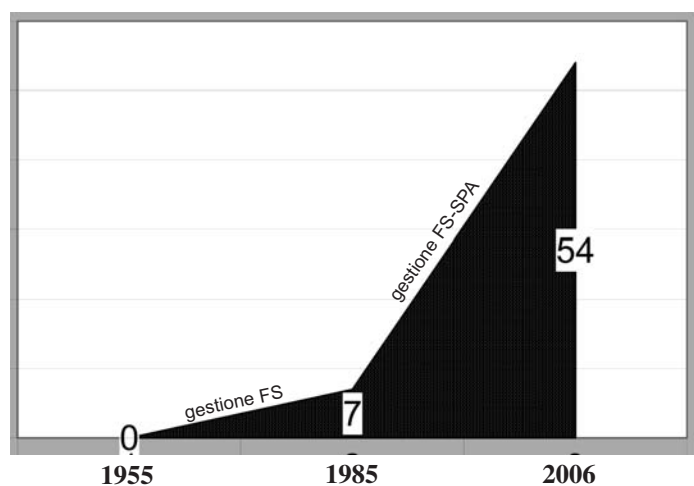


# QUANTO COSTANO I NOSTRI MORTI?

Quanto nel 1985 i dirigenti FS sostenuti dai sindacati ci presentarono i piani di ristrutturazione per “pareggiare il bilancio e rendere efficiente e più sicura” la ferrovia ed in particolare quando il dott. De Palatis presentò la nuova filosofia sulla “sicurezza probabilistica” il macchinista Falcone di Genova scrisse un editoriale su questa rivista: “Quanto costano i nostri morti?” Dop 20 anni i tragici risultati sono sotto gli occhi di tutti: 130.000 ferrovieri in meno, immobili svenduti, il bilancio sprofonda, totale inefficienza e sulla sicurezza abbiamo già contato 54 morti.

Nessuno ci ha detto quanto sono costati e costeranno i nostri morti specie ora che Moretti va avanti ancora con tagli... e l'agente solo. I manager non mettono nei bilanci i morti... ma solo il risparmio del taglio degli organici. La nostra vita per loro non costa niente!!!

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



**PER LA SICUREZZA  
PER UNA ETICA DI LAVORO  
PER LA QUALITÀ DELLA VITA  
No all'agente solo!  
RISPONDIAMO COMPATTI A QUESTO  
DISUMANO MODELLO DI LAVORO**

## Data e Luogo

24/05/85 - Cuneo  
24/05/85 - Cuneo  
22/12/85 - Coronella  
28/12/85 - Taranto  
28/01/86 - Cassino  
27/11/88 - Lamezia  
03/04/89 - S. Severo  
03/04/89 - S. Severo  
16/11/89 - Crotone  
16/11/89 - Crotone  
16/11/89 - Crotone  
02/12/89 - Barletta  
14/12/89 - Firenze  
28/12/90 - Chirialza  
28/12/90 - Chirialza  
18/07/91 - Trebisacce  
16/10/91 - Mantova  
22/10/91 - Bagnoli  
27/01/92 - Ciampino  
27/01/92 - Ciampino  
27/01/92 - Ciampino  
12/05/92 - Badia al Pino  
12/05/92 - Badia al Pino  
10/06/92 - Caluso  
Dic.1995 - Piedimonte  
12/03/96 - Sulmona  
17/07/96 - Grignano  
17/07/96 - Grignano  
12/01/97 - Piacenza  
12/01/97 - Piacenza  
04/06/00 - Solignano  
04/06/00 - Solignano  
04/06/00 - Solignano  
04/06/00 - Solignano  
04/06/00 - Solignano  
29/12/01 - Paola  
14/09/01 - Colle Isarco  
14/09/01 - Colle Isarco  
21/02/02 - Chiasso  
21/02/02 - Chiasso  
20/07/02 - Rometta Marea  
21/10/02 - S.Vito Chetino  
12/01/03 - Ancona  
27/01/03 - Limone  
27/01/03 - Limone  
Dic.2003 - Civita Cast.na  
Dic.2003 - Civita Cast.na  
13/09/04 - Cuneo  
07/01/05 - Crevalcore  
07/01/05 - Crevalcore  
07/01/05 - Crevalcore  
07/01/05 - Crevalcore  
13/12/06 - Avio  
13/12/06 - Avio

## Nominativo

Mario Nebiolo  
Biagio Ferrari  
Giacomino Degli Angeli  
Antonio Zizzi  
Gianfranco Briganti  
Carmine Martello  
Claudio Padalino  
Domenico Iannetti  
Angelo Giuffrè  
Salvatore Bruno  
Sorrenti  
Antonio Lo Foco  
Anzio Moretti  
Giovannino Cuscusa  
Gianfranco Serra  
Vito Chironna  
Giovanni Mischi  
Antonio Loni  
Gabriele Giammatteo  
Romano D'Antini  
Tommaso Cocuzzoli  
Giuliano Mori  
Massimo Severi  
Mauro Guscelli  
Enrico Ugolini  
Luigi Romeo  
Francesco Santonocito  
Gioacchino Guastamacchia  
Pasquale Sorbo  
Lidio De Santis  
Fabio Agostini  
Matteo Santilli  
Paolo Nigiotti  
Piero Rimonti  
Pietro Bertolucci  
Filippo Nocera  
Ennio Mazzocchetti  
Domenico Bianco  
Carmine Senatore  
Salvatore Fortunato  
Saverio Nania  
Francesco Palladino  
Daniele Montenovio  
Giuseppe Bessone  
Attilio Bandiera  
A.P. 42 anni  
A.F. 46 anni  
Anna Matarrese  
Paolo Cinti  
Ciro Cucciniello  
Equizio Abate  
Vincenzo De Biase  
Giancarlo Maschi  
Walter Mazzi



## DIFENDIAMO IL NOSTRO LAVORO PARTENDO DALLE SUE DIVERSITÀ

*Siamo di nuovo in una fase contrattuale sicuramente difficile sia per quanto riguarda la situazione economica delle ferrovie, per le prospettive e per i funesti intendimenti che Moretti intenderebbe attuare. Uno scontro politico al quale noi macchinisti non ci tireremo indietro ma che non può essere il pretesto da parte sindacale di non affrontare il riequilibrio del valore di alcuni lavori, come il nostro, rimasti appiattiti negli ultimi contratti. Questo appiattimento è anche il pretesto per molti di ricercarsi un congruo aumento salariale mensile attraverso il perverso strumento dello straordinario. Riteniamo ormai finita questa fase e ci auguriamo che nel rinnovo di questo contratto si dia seguito al giusto riequilibrio dei valori ripartendo dalle diversità, dai rischi, dai sacrifici, dalle responsabilità dei lavori e nel modo e nell'ambiente nel quale si esercitano. Per esempio una cosa è il lavoro giornaliero, una cosa sono i turni, una cosa ancora più pesante sono i turni discostinui come il nostro. Una cosa sono gli ambienti climatizzati e confortati dal relax del caffè e una cosa sono le anguste e rumorose cabine di guida.*

*Di tutto questo se ne deve tener conto per riequilibrare i compensi, e non ci riferiamo solo a quelli monetari, ma soprattutto all'entità dei nastri lavorativi e alla maggiorazione dei tempi di riposo per garantire a tutti una uguale qualità della vita. Pubblichiamo qui sotto un articolo di "Ancora in Marcia" del 1987...*

### ***"Non c'è nulla più ingiusto che far le parti uguali fra diseguali"***

**Don Milani** *(Lettere a una professoressa)*

Nei contratti del passato sentivamo almeno parlare di "professionalità", di "rischi, disagi, responsabilità" ed altri impegni tesi ad affermare le diversità esistenti fra i vari lavori ferroviari.

In realtà si è trattato di slogans che, nella concretezza, hanno sempre ceduto il passo alle esigenze delle gerarchie ed all'opportunismo e clientelismo sindacale ormai praticati da tutti.

Oggi, con questo contratto, sembra proprio che i ferrovieri siano ormai tutti uguali...

Certo che aumentare gli stipendi, i parametri è importante, ma non considerare le diversità dei lavori vuol dire mortificare chi giornalmente li svolge. Si dice ad esempio "36 ore settimanali per tutti...", bene, ma poco importa chi le lavora di giorno e chi di notte, chi resta a casa in famiglia davanti al televisore e chi in un freddo e crudo dormitorio.

Poco importa se c'è chi può prendere le ferie quando vuole e si può permettere gaudenti "ponti" settimanali, e chi deve lottare mesi prima per prenotare qualche giornata di congedo festiva.

Poco importa se c'è chi lavora con rischio in ambienti angusti e chi in poltrona con l'aria condizionata; chi trova il Premio di Fine Esercizio "bloccato" per provvedimenti disciplinari in corso e chi va in pensione senza una multa! La guida vale la scorta... e a chi si alza alle tre del mattino non si paga neppure la benzina per recarsi al lavoro!

Siamo tutti uguali... NO?!

Per "i sindacati" va bene così... ed impudicamente, appena la gente si ribella protesta e si organizza per difendere il proprio lavoro, eccoli prontamente mobilitati nelle assemblee a spendere qualche tenue promessa, ma con il fine ben preciso di bloccare la lotta.

Eccoli questi novelli personaggi ammantati del nome improprio di sindacalista, in AG Aziendale, e circondati dai propri scherani che, mai visti prima, si muovono ora in tutta Italia a Garantire l'ordine e... l'ingiustizia!

E per carità, non fateci ridere con le solite accuse di corporativismo! Siamo diversi (e se non lo capite almeno guardateci! Vedrete che noi si corre e gli



altri... stanno fermi!) e proprio perché noi vogliamo il mondo degli uguali ci battiamo perché si tenga sempre conto di queste diversità!

#### **ATTUALITÀ DI GRAMSCI**

*Nella realtà italiana, il funzionario sindacale concepisce la legalità industriale come una perpetuità. Egli troppo spesso la difende da un punto di vista che è lo stesso del proprietario. Egli vede solo caos e arbitri in tutto quanto succede tra la massa operaia"... In queste condizioni la disciplina sindacale non può che essere un servizio reso al capitale.*

O.N. 12 GIUGNO 1920





# LA NOSTRA ITALIA

## Maglia nera europea nei salari... Ma 7<sup>a</sup> mondiale per spesa di armamenti

Ci parlano sempre d'Europa ogni volta che c'è da tirare la cinghia ad arretrare sui diritti ma non ci parlano mai delle condizioni migliori nelle quali vivono i lavoratori, i pensionati ed i cittadini europei. Un recente studio dell'Eurispes ha evidenziato come i salari dei lavoratori italiani siano fra i più bassi d'Europa (quasi la metà della Danimarca...). Ma ancora più grave è il fatto che nonostante questi livelli siano così bassi negli ultimi 5 anni sono cresciuti in % molto meno degli altri e addirittura la metà di quelli inglesi. Se la ricerca si allargasse alle pensioni, ai contributi sociali, ai meccanismi perequativi ecc. il quadro sarebbe ancora più sconcertante. Pensate che in quasi tutti i paesi Europei le pensioni sono legate ai salari e non sono considerate un reddito e quindi non tassate o con una piccola pressione fiscale.

In compenso però se siamo gli ultimi sui salari e pensioni siamo i più spendaccioni per le spese militari dove figuriamo come settimi nel quadro mondiale. Nella finanziaria 2007 (governo di centrosinistra!) infatti rileviamo una spesa di 3.257 milioni di euro per un costo procapite di 468 euro all'anno per gli armamenti.

A questi ingenti spese c'è da aggiungere i finanziamenti recentemente votati per le "missioni militari all'estero" per mantenere i quasi 8000 militari italiani sparsi in tutto il mondo.

Se queste spese da capogiro fossero impegnate per il sociale, per i salari e le pensioni forse potremmo risalire a livelli europei più dignitosi...

Vi ricordate infine Sandro Pertini, nostro amato presidente della Repubblica, quante volte diceva: **"si vuotino gli arsenali e si riempino i granai"**.

are che questa condivisibile scelta non sia di moda nell'epoca della globalizzazione e del liberismo dove la forza economica e militare ha preso il sopravvento sulla giustizia e sulla socialità! È questa la "civiltà moderna" che ci propongono i potenti!



Macchinisti alla manifestazione di Vicenza (al centro il collega Luigi De Donno)

### FINANZIARIA 2007

Milioni di euro stanziati

|                      |        |
|----------------------|--------|
| Mezzi aerei          | 1359,0 |
| Mezzi navali         | 533,5  |
| Sistemi missilistici | 435,5  |
| Materiali armamenti  | 209,9  |
| Infrastrutture       | 194,2  |
| Mezzi terrestri      | 151,5  |
| Sistemi C41          | 143,9  |
| Ammodernamenti       | 106,8  |
| Ricerca scientifica  | 71,6   |
| sistemi satellitari  | 50,2   |
| Totale               | 3257,0 |

*Più spese ordinarie di difesa e finanziamento missioni all'estero*

- **settimi al mondo per spese militari**
- **468 euro procapite**

### Salari lordi in euro nei principali paesi europei

| Paesi         | V.A.          |
|---------------|---------------|
| Danimarca     | 42.484        |
| Germania      | 41.046        |
| Gran Bretagna | 39.765        |
| Olanda        | 37.026        |
| Belgio        | 35.578        |
| Svezia        | 32.457        |
| Finlandia     | 31.539        |
| Irlanda       | 30.170        |
| Francia       | 29.549        |
| <b>Italia</b> | <b>22.053</b> |
| Spagna        | 19.828        |
| Grecia        | 17.360        |
| Portogallo    | 12.969        |

Fonte: Elaborazione Eurispes su dati Ocse

### Crescita del salario lordo nei principali paesi europei Periodo dal 2000 al 2005

| Paesi         | Diff. %       |
|---------------|---------------|
| Gran Bretagna | + 27.8        |
| Norvegia      | + 25.6        |
| Olanda        | + 21.3        |
| Finlandia     | + 21.1        |
| Francia(*)    | + 17.5        |
| Spagna        | + 17.2        |
| Portogallo    | + 16.6        |
| Danimarca     | + 16.0        |
| Belgio        | + 15.9        |
| <b>Italia</b> | <b>+ 13.7</b> |
| Germania      | + 11.7        |
| Svezia        | + 7.7         |

(\*) Riferiti al periodo 1999-2004

Fonte: Elaborazione Eurispes su dati Ocse



# IL “SIGNORAGGIO”

1) Dal 1971 le “riserve auree” non esistono più. Questo significa che le banconote che girano non hanno più un controvalore depositato esigibile.

Il valore di una banconota di 100 euro è quello della carta e dell'inchiostro (meno di 0,10 centesimi). Siamo noi che vogliamo attribuire valore a quel pezzo di carta per agevolare gli scambi.

2) La Banca d'Italia non è pubblica. Essa è un istituto privato che vede come soci di maggioranza banche private (Unicredito, San Paolo IMI, Banca Intesa, Capitalia) e assicurazioni (Generali, Fondiaria SAI, Gruppo RAS); lo Stato è socio di minoranza (col 5% detenuto dall'INPS).

Così le controllate sono divenute proprietarie del controllore.

3) La Banca Centrale stampa le banconote e s'impadronisce del loro valore prestandole allo Stato. Lo Stato, in pratica noi, deve restituirle con gli interessi. Per questo s'indebita emettendo obbligazioni (bot, btp, cct, ecc.) per un importo pari al valore facciale con il risultato di indebitare tutta la comunità per un qualcosa che gli dovrebbe appartenere di diritto. Si genera così il debito pubblico, oggi al 106% del PIL. Di tutta quest'enorme ricchezza che entra nelle tasche della Banca Cen-



trale, misteriosamente non resta traccia nei bilanci. Perché?

Semplicemente perché la bc iscrive al passivo quel guadagno come se si fosse privata di tanta ricchezza pari al valore facciale del denaro emesso oltre alla carta e all'inchiostro. E' chiaro anche ai non addetti ai lavori che con queste premesse il bilancio di bankitalia è sempre in perdita e quindi non c'è nessun utile da ripartire tra gli azionisti. Che strada prenda tutto quel ben di Dio non è dato saperlo.

La parola Signoraggio significa, di fatto, il potere del “Signore” di emettere biglietti con un valore nominale ampiamente superiore al suo valore intrinseco (o reale) e quindi di ricavare un guadagno dalla sovranità sulla moneta indebitando, ingiustificatamente, tutti i cittadini, dei quali se ne serve il sistema delle banche centrali.

Notizie tratte da [www.signoraggio.com](http://www.signoraggio.com)

Non riusciremo mai a restituire queste somme alle banche. Tutta la classe politica non ha ostacolato questo.

La collettività è legittimamente proprietaria del valore della moneta, perché essa nasce non nella fase d'emissione (banche), ma nella fase di accettazione (cittadini) quale strumento per gli scambi.

Lo Stato deve tornare a stampare in proprio le banconote necessarie all'incremento del PIL e per le infrastrutture. Torneranno in circolazione enormi risorse per erogare servizi civili e dignitosi. Uno fra questi il doppio macchinista ai treni per la sicurezza delle nostre ferrovie e per mantenere entro limiti umani questo lavoro.

**Sintesi di Roberto Favretto**

## Lo stipendio, la coscienza, i figli

Se alla fine del mese non vedi accreditate le competenze cosa fai? Ti preoccupi, t'informi, ti arrabbi!

Perché queste reazioni? Semplicemente perché sai che lo stipendio è un tuo diritto.

Tale convinzione è un patrimonio della tua coscienza.

Se ti dicono pedala col vacca e guida il treno da solo, cosa fai? E' patrimonio della tua coscienza riconoscere questi abusi al pari del primo?

Se la risposta è no, medita, perché esse sono violazioni identiche.

Se non sai individuare e difendere un diritto dobbiamo preoccuparci, perché questa tua soggettiva percezione del giusto contribuirà a determinare le regole per il futuro tuo e dei tuoi figli.

E 464 - 33

DISPOSIZIONI PER IL RECUPERO

VERIFICARE ATTRAVERSO LE PAGINE IMPIANTI IL LIVELLO OLIO RIDUTTORI:

SUFFICIENTE: nessuna limitazione di velocità ma ripetere il controllo ogni 500 km;

INSUFFICIENTE: limitazione di 30 km/h massima percorrenza 70 km;

Se tale controllo non risulta possibile applicare la limitazione prevista per livello INSUFFICIENTE

IL FRENO A MOLLA DEVE ESSERE DISINSERITO

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

disinserire e verificare disinserzione con il pulsante;

- condotta generale alimentata e distributore escluso:

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

Si tenga conto che:  
massa totale = massa virtuale=72t  
massa frenata = 50t  
massa frenata con freno di stazionamento = 25t

36 - E 464

Stotz dei quadri  
(sui quali il PDM è autorizzato ad operare)

QB in cabina di guida

BT

la40  
la41  
la44  
la47  
la51  
la58  
la63  
la64  
la76

monitor strumenti  
monitor diagnostica  
antincendio (dotato di fermo)  
freno a molla (dotato di fermo)  
tromba  
luci cabina  
fanali lato BM principale  
fanali lato BM ausiliario  
citofono

MT

IRV  
IMEV,  
IMC3,  
I RER

riscaldamento vetri  
climatizzatore/riscaldamento

QC in corridoio

MT

IVT 1-2-3  
IPTR 1-2  
IMC 1-2  
IVREO

ventilatori di raffreddamento  
pompa  
compressori  
reostato frenatura elettrica



**E 464 - 35****PARKING**

Il PARKING è una modalità di funzionamento della LOC e del complesso reversibile che consente il cambio del BM mantenendo in funzione i servizi ausiliari, l'IR chiuso, i trolley in presa e la condotta AT alimentata.

Durante il parking il comando del freno di stazionamento e dei commutatori del telecomando sono svincolati.

Condizioni per il parking:

1. impianto AI efficiente
2. BM abilitato
3. REC inserito
4. Velocità zero
5. Leve di coppia a zero
6. tensione di linea
7. pressione in CG minore di 3,5 bar
8. pressione nei SP non inferiore a 6 bar
9. batterie in carica

manca anche una di queste condizioni la LOC si pone in modalità ECCEZIONE PARKING e trascorsi 30' si staziona automaticamente.

La modalità PARKING si rileva da apposito segnalatore a luce rossa fissa.

La modalità ECCEZIONE PARKING si rileva da apposito segnalatore a luce rossa lampeggiante.

La mancata attivazione del PARKING non impone limitazioni di utilizzo della LOC.

Il PARKING deve essere utilizzato secondo le modalità e le prescrizioni del Manuale di Condotta, nei casi previsti dal turno di servizio e comunicati agli Uffici Territoriali di RFI.

Il PARKING non deve essere utilizzato a LOC isolata.

Le norme sul PARKING integrano e modificano in via sperimentale l'Art.6 dell'IPCL.

**34 - E 464****NORME PER LOCOMOTIVA INUTILIZZABILE****Assicurare l'immobilità del treno**

Chiedere soccorso specificando se occorre carro attrezzi e specificare ubicazione loc.

Dovrà essere presenziata la loc. se:

1. la loc. è in coda
2. è richiesto il comando delle porte
3. è richiesto il controllo delle sospensioni pneumatiche

nella loc. che soccorre deve essere disattivata la frenatura elettrica e deve essere in grado di garantire l'alimentazione della CP e del REC

**NORME PER IL RECUPERO****Traino e spinta:**

con le seguenti loc. E633, E632, E652, E402 (tutte), E412, D145, D255 alla velocità di 100 km/h per traino e 50 km/h per spinta

escludere contatti elettrici con utilizzo dell'A.A.

**Solo traino:**

con le seguenti loc. E424, E444R, E636, E645, E646, E656, D245, D343, D345, D443, D445 alla velocità di 50 km/h

**RECUPERO con TAF per traino e spinta**

Previsto sulla tratta Roma T.ni – Fiumicino Aeroporto esclusivamente per treni composti con E464+3UIC "X"+WP UIC "X" alla velocità di:

- . 50 km/h per TAF in unità singola
- . 30 km/h per TAF in unità multipla

**RECUPERO di TAF:** consentito secondo la normativa vigente



BT

- la2  
la45  
la59  
la53  
la54  
la66 - la67  
ITB  
IA45  
ICB
- 1^ alzatamento trolley  
Alimentazione WABCONTROL  
luci cabina  
tachigrafo  
Ripetizione segnali  
Carica batterie  
termoconvettore  
rubinetto elettronico  
negativo batterie

Frontale batterie in corridoio

- la60
- luci cabina

Frontale BM ausiliario

- IAL  
la60  
la73
- accensione luci treno  
luci bagagliaio  
monitor BM ausiliario

Nota: non esistono stotz che permettano l'isolamento in BT dei trolley



In WP lampada spia  
----- SP -----



FUGHE IN CONDOTTA

FISSA

Fughe in condotta. Vedasi avaria pneumatica (pag. 30).

LAMPEGGIANTE

Posizione incongruente tra manipolatore del freno e rubinetto intercettazione.



In WP lampada spia  
----- VR -----

CARRELLO FRENATO - MANCATA SFRENATURA

(Con guida dalla WP portarsi comunque sulla loc)

Verificare se nei cilindri a freno vi è pressione

In caso positivo FERMARE IL TRENO.

Verificare il freno diretto sul BM principale e ausiliario.

Portare il rubinetto del freno in carica e in caso di prima abilitazione premere il pulsante blu.

In caso di esito negativo operare sul package pneumatico per l'esclusione del/dei carrelli dal freno e/o per lo scarico delle capacità vds pag.8. Eseguire una prova freno della loc.

ATTESA

La logica di veicolo sta effettuando un controllo o un comando

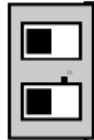
Portare a zero la leva di coppia



In WP lampada spia  
----- PP -----

BLOCCO PORTE

In caso di mancata accensione o spegnimento controllare commutatore in cabina, porte bagagliaio, pulsanti WP e funzionamento porte parte rimorchiata. Applicare le prescrizioni regolamentari.



IR APERTO

Effettuare un sondaggio. Vedasi Intervento a seguito di apertura IR



## INTERVENTO FRENO A MOLLA, INDEBITA ACCENSIONE O MANCATO SPEGNIMENTO:

### Arresto immediato

Con guida dalla WP portarsi comunque sulla loc

In WP lampada spia

P

Verificare la pressione in CP se è superiore a 5 bar agire sul pulsante. In caso non sia 5 bar l'avaria può risiedere sul circuito pneumatico (perdita in SP o avaria compressori).

In caso di mancata disinserzione vds pag.12.

Se vi fosse una indebita accensione della lampada si controllino anche le finestrelle in carena.

## AVARIA RIDUTTORI

### Arresto immediato

Con guida dalla WP portarsi comunque sulla loc.



Attendere 3'

Controllare sul monitor diagnostica il carrello interessato.

Con livello olio insufficiente, proseguire la marcia limitando la velocità a 30 km/h per una percorrenza massima di 70 km.

Con livello olio sufficiente nessuna limitazione di velocità il massimo percorso consentito è 500 km.

WP lampada spia  
TN

## AVARIA RUBINETTO ELETTRONICO

### LAMPEGGIANTE

Verificare stotz la45

Portare il rubinetto in RAPIDA ed intercettare.

Con stotz la45 aperto che si riassetta: mettere in NEUTRA ed attendere 10". Verificare disattivazione della segnalazione.

Con stotz la45 aperto che non si riassetta: attivare la funzione depannage del freno vds pag. 16



### FISSA

Rubinetto in funzione depannage

Se si rileva tale segnalazione alla messa in servizio della loc. e non esistendo annotazione eseguire le operazioni di ripristino del rubinetto in caso di esito negativo ripristinare la funzionalità depannage

## SEGNALAZIONI LUMINOSE SUI BM

### INTERVENTO DELL'IMPIANTO ANTINCENDIO:



Applicare le norme relative ad un incendio (non recarsi mai in corridoio) l'estinzione avviene automaticamente per sottrazione di ossigeno e per erogazione dell'estinguente (dopo circa 20 secondi verificare l'avvenuto svuotamento dell'estinguente). In cabina di guida nelle carene e nel bagagliaio esiste un comando pneumatico di emergenza per l'attivazione dell'estinguente.

Vedasi norme inutilizzo loc. in caso di intervento AI.

### AVARIA IMPIANTO ANTINCENDIO

Lo stato di inserito ed efficiente è rilevabile attraverso il monitor diagnostica.

FERMARE IL TRENO ed applicare la GUIDA OPERATORE



### META' POTENZA DISPONIBILE

FERMARE IL TRENO ed applicare la GUIDA OPERATORE



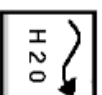
### AVARIA DI ENTRAMBI I CARICA BATTERIE

FERMARE IL TRENO ed applicare la GUIDA OPERATORE



### ALLARME CONDUCIBILITA'/TEMPERATURA ACQUA

Applicare la GUIDA OPERATORE



### AVARIA GENERICA (GUIDA OPERATORE)

Osservare ev. altre segnalazioni

Applicare la GDA in base alla eventuali altre segnalazione o per mancato sforzo di trazione







# QUEI MALEDETTI 120 SECONDI!!

di *Smaldone Remigio*

E' stata esposta nella bacheca TMR del DL di Torino Smistamento una informativa dei CD responsabili della Qualità, con cui si informava il PdM della multa comminata a Trenitalia dalla Regione Piemonte per i numerosi ritardi e disservizi sul trasporto locale.

Infatti, il superamento di 5 minuti di ritardo colloca il treno tra i ritardatari facendo scattare le sanzioni economiche previste dal capitolato d'appalto.

Dopo "capillare" analisi di tutti i treni in ritardo, la dirigenza TMR piemontese ha maturato la convinzione che se tutti i treni in ritardo di 7 minuti nel 2006 avessero recuperato solo "...quei maledetti 120 secondi", si sarebbe ottenuto una puntualità del 92,2% sufficiente ad abbassare la sanzione di 280.000 euro.

Come soluzione il PdM viene invitato a:

- 1) prestare attenzione all'orario di partenza;
- 2) affacciarsi in tempo utile per ricevere l'ordine di partenza;
- 3) non riaprire le porte se non su ordine del CT;
- 4) adeguare sempre la marcia del treno alla massima velocità ammessa dalle norme tecniche d'esercizio;
- 5) arrestare il convoglio nel punto di normale fermata;
- 6) ripartire, in caso di A.U., senza attendere l'arrivo in cabina del CT (su linee SCMT e con le previste apparecchiature telefoniche attive).

Parimenti si invita il pdm a:

- 1) prestare attenzione all'orario di partenza;
- 2) attivarsi affinché il treno sia pronto a partire in orario;
- 3) chiudere porte dal commutatore e non aspetta viaggiatori in ritardo;
- 4) ordinare regolarmente il via al macchinista.

Quest'ultima "esortazione" lascia perplessi, specie nell'eventualità assai frequente di viaggiatori che

giungono in ritardo con altri treni.

In questa informativa appare inequivocabile che, per l'ennesima volta, si guarda alla "pagliuzza" anziché alla "trave".

Infatti si omette di quantificare le

inefficienze al materiale rotabile ed ai mezzi di trazione e dei perditempo dovuti alla scarsa manutenzione e la disorganizzazione provocata da allacciamenti di materiali e di personale troppo stretti.

## Rimessa di Caserta e Scalo detto "Marina" *FS risolve i problemi ... a colpi di M40*

A fronte delle condizioni di totale insicurezza (mancanza illuminazione, mancanza camminamenti, assenza di mappatura dei sentieri da poter percorrere in sicurezza, materiale di risulta che ostacola il cammino, ect.), come si evince dal copioso scambio di M40 avvenuto il giorno 22 febbraio 2007 nella stazione di Caserta, la dirigenza ha assunto nei miei confronti un atteggiamento incomprensibile con la reiterazione di ordini scritti che violano palesemente norme di sicurezza e quindi non eseguibili per ragioni di auto tutela e per rispetto delle leggi vigenti, nonché dello stesso contratto invocato invece dalla società (art. 51/h CCNL A.F.).

Peraltro, tali fatti mi hanno determinato in me una condizione di disagio, di stress (non è possibile svolgere il proprio lavoro in simili condizioni) al punto che sono stato costretto a diffidare i vari responsabili dal proseguire in tali atteggiamenti.

Inoltre, se non verranno risolte le criticità, per evitare tali situazioni in futuro, mi vedrò costretto, mio malgrado, a rivolgermi alle Autorità competenti.

Infatti, non intendo farmi intimorire, né essere costretto a lavorare in condizioni di subalternità o di ricatto.

Amedeo Arena amedeo.arena@tin.it 3357674753

### LA REDAZIONE RISPONDE

*La nostra categoria resiste agli attacchi della società proprio per la presenza di tanti colleghi, come Amedeo, che hanno compreso quanto sia importante affermare il rispetto delle regole, dei principi, della sicurezza. Dietro di essi vi è il diritto alla salute, ad una qualità della vita adeguata, alla dignità e, più in generale, ai diritti di chi lavora.*

*E' del tutto evidente che l'obiettivo della società, in prima battuta è quello di superare i problemi a colpi di M40, ma in un secondo tempo affiora quello strategico, fatto di intimidazioni, indotte o di fatto, di isolamento, di ostracismo.*

*Strategie che possono funzionare se il lavoratore decide di subirle e se i colleghi di lavoro non lo affiancano.*

*Per quanto ci riguarda, nelle pagine di questo giornale, come nel passato, denunceremo tutti gli abusi e tutte le angherie che verranno attuate o solo tentate contro chi lavora.*

*Tuttavia, per i lavoratori, per i macchinisti in particolare, è il momento di capire che il primo strumento di difesa è quello di cui ognuno di noi dispone nei comportamenti quotidiani, nel rispetto delle regole e dei diritti, nell'unità di intenti, nelle lotte.*

*Solo con questi strumenti possiamo guardare al futuro con ottimismo.*



## IL LAVORO DEL MACCHINISTA È USURANTE. O NO?

Ultima puntata, e una domanda: i macchinisti andranno in pensione a 65 anni?

di Filippo Cufari

Riepiloghiamo: i macchinisti assunti prima del 31 marzo 2000 andranno in pensione godendo dello "scivolamento", mentre quelli assunti dopo saranno inseriti nel normale Fondo Pensioni Lavoratori Dipendenti (FPLD) ed andranno in pensione a 65 anni, come conferma la circolare INPS n° 124 del 6 agosto 2004. Siamo certi che, sul piano squisitamente burocratico si giocheranno in futuro le posizioni sindacali più o meno contrarie a tali impostazioni, con l'INPS che continuerà ad

emanare circolari applicative di concerto coi Ministeri del Lavoro e dell'Economia, senza che cambi la sostanza delle cose al fine di imporci uno spartiacque generazionale inaccettabile e disastroso per la categoria. Si aggiunga a tutto ciò che il mancato riconoscimento di "attività usurante" fu confermato dal DM 19 maggio 1999 ("Criteri per l'individuazione delle mansioni usuranti". Tale decreto fu sottoscritto, fra gli altri, dai Ministri Bassolino, Amato, Bindi, tutti in forza all'attuale Governo...) ove, ancora una volta, non

compare nell'apposita tabella (vedi in questa pagina) il lavoro del macchinista, anche per scelta delle "... organizzazioni sindacali dei datori di lavoro e dei lavoratori maggiormente rappresentative sul piano nazionale..." delegate ad individuare dette mansioni, sulla base dei seguenti criteri: "...l'attesa di vita al compimento

dell'età pensionabile; la prevalenza della mansione usurante, la mancanza di possibilità di prevenzione, la compatibilità fisiopsichica in funzione dell'età, l'elevata frequenza degli infortuni, con particolare riferimento alle fasce di età superiori ai cinquanta anni, l'età media della pensione di invalidità, il profilo ergonomico, l'esposizione ad agenti chimici, fisici, biologici, individuati secondo la normativa di prevenzione vigente...". Crediamo pertanto necessario che le oo.ss., prima del rinnovo contrattuale, si attivino presso il Parlamento affinché il nostro lavoro sia riconosciuto alla stregua di quelli usuranti. Ma per questo crediamo determinante che la spinta dei macchinisti si attivi nelle forme più efficaci, qualora si avesse la sensazione di un disinteresse sindacale verso tali tematiche o, peggio, un do ut des sull'altare delle compatibilità aziendali e dell'agente solo.

(Fine – precedenti articoli sui numeri 2/2007 e 3/2007)

Errata corrige. Nel precedente numero della rivista, per un refuso, la "legge Dini" è stata citata come legge 335/99. In verità si tratta di legge 335/95. Ce ne scusiamo con i lettori.



DM 19 maggio 1999 – art. 2: "...Mansioni particolarmente usuranti...":

- lavori in galleria, cava o miniera": mansioni svolte in sotterraneo con carattere di prevalenza e continuità;
- lavori nelle cave" mansioni svolte dagli addetti alle cave di materiale di pietra e ornamentale;
- lavori nelle gallerie" mansioni svolte dagli addetti al fronte di avanzamento con carattere di prevalenza e continuità;
- lavori in cassoni ad aria compressa;
- lavori svolti dai palombari;
- lavori ad alte temperature": mansioni che espongono ad alte temperature, quando non sia possibile adottare misure di prevenzione, quali, a titolo esemplificativo, quelle degli addetti alle fonderie di 2 fusione, non comandata a distanza, dei refrattaristi, degli addetti ad operazioni di colata manuale;
- lavorazione del vetro cavo": mansioni dei soffiatori nell'industria del vetro cavo eseguito a mano e a soffio;
- lavori espletati in spazi ristretti", con carattere di prevalenza e continuità' ed in particolare delle attività di costruzione, riparazione e manutenzione navale, le mansioni svolte continuativamente all'interno di spazi ristretti, quali intercapedini, pozzetti, doppi fondi, di bordo o di grandi blocchi strutturali;
- lavori di asportazione dell'amianto" mansioni svolte con carattere di prevalenza e continuità.





# 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"**



## "NESSUN DORMA"

**L'esigenza sanzionatoria della Società e la pretesa di porre l'efficienza del servizio, al di sopra delle regole civili, come il rispetto per la famiglia.**

Il Presidente del collegio ha citato come elemento rilevante all'interno del merito del procedimento disciplinare, la presenza di una esigenza sanzionatoria che comunque si presenta per la Società ogni qualvolta si verifica una condizione di disservizio. Questo è un punto che merita particolare attenzione, perché in definitiva, oltre che alla tensione politica che anima oggi l'azione disciplinare, la necessità di chiudere le pratiche per inconvenienti di esercizio attraverso la funzione del personale come capro espiatorio è un fatto storico. Ne consegue che come più volte detto, la Società, assumendo il ruolo paternalistico di soggetto autorevole, elude i riferimenti regolamentari e intende avvalersi di una logica moralistico unilaterale. Infatti come si evince dal lodo, il Presidente, evidenzia l'uso improprio e vago dei riferimenti regolamentari e contrattuali (articoli 74, 39, 54 ecc.), usati evidentemente come semplice pretesto indefinito. La differenza rispetto al passato è che questo "gioco" aveva allora un aspetto convenzionale, accettato anche dal personale, anche perché tutto si chiudeva con le tradizionali "200 lire di multa". Oggi certamente questa pratica è stata largamente superata, dal momento che la Società si muove nel campo delle sanzioni con ben altre logiche. La forza di questo lodo è quella di smascherare in modo palese la pretesa paternalistica della Società e riaffermare l'obbligo del diritto come riferimento sanzionatorio e conseguentemente la pari dignità del lavoratore. Il materiale si trova in redazione di Ancora in Marcia.

### Stralcio contestazione disciplinare

*Il giorno 29.09.2006, comandato in servizio di scorta con mansioni del Suo profilo professionale al treno 6601, non si presentava in servizio in tempo utile per la partenza ...*

### Le giustificazioni del lavoratore ... in sintesi

Nelle giustificazioni, a parte il motivo (non ha suonato la sveglia) viene fatto notare come non sia previsto telefonare a casa alle ore 5.16, come avvenuto nel caso in questione.

### Sanzione disciplinare

*Preso atto delle giustificazioni da Lei presentate che non contengono elementi sufficienti ad esonerarla dalle responsabilità a lei facenti carico, le comunichiamo la decisione di comminarle la seguente sanzione disciplinare MULTA di euro 5.00 ai sensi dell'articolo 54 del CCNL.*

### Stralcio lodo arbitrale

Tutto quanto premesso, esaminate le richieste avanzate e le deduzioni ed eccezioni comunque sollevate dalle parti ed in atti, esaminate altresì la normativa di riferimento, il Presidente rileva che, effettivamente, argomentando "a contrario" dalla lettera dell'art.39 del CCNL, emergerebbe con chiarezza che, laddove il dipendente non avesse garantito il servizio effettuando una assenza comunicata prima dell'inizio dell'orario di servizio salvo i casi di forza maggiore, avrebbe avuto l'opportunità di darne giustificazione entro il giorno successivo, con conseguente trattenuta della corrispondente retribuzione, dovendosi applicare il procedimento disciplinare solo nel caso di assenza non giustificata..... In ogni caso, pur non volendo considerare il disposto dell'art. 39 del CCNL quale dirimente sostanziale nel caso in esame e volendo venire incontro ad una esigenza sanzionatoria comunque avvertita dall'Azienda.....il Presidente ritiene che avrebbe dovuto escludersi nel caso di specie l'applicabilità dell'art. 54 CCNL e del tipo di sanzione in esso contemplata per il fatto stesso ...che alla lettera b) espressamente prevede ..... "inosservanza ripetuta dell'orario di lavoro" ipotesi assolutamente non ricorrente né attinente al dipendente sanzionato, parimenti alla recidiva di cui alla lettera a) del medesimo articolo.

Tutto quanto sopra premesso, il Presidente non ha potuto tuttavia evitare di considerare la valenza assorbente e determinante rivestita nella dinamica dell'intera vicenda dal comportamento tenuto dalla Azienda che, nel rilevare una mancanza del dipendente, è incorsa, essa stessa e per prima nella violazione di una specifica norma, quella relativa alla sospensione di tutti i contatti con il dipendente nel lasso temporale compreso tra le ore 22,00 e le 6,00, presumibilmente dettata a salvaguardia del più alto interesse alla tutela della salute e della vita di relazione del dipendente, ma anche di quanti, pur rientrando nell'ambito della sfera familiare e personale del medesimo, risultano in ogni caso assolutamente estranei ad ogni rapporto tra l'Azienda e il dipendente.

### LODO

Dichiara nullo il provvedimento disciplinare comminato da Trenitalia SpA al Sig. Agostini Stefano della multa di € 5.00





# TFR - PENSIONI - CATEGORIE USURANTI

Le domande che ci pongono molti nostri colleghi e lettori riguardano consigli per la destinazione del TFR, nell'opuscolo allegato ad Ancora in Marcia N°3 si fa luce su molti aspetti della problematica; alla base di tutto c'è la riforma delle pensioni le cui conseguenze peggioreranno di molto la situazione previdenziale dei lavoratori. Vogliamo approfondirne alcuni aspetti che riguardano anche i macchinisti.

## PENSIONE

Dal 1/1/2008 i lavoratori matureranno la pensione di "anzianità" con 40 anni di contributi, quella di "vecchiaia" salirà velocemente a 65 anni (per i macchinisti per ora rimangono i 58 anni). Con l'applicazione graduale del nuovo sistema "CONTRIBUTIVO", al momento della pensione si avrà una situazione previdenziale diversa dall'altro e ciò può influire sulle scelte relative alla destinazione del TFR. Gli effetti negativi più evidenti della riforma andranno a regime a partire da circa il 2015.

## COME CAMBIERÀ LA PENSIONE INPS DEL SISTEMA PUBBLICO

| Situazione del lavoratore                                      | Sistema da attuare                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                  | Metodo di calcolo                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       | % indicativa prevista sull'ultima retribuzione (dati rilevati da varie fonti)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|----------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Lavoratori con più di 18 anni di contributi al 31/12/1995.     | <b>INTERAMENTE CON IL SISTEMA RETRIBUTIVO</b><br><i>N.B. Per il calcolo dei 18 anni, salvo nuova diversa interpretazione valgono gli aumenti di valutazione (1/10) previsti per PdM/PdB/Manovra, infatti si parla nella legge di "servizio utile".</i>                                                                                                                                                              | La pensione è formata dalla Quota A calcolata sull'ultima retribuzione base fino al 31/12/95, sommata alla quota B maturata dal 1/1/96 che tiene conto della media degli ultimi 10 anni della retribuzione complessiva.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 | 80% con 40 anni di contribuzione.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| Lavoratori con meno di 18 anni di contribuzione al 31/12/1995. | <b>SISTEMA MISTO: RETRIBUTIVO FINO AL 31/12/1995, CONTRIBUTIVO DAL 01/01/96</b><br><i>N.B. C'è da tenere conto che per il periodo contributivo a capitalizzazione (dall'1/1/96), non avrà valore l'aumento di valutazione di 1/10 (per l'accumulo nel montante si terrà conto solo dei contributi effettivamente versati).</i>                                                                                      | Si calcola con il metodo "Retributivo" del riquadro superiore fino al 31/12/1995, con il metodo "Contributivo" descritto al riquadro inferiore dal 01/01/1996, il totale sarà più o meno favorevole al lavoratore, in base al quantitativo di anni che incidono rispettivamente con i due sistemi.                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Tali pensioni dovrebbero essere liquidate a partire circa dal 2018, cioè dagli assunti (es. PdM) intorno 1980. Varieranno secondo le singole situazioni, decrescendo man mano che il sistema va a regime, da circa il 75 % (65 età 40 contributi), a circa 55% (60 età 40 contributi).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                        |
| Lavoratori assunti dopo il 01/01/1996.                         | <b>INTERAMENTE CON IL SISTEMA CONTRIBUTIVO</b><br>La Pensione diventa "Rendita", si potrà andare in pensione di "anzianità" con 40 anni di contributi, con una età da 57 a 65 anni.<br>Si potrà andare in pensione anche con soli 5 anni di contributi a 57 anni di età a condizione che l'importo maturato sia almeno 1,2 volte l'importo dell'assegno sociale.<br>O con 5 anni di contribuzione e 65 anni di età. | La "RENDITA" si ottiene con un conteggio che il singolo lavoratore di massima può ipotizzare calcolando il MONTANTE TOTALE DEI CONTRIBUTI VERSATI durante il periodo lavorativo (ad esempio i giovani precari che hanno contributi saltuari e bassi avranno rendite da fame).<br>1) I ferrovieri potranno calcolare l' <b>Ammontare dei Contributi</b> di ciascun anno, Individuando la "Base imponibile annua" (ruolo paga FS casella in basso sx "Fondo Spec. FS INPS") moltiplicandola per l'aliquota contributiva di computo del 33% (8,89% a carico del lavoratore e 23,46% a carico del datore di lavoro).<br>2) Tali contributi vanno rivalutati annualmente rispetto al tasso di capitalizzazione risultante dalla media quinquennale del PIL, calcolata finora dall'ISTAT riferendosi al quinquennio precedente (vedi tabella 1 sotto sx).<br>3) La somma dei montanti annuali rivalutati, va moltiplicata per il valore percentuale del COEFFICIENTE DI TRASFORMAZIONE (vedi tabella 2 sotto dx), ottenendo il <b>MONTANTE TOTALE DEI CONTRIBUTI</b> .<br>4) Dividere il Montante Totale individuale per 13 e si otterrà la <b>Rendita mensile maturata (e tredicesima)</b> . | Questi emolumenti chiamati impropriamente "pensioni" ma che diventano "RENDITE", saranno liquidate, per gli assunti dopo 1/1/96 (es. PdM) a partire circa dal 2030. Per questi lavoratori al momento rimane l'incognita dell'anticipazione (1/10) relativa ai lavori usuranti che è sparita(*). La Rendita varierà secondo le singole situazioni da circa il 48-50% (60 anni di età e 40 di contributi) a circa il 60-65% (65 di età ed oltre 40 anni di contributi), tutto ciò salvo ulteriori variazioni peggiorative ai coefficienti di trasformazione).<br>(* La Legge 335/95 (Dini) già prevede per i lavori usuranti 5 anni di benefici per delle categorie, che però sono ancora da individuare, per cui per avere il riconoscimento ci sarà da lottare, come pure per non pagarsi i contributi figurativi necessari). |

Tabella 1

| Tasso di capitalizzazione relativo all'anno (in parentesi) | Da utilizzare per la rivalutazione del montante contributivo al |
|------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 1,055871 - (1997)                                          | 31 dicembre 1996                                                |
| 1,053597 - (1998)                                          | 31 dicembre 1997                                                |
| 1,056503 - (1999)                                          | 31 dicembre 1998                                                |
| 1,051781 - (2000)                                          | 31 dicembre 1999                                                |
| 1,047781 - (2001)                                          | 31 dicembre 2000                                                |
| 1,043698 - (2002)                                          | 31 dicembre 2001                                                |
| 1,041614 - (2003)                                          | 31 dicembre 2002                                                |
| 1,039272 - (2004)                                          | 31 dicembre 2003                                                |
| 1,040506 - (2005)                                          | 31 dicembre 2004                                                |
| 1,035386 - (2006)                                          | 31 dicembre 2005                                                |



Tabella 2

| TABELLA DEI COEFFICIENTI DI TRASFORMAZIONE                                                                                                                                         |          |     |          |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|-----|----------|
| Prevista dalla L.335/95 art. 1 c.6, aggiornabile ogni 10 anni che tiene conto della vita media e dell'età di pensionamento (c'è già il progetto di abbassamento dei coefficienti). |          |     |          |
| Età                                                                                                                                                                                | Valori % | Età | Valori % |
| 57                                                                                                                                                                                 | 4,720    | 62  | 5,514    |
| 58                                                                                                                                                                                 | 4,860    | 63  | 5,706    |
| 59                                                                                                                                                                                 | 5,006    | 64  | 5,911    |
| 60                                                                                                                                                                                 | 5,163    | 65  | 6,136    |
| 61                                                                                                                                                                                 | 5,334    |     |          |

Come si vede la previdenza pubblica non potrà garantire una vecchiaia dignitosa, la previdenza complementare sarà in mano ai privati, i riconoscimenti delle lavorazioni usuranti sono da riconquistare, di fatto è stato smantellato un sistema pubblico che ha dato fino ad oggi tranquillità sul futuro a gran parte dei lavoratori e alle loro famiglie.

Sarà doveroso provare a spingere il quadro politico/sindacale a ripristinare una previdenza pubblica che non abbia sprechi, disparità evidenti e senza che nessuno possa mettere mano per propri interessi sui soldi della comunità che lavora.



## CREVALCORE: INIZIA IL PROCESSO

I RLS si oppongono all'archiviazione per Moretti, Elia e Paganelli e chiedono di indagare anche i dirigenti di Trenitalia e del Ministero dei Trasporti. La GIP accoglie alcune richieste

Gli stessi Rls firmatari dell'esposto del 12 gennaio 2005, sul disastro di Crevalcore, hanno presentato al Tribunale di Bologna il 2 aprile scorso una istanza di opposizione all'archiviazione del procedimento a carico di Mauro Moretti, del suo braccio destro Michele Elia e di Giancarlo Paganelli all'epoca rispettivamente Amm. Delegato, responsabile Direzione Tecnica e settore Movimento di RFI. I RLS, inoltre, hanno chiesto un supplemento di indagine per verificare il possibile coinvolgimento di Trenitalia e dell'Organismo di

Vigilanza sulle Ferrovie del Ministero dei Trasporti. Le motivazioni di tale opposizione risiedono principalmente nel fatto che vengono trattati in modo marginale aspetti che, invece, sono fondamentali per individuare cause e concause scatenanti dell'incidente: tra queste, ci sono sicuramente l'equipaggio ad agente unico e la presenza del VACMA, provvedimenti questi presi direttamente dalla dirigenza della Società Trenitalia in attuazione della Disposizione 35/02 emanata proprio da Moretti ed Elia. Sul ruolo svolto dal Servizio di Vigilanza sulle ferrovie, si rimarca il fatto che esso non abbia correttamente valutato le ripercussioni sulla sicurezza del lavoro e della circolazione ferroviaria ed anzi, pur avendo espresso perplessità sull'introduzione massiccia dell'agente unico conseguente all'emanazione da parte di RFI della Disposizione 35, non abbia, in coerenza con il proprio ruolo istituzionale, rinviato al mittente la disposizione in questione. Sulla richiesta dei RLS, proprio in questi giorni, la GIP, Rita Zaccariello ha inviato alla Procura una richiesta di acquisizione di dati relativi alle indagini sul VACMA esperite dalla ASL di Bologna, inopinatamente non allegate alle indagini, oltre che del testo dell'esposto presentato dai RLS. Alla luce di questi approfondimenti delle indagini, potrebbe essere respinta l'archiviazione dei dirigenti di RFI e aperto un procedimento a carico dei dirigenti di Trenitalia e del Ministero, rimasti inspiegabilmente fuori dall'indagine.



Allegato al giornale troverete la nostra opposizione all'archiviazione. Leggetela...

Rimaniamo in attesa degli sviluppi, con la fiducia di aver sostenuto tutte le ragioni possibili a sostegno del nostro collega De Biase, al quale non è possibile né umanamente accettabile addossare l'intera responsabilità di quanto accaduto.

### ***Importante!!!*** **La Cassazione** **su incidente di Chiasso**

Con sentenza del 19 ottobre 2006, la Quarta Sezione Penale di Cassazione ha definitivamente stabilito che nell'incidente ferroviario di Chiasso del 21 febbraio 2002, la locomotiva sulla quale persero la vita i due macchinisti Salvatore Fortunato e Carmine Senatore doveva essere attrezzata con R.S., così come era stato programmato. Poiché FS addusse che non esisteva l'obbligo di attrezzare le vecchie locomotive con tale apparecchiatura interpretando le delibere di RFI nel senso che ciò valesse solo per i mezzi nuovi, La Cassazione ha stabilito che tale principio contrasta con la certezza che "... se il sistema fosse stato installato sul locomotore... l'evento non si sarebbe verificato...". Nel prossimo numero di AIM daremo conto più approfonditamente di questa importantissima sentenza che conferma (se mai ce ne fosse stato bisogno) che le delibere di RFI non vanno mai prese per oro colato!



## PERCHE' NON VADO A VENEZIA

Carissimi Pozzo e Ordigoni, vedendo le vostre firme sull'invito a noi rivolto a partecipare il 12 maggio alla festa della "nascita del Co.M.U." organizzata dall'Or.S.A. di Venezia, la mia mente mi riportava a vivere l'entusiasmo di tanti anni fa quando tutti assieme difendevamo i valori del nostro lavoro, gli ideali di giustizia, uguaglianza e democrazia calpestati dai burocratici sindacati dell'epoca.

Per la verità già ci siamo ritrovati a Venezia a 5 anni dal primo sciopero ed a Pistoia e non ci siamo mai tirati indietro ed anzi ci auguriamo di poter nuovamente festeggiare simili ricordi.

Questa volta però, con non poco dispiacere, a Venezia io non ci sarò. Non tanto per contestare Ordigoni per la data da lui scelta per la *nascita del Co.M.U.* (quella è la data, certamente molto importante, del primo sciopero, ma la nascita fu il frutto di altri non meno importanti eventi messi in atto prima e dopo Venezia da tutti i macchinisti).

Non ci sarò perché la ricorrenza è patrocinata dall'Or.S.A. alla quale non mi sento di concedere il titolo dell'eredità del nostro Co.M.U.

E' vero, ed anch'io lo speravo, che l'Or.S.A. fosse nata con principi alternativi ai sindacati confederali e come punto di aggregazione di tutti i sindacati di base, ma questa scommessa è

stata persa e di fatto l'Or.S.A. si è appiattita ed allineata ai sindacati storici ritornando alle proprie origini della Fisafs che allora combattevamo. Le recenti espulsioni poi di alcuni fondatori del Co.M.U. dissidenti ed il commissariamento di fatto delle sedi periferiche non allineate ci ricordano gli stessi odiosi e burocratici provvedimenti da noi subiti quando costituimmo il Co.M.U..

Voglio perciò evitare di dare, con la mia presenza, a quell'organizzazione la legittimazione dell'eredità del Co.M.U.. Ciò offenderebbe gli espulsi, i dissidenti e gli emarginati dall'Or.S.A.



### OR.S.A. Trasporti

Organizzazione Sindacati Autonomi e di base  
SEGRETERIA REGIONALE VENETO

Piazzale Favretti 5, Stazione FS - 30173 Mestre (Ve) - tel 041784144 fax 041784140 - 335204840

Spett.le Redazione  
Ancora in Marcia

Con la presente Vi alleghiamo materiale informativo relativo a:

- Festa per i Venti anni del CO.M.U.

Sabato 12 maggio ore 10.30 presso Cinema Dante a Mestre

- Premio ORSA 2007 - Concorso Nazionale, a partecipazione gratuita, di Poesia e Pittura.

*Macchinisti, in attività e pensionati, sono invitati a partecipare per ritrovarci a passare qualche ora in festosa compagnia e amicizia.*

È auspicabile la presenza di colleghi macchinisti da tutti gli ex Compartimenti d'Italia.

Per informazioni telefonare al 934.4144 (Sede Orsa Macchinisti Uniti di Mestre), 041.784144, 335204840.

Nell'informarVi dell'iniziativa, Vi siamo grati per la Vostra collaborazione nel diffondere la stessa.

Un vivo saluto,

Fausto Pozzo - Ezio Ordigoni

Mestre, 4 aprile 2007

che con noi hanno, a pieno titolo, combattuto nel Co.M.U..

Non è quindi per voi, cari Pozzo e Ordigoni, né tanto meno per quei macchinisti presenti che avrei salutato volentieri con affetto e che forse non hanno seguito appieno questo percorso che ha portato l'Orsa lontano dai principi di democrazia e partecipazione che furono i principi fondanti del Co.M.U. Non ci sarò per una coerenza che intendo mantenere e magari potremo riorganizzare tutti assieme, senza alcun sindacato, una bella festa "C'era una volta il Co.M.U." per ricordare le battaglie che tutti assieme abbiamo condotto.

Un saluto con affetto a voi ed ai macchinisti del CO.M.U. presenti.

Gallori Ezio

**Terni** Franco Mariani ha perso la vita di fronte agli occhi di due colleghi: lascia la moglie e tre figli

## Muore schiacciato dai vagoni del treno

*Ennesimo incidente mortale sul lavoro: vittima un ferroviere di 57 anni*

### Franco Mariani

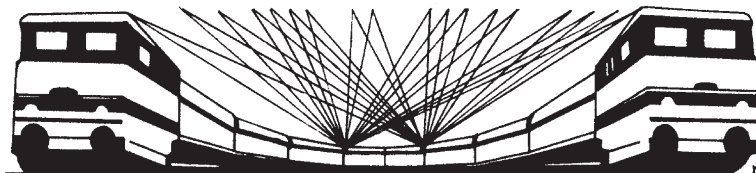
Sarebbe andato in pensione fra tre mesi ma è stato stritolato dal treno. Lavorava come manovratore dall'età di 18 anni e ne aveva 57 ma la ferrovia, come tutte le industrie, ricerca sempre più produttività e le squadre di manovra si assottigliano sempre di più rendendo più pericoloso il lavoro. Lavorava a Terni sotto la cargo e la sua morte ci pare passata come una routin di quei martiri del lavoro per i quali mai i dirigenti sono stati condannati.







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



21

ANCORA IN MARCIA

***ancora IN MARCIA!***  
**CAMPAGNA PROMOZIONALE ABBONAMENTO 2007**  
 (sito internet [www.ancorainmarcia.it](http://www.ancorainmarcia.it) - Mandateci la vostra mail avrete le notizie dell'ultima ora)

### Per contattarci

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

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

## Ultimora

### Nuovo incidente a Terni - IC urta Mercì

Dopo la tragica morte del manovratore, Franco Mariani, di 57 anni avvenuta il 6 aprile, sempre a Terni, a distanza di 10 giorni si registra un nuovo incidente - L'IC 580 (Tacito) si è scontrato con i carri di un merci stazionato nello scalo merci. Si suppone che il treno merci, una volta sfrenato, abbia potuto muoversi lentamente fino ad occupare la sagoma limite. L'urto è comunque avvenuto a bassa velocità, perché l'IC era appena partito da



Terni. Cinque passeggeri sono rimasti feriti. La circolazione ferroviaria è rimasta bloccata per alcune ore.

### Incidente a Monselice

#### Bloccata la linea Bologna-Padova

16 aprile 2007 - E' stata bloccata la linea ferroviaria Padova-Bologna in entrambi i sensi di marcia a causa di un incidente registratosi a Monselice, nel Padovano.

L'Eurostar 9467 Venezia-Roma, a poche centinaia di metri dall'ingresso in stazione, s'è scontrato con una scavatrice che stazionava sul binario attiguo. L'urto ha causato il ferimento di alcuni passeggeri e significativi danni al materiale rotabile.

Fortunatamente l'impatto non si è tramutato in una tragedia perché il convoglio Eurostar viaggiava a bassissima velocità.

#### Deraglia merci a Reggio Emilia

17 aprile 2007 - Incidente ferroviario intorno alle due di questa mattina fra Reggio Emilia e Modena, sulla linea Milano-Bologna, per il deragliamento di due vagoni di un treno merci. Ancora in fase di verifica le cause dell'incidente, avvenuto nei pressi della stazione di Reggio Emilia.

**Convegno**  
**a**  
**MILANO**  
**il 9 giugno**

**Al Pirellone (di fronte stazione)**  
**Scienziati, Professori, Sindacalisti**  
**e politici discuteranno di:**  
**Turni - Sonno**  
**Lavori usuranti**

# QUESITI

a cura di Savio



## Domanda

**Chiedo di sapere se, effettuando un servizio doppio con supero in arrivo, quando il treno arriva con un minuto di ritardo, spetta il completamento corsa. E se sì, che completamento spetta.**

**Paoli Giorgio - DL Terni**

## Risposta

*I servizi in deroga hanno sempre rappresentano un'anomalia, non sono servizi regolamentati dalle norme, dalle quali far discendere l'applicazioni dei propri diritti.*

*In passato, prima dell'entrata in vigore del dell'attuale contratto, la situazione dei servizi in deroga era sospinta dalla Società anche attraverso l'emanazione di norme unilaterali che contraddicevano la stessa normativa generale contrattuale.*

*In quella situazione, effettivamente, nei casi di servizi in deroga, bastava un ritardo minimo, appena superiore ai tempi medi, accessori e ai tempi di percorrenza tra l'ultima e la penultima stazione, per acquisire titolo, oltre che al supero giornaliero, anche al compenso per completamento corsa.*

*Bastava cioè trovarsi ancora in condotta e in una stazione precedente a quella di termine corsa all'ora di termine della prestazione (in questo caso coincidente con il termine del servizio in deroga) per acquisire i compensi in parola. In pratica, si pagava tutto anche quando non era proprio evidente che fosse di reale spettanza.*

*Vogliamo anche rammentare che in passato gli abusi individuali praticati da molti colleghi, tollerati da una situazione molto permissiva, sono stati pesantemente sanzionati, addirittura proponendo anche il licenziamento in alcuni casi eclatanti.*

*Tutte quelle circolari vennero spazzate via dal nuovo CCNL e solo alcuni mesi dopo la società reintrodusse le norme per il completamento corsa che erano stati eliminati.*

*Queste nuove normative a differenza del passato, sono state concordate con le organizzazioni sindacali e non contemplano le situazioni di deroga sopra descritte.*

*In ogni caso, in applicazione delle norme generali del CCNL, si può affermare che:*

*- per quanto riguarda lo straordinario, dal punto di vista strettamente normativo, i servizi in deroga che arrivano in orario rientrano unicamente nel calcolo mensile dello straordinario, in quanto manca il presupposto del ritardo per il pagamento del supero giornaliero; nel caso in cui il treno giunga in ritardo potrebbe avere una sua logica iniziare ad acquisire titolo al supero giornaliero a partire dal termine della prestazione programmata, (manca però una norma specifica che conferisca tale diritto).*

*- per quanto riguarda, invece, il completamento corsa, la normativa è assolutamente carente perché, a differenza del passato, oggi, le norme per l'abbandonabilità dei treni sono notevolmente cambiate in peggio; le norme a tale proposito emanate a suo tempo sono di fatto superate mentre le nuove norme non sono applicabili ai servizi in deroga; in ogni caso l'abbandonabilità dei treni viene riferita alla prestazione programmata (2 ore + 1) oppure 1 ora di maggiorazione rispetto alla prestazione massi-*

*ma giornaliera, che nel nostro caso è diventata il termine della prestazione accettata in deroga. Nel nostro caso, pertanto, pur in carenza di norme, si potrebbe ritenere assimilabile alle norme vigenti l'attribuzione del completamento corsa qualora il treno che si sta conducendo abbia maturato un ritardo tale da prevedere che il personale si trovi ancora in condotta dopo un'ora dal termine della prestazione programmata accettata in deroga. Non basta quindi un ritardo qualsiasi per poter giustificare l'applicazione della norma generale. In ogni caso, anche per queste situazioni, con l'avvento del sistema automatico di attribuzione delle C.A. ne vedremo delle belle.*

*Sappiamo bene che si sono nuovamente diffuse pratiche permissive che nulla hanno a che fare con le norme vigenti e non vorremmo nuovamente trovarci in presenza di contestazioni per comportamenti infedeli.*

*Non smetteremo mai di denunciare la pericolosità, in tutti i sensi, di questi servizi e di invitare i colleghi ad imparare a dire NO! Le norme servono a tutelare i nostri diritti, il nostro lavoro e la sicurezza, non dimentichiamolo mai. Molti disastri sono avvenuti proprio a causa di servizi in deroga all'orario di lavoro! Fatalità? Assolutamente no! La stanchezza produce disastri.*

## Domanda

**Sono laureando in legge, mi sono stati concessi ogni volta tre giorni di assenza giustificata per ogni esame sostenuto. sul contratto non è riportato almeno credo nessuna informazione per il permesso di sostenimento Tesi di laurea, ma, pare, che spettassero 10 giorni di assenza giustificata. Mi conferma ciò? o diversamente sapreste dirmi quanti ne spettano?**

**Macchinista Servello deposito Catanzaro Lido.**

## Risposta

*Intanto complimenti per il tuo impegno di studio che ci auguriamo arrivi a buon fine e che, in futuro, possa essere messa a disposizione di tutti noi la tua cultura giuridica.*

*Le norme a cui si fa riferimento nel quesito sono lievemente mutate nel tempo e con l'ultimo contratto è avvenuto un vero giro di vite proprio sul caso prospettato, non sappiamo se per dimenticanza (cosa che dubitiamo) o se per deliberata volontà. In affetti nel contratto precedente il punto 4 dell'art 26 prevedeva che "nell'anno in cui si sostiene l'esame di Diploma della scuola media superiore o di Laurea o l'esame finale previsto a conclusione dei corsi post – laurea legalmente riconosciuti, saranno concessi 10 giorni di permesso retribuito."*

*Nel vigente CCNL la materia viene regolata dall'art. 33 e la norma sopra citata è letteralmente scomparsa. Sebbene sia scritta con altro linguaggio questa norma contiene il diritto ad usufruire, a richiesta, dei permessi giornalieri retribuiti (due giorni in precedenza ad ogni esame e un giorno per la prova d'esame, con certificazione della prova avvenuta). Tali permessi saranno negati nel caso in cui gli esami universitari siano stati sostenuti per più di due volte nello stesso anno accademico.*

*Nessun riferimento viene fatto dal CCNL vigente, invece, relativamente alle assenze in precedenza concesse per la formazione della Tesi di Laurea.*

*In presenza di tale norma non è più possibile sostenere il diritto ai 10 giorni di cui viene fatto riferimento nel quesito. Le note dolenti per questo contratto, come si vede, non finiscono mai.*

*In ogni caso, con o senza i diritti contrattuale.... In bocca al lupo!*



## PAOLA 4 APRILE

La redazione di Ancora in Marcia questa volta è stata invitata a un'assemblea a Paola dove è stata calorosamente accolta dai macchinisti calabresi giunti anche loro da ogni angolo della regione.

Nei resti di quello che era stato un deposito operativo della cargo e che adesso è ridotto a un paio di uffici, fra i segni di quello che una volta doveva essere un impianto attivo e che oggi racconta l'ennesima storia di dismissione e abbandono.

Questa nota di colore serve per introdurre il tema forte delle discussioni del giorno: il destino della divisione cargo, l'aria di morte annunciata, il vuoto che sembra aleggiare intorno ai nostri colleghi della cargo; come per la precedente assemblea tenuta a Padova (di cui abbiamo riferito nel precedente numero) è emersa la situazione a dir poco drammatica della divisione in questione.

Il buco nero in cui sembra essere precipitata la struttura a questa latitudine si presta a drammatici risvolti, vista l'impossibilità delle rimanenti divisioni di assorbire personale in esubero; macchinisti di anzianità consumata, con famiglie consolidate, storie e percorsi personali (molti di loro sono stati prima assunti in compartimenti del settentrione e poi trasferiti, a



# Dagli Impianti

## CANCELLO (NA) 11 APRILE



Il giorno 11 aprile siamo Ancora In Marcia per l'Italia; la redazione è stata invitata a una seguita assemblea nella sede Dlf di Canello (fra Napoli e Caserta) dove un nutrito gruppo di macchinisti, ancora una volta a prevalenza Cargo, si è dato appuntamento per discutere e far conoscere la loro realtà fuori degli impianti di appartenenza. Ancora storie, racconti e denunce di vita ferroviaria che sembra ogni giorno scivolare in situazioni sempre più disperate. Rilanciata anche da questa assemblea l'idea di organizzare un'attività specifica per la divisione e più in generale per il rilancio di tutta la categoria dei macchinisti a fronte delle emergenze che incombono (agente solo) e quelle che già conosciamo e che ci dichiariamo disposti a combattere (le 10 ore solo per fare un esempio).

Appuntamento per tutti a Firenze il 17 aprile e l'8 maggio a Roma.

cuì si potrebbe chiedere di trasferirsi di nuovo). Insomma un panorama che non possiamo trascurare.

Su questo incombe lo spettro della sperimentazione dell'agente solo, ben illustrato la Carmine Curcio, Rsu Cargo della Campania, accorso a raccontare la sua esperienza personale di delegato che ha cercato, disposizioni alla mano, di informare i colleghi del suo e di altri impianti dei progetti aziendali in proposito, nella totale indifferenza delle organizzazioni sindacali. Suo il rilancio e l'invito a tutti di rivedersi il giorno 11 di aprile a Canello per un'altra assemblea che nasce fra mille difficoltà e ostracismi di vario genere (forse cominciamo a dare fastidio?).

Ma non solo di questo si è parlato: pensate come mi sono sentito a ascoltare la storia delle macchine vecchie e spompate del mio deposito di Roma Smistamento che adesso, trasferite al sud, creano ai macchinisti calabresi gli stessi problemi, mai risolti, che creavano a me; con l'aggravante di operare su una rete più difficile e meno aggiornata della mia.

A questo aggiungiamo: uomo morto, Sidac, turni, diritto al pasto, pressioni aziendali di ogni tipo e ci troviamo a fare i conti con la realtà di ognuno di noi, ogni giorno che prendiamo servizio.

Ma proprio di questo vogliamo continuare a parlare: di quello che succede a noi, ogni giorno, da quando attacchiamo il bipolare a quando finiamo gli accessori, delle ripercussioni del nostro lavoro sulla nostra salute e sulle nostre famiglie, della atipicità del nostro mestiere fra i tanti che si svolgono in ferrovia, del peso delle responsabilità che ci investono in ogni piccolo gesto che compiamo in macchina, dei segni che ognuno di noi porta sulla pelle dopo un trascorso di "vita a turni". Questo ci hanno ricordato e ci hanno chiesto di far ricordare anche agli altri i macchinisti calabresi. E noi, insieme a voi, ce la metteremo tutta per non dimenticare tutto questo.

**Roberto Testa**



**15  
maggio**

Con il patrocinio del comune  
e della provincia di Pistoia

## **Festa Nazionale del Macchinista e del Pensionato**

### **Programma della festa** (indicativo)

- **ore 9,30** - Partenza da Firenze SMN per Pistoia con treno a vapore d'epoca
  - Sfida fra treno a vapore e motociclette d'epoca nel percorso Firenze-Pistoia
- **ore 10,50** - Arrivo a Pistoia e accoglienza dei bambini delle scuole, delle autorità e della banda musicale
- **ore 11,30** - Lettura di Poesie, premiazioni e esibizione dei mandolinisti di Modena
- **ore 12,00** - Premi e altri riconoscimenti a personalità e vip
- **ore 13,00** - Grande pranzo sociale € 22 (compresa bottiglia speciale souvenir)
- **ore 15,00** - Musiche del macchinista Sibani
- **ore 16,00** - Partenza per Firenze individuale

**Ospiti della festa saranno alcune personalità**



**CONCORSO  
LETTERARIO E DI POESIA**

**TORNEO  
DI CALCETTO**

**TORNEO DI PING-PONG  
PER ADESIONI TEL.  
FRATESCHI**

**MOSTRA  
FOTOGRAFICA**

## **PARTECIPATE E ORGANIZZATE DELEGAZIONI**

**A tutti i neopensionati una pergamena ricordo. È necessaria la prenotazione telefonando in sede al 055 480166 - FS 9672218**

e per chi viene da fuori  
e gradisce  
**la festa su 2 giorni...**

Visita in pullman alle belle città di:

**S.GIMIGNANO** (dalle cento torri)

e **COLLE VAL D'ELSA**

- Pranzo e cena alla mensa Stazione Smn € 3
  - Partenza pullman (€ 18) ore 13,20
  - Ritorno ore 19-20
- Si può dormire a € 36 camera singola con bagno

### **OCCORRE LA PRENOTAZIONE**

**055 480166 - FS 9672218**

L'escursione si effettuerà  
solo con un minimo  
di 20 persone altrimenti  
in alternativa una visita  
alla città di **Firenze**