

ANNO XXVI - N. 6 - 2007

*ancora*

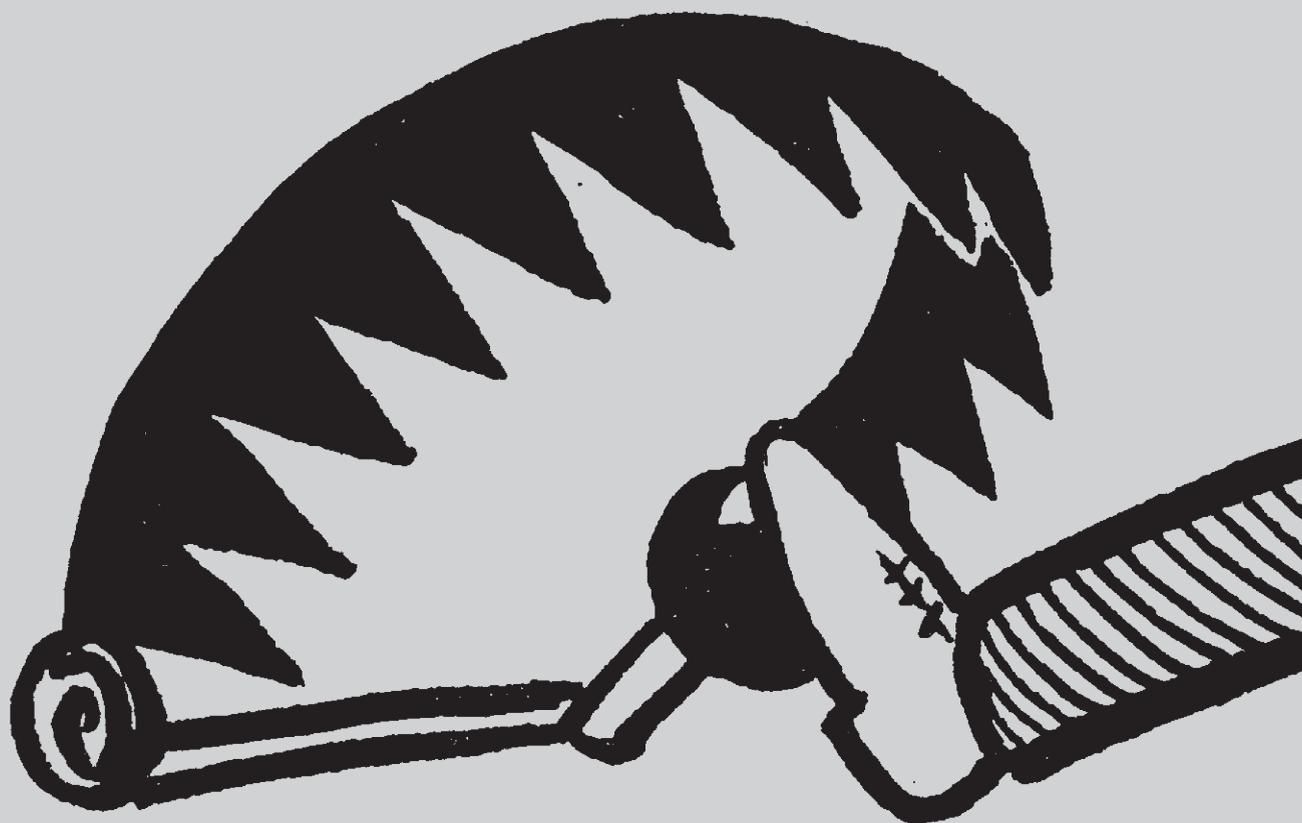
[www.ancorainmarcia.it](http://www.ancorainmarcia.it)

# IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

**La società:**

*Risolveremo entro giugno 2007*



**e subito i sindacati:**

*Vittoria! Problema risolto*

# Giugno è arrivato

PERIODICO MENSILE - Registrazione 3083 del 29.11.1982 del Tribunale di Firenze - Iscritto al Registro Nazionale della Stampa con il numero 01677-17-609 il 1/10/85 - Direttore Responsabile: Massimo Cervelli -  
 Proprietà: Associazione Augusto Casrucci onlus - Stampa: Litografia I.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze, Redazione - ANCORA IN MARCIA - Via del Romito, 7  
 - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 14 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 32842528 intestato a "Associazione Sempre in Marcia" - Via del Romito, 7 - 50134 Firenze - Per informa-  
 zioni: tel. 96772218 oppure 055.2352218, nelle ore di ufficio anche 055.480166; fax 055.4631872 - contiene i.r.



# Macchinisti: Perché bisogna ancora **SCIOPERARE!**

*Innanzitutto perché siamo consapevoli del fatto che le nostre condizioni di vita e di lavoro stanno peggiorando velocemente e che dobbiamo essere noi, in prima persona, a difendere le nostre esigenze ed i nostri bisogni. Nessuno lo farà per noi. Nonostante il nostro lavoro continui ad essere particolarmente gravoso, sotto l'aspetto fisico, delle responsabilità e dei disagi, nessuno ci sta difendendo anzi, al contrario, tutti puntano l'indice contro di noi come i responsabili del dissesto delle fs. Adirittura è proprio sui macchinisti che si punta per il massimo recupero della produttività, l'agente solo, il peggioramento dell'orario di lavoro e l'aumento delle flessibilità. Siamo insomma il bersaglio principale della nuova dirigenza e dei sindacati i quali intendono finanziare il rinnovo contrattuale proprio sulla pelle dei macchinisti. Ci considerano una minoranza da sottomettere e da assoggettare alle esigenze aziendali. Sembra quasi sia in atto una sorta di vendetta storica contro di noi, forse perché, siamo sempre riusciti a influenzare le scelte aziendali conquistando, con la partecipazione democratica e le lotte, condizioni migliori per tutti. Ma i macchinisti detengono ancora un altissimo potenziale di potere contrattuale. Lo sciopero, resta, infatti, anche per noi lo strumento principe, il metodo democratico mediante il quale affermare i nostri diritti. Oggi, proprio mentre ci stiamo riorganizzando per affrontare questa battaglia qualcuno insinua che sarebbe inutile lottare perché tutto sarebbe già deciso. E' il contrario: sarebbe un errore gravissimo lasciar fare e rinunciare a contrastare i progetti aziendali. Un errore che pagheremmo tutti, sia individualmente che collettivamente. L'agente solo sarebbe un arretramento e un indebolimento irreversibile che ci trascinerebbe verso un peggioramento generalizzato anche su tutti gli altri aspetti economici e contrattuali. Qualsiasi trattativa se affrontata, al contrario, da una posizione di forza, con una categoria pronta a lottare unita, non può che produrre risultati migliori. Una categoria che non sciopera non può aspirare a nulla. Accantoniamo le diversità e ricominciamo a scioperare, tutti insieme, a partire dal prossimo 16 e 17 giugno.*

## **UNITI SIAMO FORTI, DA SOLI SIAMO MORTI!**

### **CONTRO IL PIANO D'IMPRESA**

Che prevede 10.000 esuberanti - agente solo - chiusura di stazioni - cessione di treni e chiusure di scali merci

### **CONTRO L'AGENTE SOLO**

Che renderebbe meno sicuro il nostro lavoro e peggiorerebbe la nostra vita lavorativa.

### **CONTRO LA CHIUSURA DELLA CARGO**

Bisogna rilanciare il servizio merci una volta fonte di grande guadagno.

### **RIDUZIONE DELL'ORARIO DI LAVORO**

Massimo 8 ore di lavoro con una indicizzazione del lavoro notturno

### **LAVORO NOTTURNO**

Ogni ora di notte considerata 1,5, considerare le notti dalle 22 alle 6 e notturne anche le ore dopo le sei quando si inizia il lavoro prima delle 3.

### **RICONOSCIMENTO DEL VALORE LAVORO**

Rischi - Sacrifici - Responsabilità

### **LAVORO USURANTE**

Benefici per il riconoscimento

### **ELIMINAZIONE DISPONIBILITÀ**

Introduzione turni in bianco e ogni precarietà



# Diritto di sciopero: E' REGIME?

*Dapprima l'incredibile precettazione del Ministro che ha costretto allo spostamento dello sciopero, al 16/17 giugno, poi l'assurda comunicazione della Commissione di Garanzia che pretende di invalidare la proclamazione fatta dall'Assemblea Nazionale, mettendo in discussione addirittura la liceità stessa dello sciopero "auto convocato". Abbiamo deciso di scrivere al Presidente della Camera. Nel frattempo gli unitari hanno indetto lo sciopero, ovviamente, in altra data (21 e 22 giugno).*

## QUALE SCIOPERO

Il 16/17 oppure il 21/22 giugno? Non potranno essere fatti entrambi e mentre scriviamo non sappiamo quale dei due sarà confermato. Riteniamo comunque che la prima domanda dei macchinisti sia: per cosa si sciopera? Infatti, il problema del fronte sindacale ufficiale è la mancanza di chiarezza, mentre sono chiare le rivendicazioni dell'Assemblea Nazionale e non è solo un fatto quantitativo o qualitativo delle rivendicazioni, ma soprattutto un problema di chiarezza.

L'errore del fronte sindacale è proprio quello di pensare ai lavoratori come dei soldatini da poter mobilitare a piacimento, ora spingendoli sui "campi di battaglia" dello sciopero, ora intrattenendoli "in caserma", con revoche o sospensioni pur in assenza di risultati concreti. In particolare, sugli obiettivi non c'è stato nessun dibattito, nessuna assemblea: non c'è nemmeno la piattaforma rivendicativa.

Come fanno a conoscere i problemi quotidiani del nostro lavoro? Come fanno a stabilire regole di orario per prestazioni che facciamo noi e non loro? Come fanno? E' da qui che nasce l'esigenza di fissare le rivendicazioni e gli obiettivi. Da qui nasce l'Assemblea Nazionale. Adesso è fondamentale che la categoria abbia chiaro che non importa chi proclama lo sciopero, ma per cosa sciopera e quale debba essere il risultato per terminare la vertenza. Infatti, l'attività rivendicativa non inizia e non finisce nelle esclusive "cabine di regia", ma è condizionata, se non subordinata, alla determinazione che i lavoratori esprimono nelle lotte e i macchinisti, più di altri, lo sanno bene.

## Lettera a Bertinotti

Caro Presidente, ci rivolgiamo a Lei non solo come Presidente della Camera dei Deputati della "Repubblica fondata sul lavoro", ma come referente istituzionale della Commissione di Garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali, prevista dalla legge 146/90. Una "commissione" con la quale i lavoratori hanno avuto spesso divergenze e che da quando esiste ha sempre privilegiato le imprese e censurato quasi esclusivamente i lavoratori scioperanti, tanto da essere normalmente conosciuta e definita "commissione antis-ciopero" da gran parte del mondo del lavoro. Questa volta però la commissione è andata ben oltre i limiti ed i doveri previsti dalla legge e per la prima volta, con una delibera che Le alleghiamo, ha annullato un nostro sciopero contro il Piano d'impresa f.s. regolarmente convocato per il 16 e 17 giugno 2007, in ossequio a tutti i vincoli imposti dalla legge e dalle regole di settore, poiché ritenuti soggetti non legittimati alla proclamazione di uno sciopero. Una decisione gravissima che nega lo sciopero quale diritto costituzionalmente garantito a tutti e non soltanto ad alcuni sindacati (...). La commissione ha assunto una posizione che rappresenta inoltre una gravissima ingerenza nei rapporti democratici poiché si sostituisce alla volontà del legislatore in una materia delicatissima come quella della rappresentanza sindacale (...). Forse la commissione con questa delibera ha voluto allinearsi al clima che si respira oggi negli ambienti ferroviari dove il ministro Bianchi ha inspiegabilmente ridotto d'autorità a 8 ore uno sciopero di 24 (dichiarato da tutti i sindacati del settore nel rispetto completo delle regole ma ritenuto troppo "pesante") e l'amministratore delegato ha pubblicamente messo in discussione il diritto di sciopero per subordinarlo, bontà sua, a referendum tra i cittadini. Poiché riteniamo gravissima e pericolosa la posizione assunta dalla commissione, Le chiediamo un urgente e autorevole intervento per evitare che, essa, esulando dai suoi compiti istituzionali di garanzia e contemperamento di diritti di pari dignità costituzionale, possa invadere il campo delle competenze parlamentari nella delicatissima e irrisolta materia della rappresentanza e ci neghi il diritto di sciopero proprio mentre siamo oggetto, come ferrovieri, di un pesantissimo attacco alle condizioni di vita e di lavoro. Sarebbe davvero amaro, dover constatare che con un governo di centrosinistra, un ministro che si dice "comunista" e le Camere presiedute da due personalità provenienti dal mondo del lavoro e che nella loro vita hanno proclamato personalmente tanti scioperi, dovessimo subire un tale arretramento in tema di libertà sindacali. Abbiamo bene in mente il Suo discorso d'investitura, quando ci ha ricordato Pietro Calamandrei, il quale considerava lo sciopero "*uno strumento democratico da non reprimere ma da sollecitare*" e non ci rassegniamo a che questo diritto sia riservato, a discrezione della "commissione antis-ciopero" solo a taluni e non a tutti i lavoratori. Certi del Suo interessamento, La salutiamo con grande cordialità

Roma, 4 giugno 2007

**I delegati RSU/RLS  
dell'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri**



# MESSAGGIO VELENOSO

*Il piano di impresa è arrivato.*

*Prepariamoci a rispondere adeguatamente all'attacco furioso rivolto a noi, ai viaggiatori ed alla sicurezza del servizio ferroviario. Un attacco in grande stile che tenta sfacciatamente di metterci l'opinione pubblica contro e - al nostro interno - in conflitto tra i ferrovieri, perché con l'introduzione dell'agente solo ed il taglio dei soli macchinisti si lascia intendere che si troveranno le risorse sia per il risanamento che per il contratto: è questo il messaggio velenoso delle FS.*

*Sapremo reagire al tentativo di divisione, all'attacco al servizio ferroviario ed alle nostre condizioni di lavoro, con forza e serietà, richiamandoci ai valori della solidarietà, della partecipazione ed alla consapevolezza del nostro ruolo sociale.*

## SINDACATO, SE CI SEI BATTI UN COLPO e, per carità, niente accordi estivi ... che evocano brutti ricordi

Anche nelle ultime schermaglie, le strutture sindacali appaiono molto impegnate per affermare il riconoscimento del proprio ruolo negoziale, sia con la controparte che con il Governo. E' vero che in assenza di confronto non si trovano le soluzioni ai problemi, ma è ancor più vero che i lavoratori hanno addirittura imparato cosa significhi l'ermetica rivendicazione di "corrette relazioni industriali", mentre, ad esempio, non sanno ancora quale sia la piattaforma rivendicativa su cui si chiede di instaurarle queste corrette relazioni industriali. Insomma dov'è la piattaforma rivendicativa per il nuovo CCNL?

Molti mesi fa furono approvate le linee guida che, del resto, già negli stessi ambienti sindacali, vengono unanimemente definite, come "il tutto ed il contrario di tutto", proprio a sottolinearne l'ambiguità.

Per un macchinista è già difficile interpretare e comprendere i processi che vengono avanti, figurarsi se nessuno gli spiega quali siano le intenzioni del sindacato. Come interpretare questo silenzio?

Dove sono le assemblee negli impianti per ascoltare e raccogliere le esigenze ed i bisogni di chi lavora? E solo dopo "costruire" la piattaforma rivendicativa. E' così che gli interessi di chi lavora e di chi li rap-

presenta rischiano di rimanere sempre più distanti.

Ma di chi è la colpa?

Non c'è da meravigliarsi dunque se tra i lavoratori si avverte una crisi irreversibile del sindacato: se il sindacato non è più avvertito come uno strumento in mano al lavorato-

re, strumento su cui poter contare, ma come un intermediatore, con propri interessi esclusivi e non strettamente coincidenti con quelli propri di lavoratore.

Ma perché?

E di chi è la colpa?

### L'ESIGENZA DI AUTORGANIZZARSI

**I macchinisti che si riuniscono e indicano quali sono le loro esigenze e le loro aspettative; che mettono nero su bianco le rivendicazioni e cercano di costruire consenso intorno a delle legittime richieste, esprimono il disagio del loro lavoro; esprimono la necessità di uscire dalla soffocante "propaganda" aziendale e di realizzare un diverso e più favorevole rapporto di forze; rappresentano la voglia di non fare altri passi indietro; di non trovarsi con un nuovo devastante contratto che, con l'agente solo, ci confinerebbe in un isolamento sociale, psicologico e lavorativo con una serie di risvolti incalcolabili sia sulla sicurezza del servizio che sulla qualità della nostra vita. E' proprio l'assenza e la scarsa chiarezza del sindacato che spinge a riempire i vuoti rivendicativi che sono ormai chiari a tutti.**





# DI F.S.

## I TAGLI, LE SPESE I BILANCI

Il Piano di FS prevede: 10.000 esuberanti, ma ne vuole "solo" 6.000, i macchinisti, e poter concedere così anche la "vittoria sindacale"; l'aumento dei biglietti in un paese dove non aumentano i salari; l'acquisto di 1000 treni per 6 miliardi di Euro e per darli poi ai privati fra 3 anni (?); il ridimensionamento o la chiusura di Cargo contro ogni logica industriale e di politica ambientale; il bilancio in rosso come al gioco delle tre carte (dipende invece da quante società, da come si finanziano, da come si considerano il patrimonio e gli ammortamenti e dipende dall'entità dei trasferimenti statali).

## Differenziarsi per fare chiarezza

di Buganini Alessandro Pistoia

*L'esperienza di anni di lotte al fianco dei macchinisti, ci hanno insegnato che: 1) le motivazioni di una lotta o di uno sciopero devono sempre risultare chiare e semplici per i lavoratori 2) uno sciopero non ha valore soltanto in quanto tale, ma per la validità delle richieste che sostiene 3) l'unità può realizzarsi soltanto su obiettivi comuni e con strategie equivalenti 4) le lotte hanno maggiori possibilità di successo quando presentano un fronte compatto e deciso, anche se al momento appaiono minoritarie. Conquistare la maggioranza del consenso dovrà così considerarsi un'aspirazione, non certo un vincolo.*

*In base a questi semplici concetti, abbiamo sempre cercato di non essere coinvolti in scioperi, che fossero sostenuti da organizzazioni a noi lontane, sia per gli obiettivi, che per i metodi di lotta. In particolar modo da quelle portate avanti dai Sindacati Confederali, che da tempo sostengono, nei fatti, posizioni anche opposte alle nostre. Qualora i tempi della legge ci obblighino in futuro ad una concomitanza delle azioni di lotta, dobbiamo assolutamente impegnarci a dare forza e visibilità alle nostre posizioni, specialmente quando esse si trovano contrapposte a quelle degli altri. Questo è il vero ed unico problema. Dovremo non soltanto far leva sulle nostre forze, ma sfruttare tutte le contraddizioni dell'avversario, per chiarire le vere posizioni in campo. Insomma, tornare a porre con chiarezza le vere richieste dei macchinisti, come il no all'agente solo, aumenti salariali dignitosi o un orario di lavoro più umano. Facendo leva su queste semplici cose, sarà semplice dimostrare cosa ci distingue dagli altri. Da tutti quelli che hanno a cuore più i programmi aziendali che non le esigenze dei lavoratori.*

## Contro l'agente solo

*In seguito all'incidente di Crevalcore e poi nella lotta contro il VACMA ed i licenziamenti, ho avuto modo di apprezzare l'impegno e la qualità di tanti colleghi ed è a loro soprattutto che mi rivolgo.*

*Il degrado delle Ferrovie è stato fortemente pagato dai lavoratori che hanno reagito a livello individuale, in modo diversificato e spesso personalistico.*

**Le risposte organizzative sono state troppo disunitarie.**

*C'è chi ha scelto di restare nell'ORSA, chi di rifare il COMU, chi di confluire nel Coordinamento 12 gennaio, nel CUB, nell'APM, nell'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri ....*

*Il cercare la sigla migliore a secondo della situazione è stato un esercizio strategico che spesso si è rilevato utile, ma probabilmente alla lunga porterà al disorientamento ed alla disgregazione. Ci sono state delle belle vittorie che non sono state capitalizzate (ritiro licenziamenti e VACMA).*

*Ho già espresso il mio apprezzamento per i tanti colleghi che si sono e si stanno impegnando, ma credo occorra uno sforzo maggiore di dialogo per ricercare un'identità e una strada comune partendo da dei punti fermi e dare il segno netto di diversità dalla screditata realtà sindacale. E' chiaro che stabilire tali punti sarebbe un primo momento di rottura, ma da lì si potrebbe ripartire.*

*Uno di questi punti dovrebbe essere il riaffermare la non accettazione del distacco sindacale e porre un limite al numero di AG.*

**Luciano Ciriello - Bologna**





## La Cassazione su Chiasso:

# LA MOTRICE DOVEVA AVERE L'RS

di Filippo Cufari

Come molti ricorderanno, in quel tragico incidente di 5 anni fa perse la vita i macchinisti Salvatore Fortunato e Carmine Senatore. I due nostri colleghi erano alla guida di una E636 022 su d'un treno merci schiantatosi contro un altro treno fermo nella stazione di Chiasso. All'origine la locomotiva sulla quale viaggiavano Salvatore e Carmine, era previsto che fosse dotata di apparecchiatura RS, dovendo percorrere un tratto di linea appositamente attrezzata; in seguito, però, il coordinatore trazione decise di sostituire il mezzo di trazione con un altro privo di RS (non obbligatoria, secondo una perversa interpretazione aziendale delle disposizioni di RFI n° 14/2000 e n° 1/2001). Le sentenze di primo grado e di riesame furono appellate dal Procuratore Generale della Repubblica presso la Corte d'Appello di Milano con ricorso in Cassazione. Questa, con sentenza del 19 ottobre 2006 (consultabile presso il nostro sito [www.ancorainmarcia.it](http://www.ancorainmarcia.it)), stabilì che "...se il sistema di RSC fosse stato installato e attivato sul locomotore E636 022 sul quale si trovavano i due macchinisti deceduti, il disastro e gli altri eventi...non si sarebbero verificati...poiché il sistema RSC ha proprio lo scopo di ovviare agli errori umani bloccando il convoglio in caso di inosservanza dei segnali visivi...". Nel considerare



giustamente la RSC alla stregua di apparecchiatura di sicurezza preposta a prevenire l'errore umano, la Cassazione osserva preliminarmente che "...il traffico (ferroviario) può essere potenziato e velocizzato (purché) ciò avvenga in condizioni di sicurezza e ove il sistema di prevenzione di infortuni e disastri lo consenta...". Ne consegue che mancando le necessarie "sicurezze" non si possa ulteriormente caricare l'infrastruttura ferroviaria.

La Cassazione fa inoltre un richiamo alle norme vigenti (e preminenti) in materia di igiene e sicurezza del lavoro affermando che "...nel caso in esame era concretamente possibile utilizzare il sistema che

avrebbe garantito maggior sicurezza (tanto da impedire il verificarsi dell'evento in termini di certezza)... "ribadendo che "...qualora l'imprenditore disponga di più sistemi di prevenzione di eventi dannosi è tenuto ad adottare...quello più idoneo a garantire un maggior livello di sicurezza. A questo principio non è possibile derogare soprattutto nei casi in cui i beni da tutelare siano costituiti dalla vita e dall'integrità fisica delle persone...".

### ...MA TRENITALIA CI SANZIONA LO STESSO!

Nonostante l'incontrovertibilità di queste tesi, due macchinisti di Livorno che qualche mese fa si rifiutarono di utilizzare una locomotiva con apparecchiatura guasta da mesi, sono stati sanzionati da Trenitalia. Stiamo valutando se il comportamento aziendale si possa configurare come reato, da denunciare all'Autorità Giudiziaria.

### ULTIMORA

Il GIP di Genova archivia il caso del macchinista/RLS Filippo Cufari che, il 10 ottobre 2006 (vedi "ancora IN MARCIA!" numero 8/2006) si era rifiutato di prestare servizio, nella stazione di Genova Nervi, a bordo di una locomotiva attrezzata con Uomo.

Una Polfer che si impegnasse di più sui guasti, da codice penale, di FS, piuttosto che su certi ritardi dei treni: ecco cosa ci vorrebbe..!

Tuttavia questo risultato è un incentivo in più per i ferrovieri a far valere sempre i propri diritti.



# NOI ... A VISITA MEDICA?

di Claudio Grimaldi

Quale lavoratore, in 35 o 40 anni, non ha mai commesso un errore?

Da qualche tempo, per i Macchinisti, è stata istituita la "gogna".

Hai buttato giù un tronchino? Hai volato un avviso rallentamento? Hai sbagliato una frenata? Hai bucato un segnale? Hai sfondato la velocità massima? Non importa come e perché hai sbagliato: c'è la circolare Moretti.

Dapprima ti scendono dal locomotore, come se fossi un pericolo pubblico; subito ti propongono dei giorni di ferie. Dopo inizia la trafila con la visita medica, quella con lo psicologo, la scuola, l'esame e l'utilizzazione in ufficio (giusto il tempo di spiegare a tutti che non hai problemi di salute).

E' chiaro anche ai meno perspicaci che la "gogna" non ha nessun deterrente, dato che un nostro errore può costarci la vita, ed è altrettanto chiaro che la circolare Moretti non ha donato l'infallibilità ai macchinisti. In verità non è nemmeno servita a rimuovere quei pochi su cui, qua e là per la rete, si raccomanda attenzione quando ci stai insieme. A che serve allora la circolare Moretti?

La risposta sarebbe amara. Così come amare sarebbero le considerazioni sull'utilità della scuola, delle visite mediche, ecc. Mi soffermo quindi su un altro aspetto, più legato ad una questione di giustizia. Infatti, l'azienda dovrebbe riservare un trattamento analogo a tutti i dipendenti che sbagliano.

I nostri top manager, i nostri dirigenti e, finanche i nostri quadri intermedi, errori non ne fanno mai? E se tra quelli che comandano e decidono nessuno sbaglia, com'è che abbiamo un deficit che non si sanerebbe nemmeno se venissimo a lavorare gratis?

**"LORO", NON SBAGLIANO MAI?**

**SIAMO SICURI CHE QUALCHE "VISITINA" NON SIA PIU' UTILE A QUALCUN ALTRO, PIUTTOSTO CHE A NOI?**

Ma hanno spiegato all'opinione pubblica quanto costa di più andare a 300 Km/h? E quanto siano pochi i minuti risparmiati rispetto ai "vecchi" 250 Km/h della "vecchia" ferrovia? Hanno informato delle difficoltà per utilizzare a regime, ad esempio, la linea AV Roma-Napoli? L'hanno spiegato ai politici e ai governanti che nelle linee AV non può accedervi la maggioranza del materiale rotabile esistente, per effetto del diverso sistema di segnalamento (ERMTS) e di alimentazione (25 KV alternata)? L'hanno detto che questa maggioranza di mezzi, in caso di interruzione o di guasto sulla linea tradizionale non possono utilizzare la linea AV? E hanno spiegato quanto tempo e quanti investimenti servono per convertire o rinnovare tutto il parco rotabili e permettergli l'accesso sulle nuove

linee AV?

E' il caso di chiederselo. Non era più semplice quadruplicare le linee ferroviarie con i sistemi tradizionali (250 km/h vel. massima), che erano fruibili da subito e da tutti i treni, utilizzando tecnologie già collaudate e a costi di mercato? Non sarebbe stato più razionale, più logico e lungimirante impiegare quelle risorse per una linea in alta velocità vera (600-800 Km/h), con sistemi più evoluti, ad esempio a lievitazione magnetica, per realizzare un sistema di collegamento, veloce intersecando con dei passanti sotterranei tutte le grandi stazioni della rete?

Statene certi, qualunque errore commettano, non li vedremo mai circolare in impianto o nelle stazioni con le orecchie da asino. Nella peggiore delle ipotesi li metteranno alla porta o in pensione a suon di Euro, migliaia di Euro, decine di migliaia, centinaia di migliaia e, talvolta, milioni di euro.

## Circolare "Moretti"

### Solidarietà ai colleghi di lavoro

Voglio esprimere la mia solidarietà a tutti i colleghi che vivono questa esperienza.

Non ci convincono né le visite a ROMA e nemmeno le scuole con lo psicologo che mortificano la persona senza risolvere il problema; è un'ingiustizia che un macchinista ritorni a viaggiare dopo un mese solo perché si devono mettere in moto tutta una serie di meccanismi burocratici quali l'istruttore per i giorni di scuola e la commissione RFI d'esame.

Esistono situazioni e tratte dove le condizioni di sicurezza sono devolute esclusivamente all'iniziativa degli agenti in macchina: "l'errore umano è dietro l'angolo" anche quando ci sono le cosiddette apparecchiature di sicurezza (vedasi PANICALE - apparecchiatura a bordo e mancanza o errato posizionamento punto informativo a terra).

E' inaccettabile che vi possa essere un solo agente a condurre un treno.

**Bartolini Michele - Arezzo**



**Pistoia 15 maggio 2007**

# UNA FESTA SEMPRE PIU GRANDE

Quest'anno abbiamo superato i 500 (530 compresi quelli del Tim Vapore che pranzano per passione e necessità in deposito intorno alla macchina a vapore). C'erano i vecchi musici neri che non mancano mai (Taborri Sergio, Manzini Renzo e altri di Roma) a quelli delle generazioni seguenti (Imbriani di Lecce, ai Cosentini, ai genovesi e veneti) e c'erano i giovanissimi che si sono contesi sul campo le gare di calcio e di ping-pong. Mancava solo il veterano macchinista di Livorno Paolini Marino di 106 anni perché colpito da un attacco influenzale che ci ha promesso di essere presente l'anno prossimo quando questa rivista compirà 100 anni. C'erano naturalmente le autorità cittadine, le nostre care amiche Eugenia e Luciana nipoti di quell'Augusto Castrucci fondatore nel 1908 della rivista, uomini illustri della cultura e naturalmente "la nostra banda" ed i "nostri mandolinisti" che hanno resa la festa, con le loro musiche e quella del solito macchinista Silani, ancora più allegra e festosa.

La sfida, ormai tradizionale, fra le moto d'epoca (dal 1907 al 1916) e la nostra vaporiera 640 quest'anno si è risolta in un pareggio e l'arrivo nella stazione di Pistoia delle moto è avvenuto in simultanea alla locomotiva in quanto le nostre ferrovie oggi soffrono di frequenti inter-



*Le moto sfidanti la locomotiva*

ruzioni che hanno costretto il treno a vapore a frequenti fermate. Per finire dopo i riconoscimenti ai pensionati presenti, le premiazioni dei vincitori dei concorsi, la consegna delle bottiglie ricordo della festa, c'è stata anche una nota positiva del bilancio economico che ha registrato un sostanziale pareggio. Questo successo ci consente di ricominciare da subito a preparare la festa per il 2008 che come vogliamo ricordare segnerà 100 anni della rivista In Marcia. A tutti un grazie ed un arrivederci al 2008.



*Premiazione calcio - 1° Milano*



*Stare insieme è bello*



*Atleti del ping-pong*

## PREMI DI POESIA

- 1° Federico Berlincioni
- 2° Carmine Curcio
- 3° Sara Crociati
- 4° Francesco Petrilli
- 5° Anonimo Toscano



# Il segno dei tempi

## Il ventennale del CO.M.U.

*Giancarlo Falcone - Genova*

Da Genova siamo partiti solo in tre (pensionati) per andare alla festa del ventennale, organizzata a Venezia, la città dove è stato deciso ed attuato il primo sciopero autorganizzato dei macchinisti, da cui è iniziata la storia del CO.M.U.

E proprio per parlare di questa esperienza sindacale con amici e compagni, siamo andati a Venezia.

Volevamo ricordare l'amicizia e la sincerità dei rapporti.

Ricordare l'emozione, all'ora in cui iniziavano i primi scioperi autogestiti, per l'improvviso silenzio nelle stazioni, che annunciava ogni volta il blocco totale deciso, finalmente, dai lavoratori.

Volevamo ricordare con i colleghi quali furono i principi costitutivi e la struttura organizzata di quel movimento, che partiva dall'elezione dei comitati di base, col sistema tutti elettori tutti eleggibili: dai comitati di base venivano eletti i Coordinamenti compartimentali e da questi il Coordinamento Nazionale, in modo tale che fosse impossibile eleggere a tutti i livelli qualcuno che non facesse il macchinista e non fosse votato nel suo deposito.

Ricordare il nuovo stile nelle trattative, sempre controllate da decine di delegati e, al ritorno a casa, dalle assemblee.

Ricordare le difficoltà, ben ventitre scioperi nazionali, prima di sedere al tavolo di trattativa: per questo fummo anche in prima fila nelle rivendicazioni di una legge sulla rappresentanza democratica.

Ricordare la conquista, finalmente, di uno stipendio docente.

Ricordare anche i nostri difetti, un po' di schematicismo a volte la difficoltà a trovare una mediazione sulle nostre richieste, anche a causa del mandato democratico che interpretavamo in maniera molto rigida.

Quando siamo arrivati al cinema Dante, verso le 11, abbiamo potuto sentire un paio di interventi interessanti e, verso le 11,30, Ordigni annunciava l'ultimo intervento da parte di Moretti Mauro, Amministratore Delegato di Trenitalia, a cui sarebbe seguita la premiazione dei concorsi di poesia e pittura, e poi chi voleva

poteva intervenire fino alle 12,30...

Va be, pazienza, si pensava, Moretti sarà stato invitato per fare i saluti e dire qualche frase di circostanza, (forse qualcuno pensa che ciò darà prestigio alla manifestazione...) e poi si andrà a mangiare con gli amici.

Le prime avvisaglie di ciò che stava per avvenire, si ebbero quando il Moretti sistemò con cura l'altezza del microfono. Le prime certezze quando cominciò a parlare della caduta del muro di Berlino.

Dal muro di Berlino ("i regimi dell'Est caddero per il ritardo nella tecnologia dei microchip...") dopo un volo spericolato l'oratore atterrò sullo strano rapporto tra imprese e insaccati in Italia negli anni '80.

Ma non per collocare la nascita del CO.M.U. in un quadro di ribellione e quel clima di collusione che c'era nelle ferrovie, ma per giustificare il fatto che Lama e Chiaromonte chiedessero a lui, Moreni, giovane ingegnere delle FS, di entrare nel gruppo dirigente del sindacato, che era in forte crisi. E soprattutto, per giustificare il fatto che, alcuni anni dopo, quando ormai era diventato segretario nazionale delle Filt-Cgil, Schimberni lo avesse chiamato nello Staff dirigenziale dell'azienda, dopo avergli chiesto "ma lei che ci fa dall'altra parte?", ed avergli domandato: "quale sarebbe la sua ricetta per le FS?". Al che il nostro rispose, notate che era ancora Segretario nazionale della Filt-Cgil, che per recuperare competitività sarebbe stato necessario ridurre il personale di almeno 50.000 unità. Dopo di che, ricordò Moretti fu chiamato Mister 50.000.

Dopo questa premessa, Moretti nel suo intervento non si limitò all'autocoscienza, ma continuò sproloquiando sull'agente unico, sugli scioperi ("che non possono essere fatti da minoranze contro la maggioranza della popolazione") e su tante altre cose degne di Mister 50.000.

La platea da tempo dava segni di impazienza, e da parte mia attendevo da un momento all'altro l'intervento di uno degli organizzatori presenti al tavolo, che avrebbe potuto e dovuto far osservare per lo meno che il doppio macchinista era ed è un nostro punto fermo, e che se per fare uno sciopero occorresse fare un referen-

*Dopo l'articolo di Gallori Perché non vado a Venezia, ci è pervenuta una lunga lettera, di segno opposto, scritta da Giulio Moretti, storico coordinatore del Comu: "Perché vado a Venezia" il quale ci ha esonerato dalla pubblicazione, perché sarebbe arrivata dopo la festa che si è regolarmente svolta. Dai giornali abbiamo però appreso delle contestazioni dei partecipanti al discorso di Mauro Moretti (amministratore delegato di FS), al punto che in molti hanno abbandonato la sala e la festa. Fra questi c'era Falcone, mitico coordinatore di Genova, il quale ci ha inviato questo articolo che, pur moderato nel suo stile, bene evidenzia l'abissale distanza tra la natura genuina, energica e schietta del Comu ed i rituali ovattati ed acquiescenti che anche i sindacalisti dell'OrSA iniziano ad assumere di fronte ai dichiarati intendimenti dei dirigenti FS.*

dum fra tutta la popolazione italiana, tutte le lotte delle categorie sarebbero state cancellate e ben pochi scioperi si sarebbero potuti attuare.

Dato che al tavolo del palco nessuno si muoveva, chiesi di intervenire subito dopo Moretti.

Dopo di che uscii dalla sala insieme a molti altri macchinisti, per cui non posso raccontare il secondo capitolo morettino. Al termine dell'intervento, rientrai in sala per prendere la parola, ma la riunione proseguì, come previsto, con le premiazioni. Che dire? Dopo il mio intervento al termine delle premiazioni con la sala semi vuota, Gino (Giorni) decise di andare via e Costante (Benvegni) ed io accogliamo questa decisione. Per la cronaca andammo a mangiare un ottimo pranzo consolatorio da Bepi, e poi tornammo a casa, terminando in treno la nostra partita "a chi fa meno" ai 301.



## SOLIDARIETA' AGLI ISPETTORI DELLE DPL BASTA CON I PROCLAMI



Il 29 maggio 2007, sotto la sede del Ministero del Lavoro, hanno manifestato gli Ispettori del Lavoro della regione Lazio. C'eravamo anche noi. C'era la nostra redazione, gli RLS dei macchinisti e degli altri ferrovieri. L'abbiamo saputo all'ultimo minuto, ma ci siamo sentiti subito coinvolti nella loro protesta. Nelle ferrovie stiamo assistendo in questi anni ad una vera escalation di incidenti mortali ed infortuni gravi e spesso registriamo veri e propri atteggiamenti persecutori nei confronti di RLS e lavoratori che si occupano di sicurezza, denunciandone la carenza. Gli ispettori delle DPL chiedono mezzi, risorse e, soprattutto, un organico idoneo a combattere le gravi carenze in materia di prevenzione e sicurezza sul lavoro. Gli ispettori sono 4.000, a fronte di 5 milioni di imprese da controllare. Ci hanno riferito che non hanno rimborsi benzina per recarsi ad effettuare i controlli; che non hanno telefoni cellulari e che, in alcuni casi, gli manca addirittura il telefono fisso in ufficio (per non parlare della carta igienica che devono portarsi da casa e di altri "allucinanti" particolari). Tutto ciò, accade mentre il Presidente Napolitano invoca maggiori controlli per ridurre le morti e gli incidenti sul

lavoro e mentre il Ministro del Lavoro Damiano, propaganda il testo unico della legge. La composta protesta degli ispettori è stata rinvigorita dal nostro megafono, decisamente rumoroso e "colorito" che ha dato voce alle denunce che veniva-

no a rappresentarci. Dopo un po' sono stati ricevuti dal Ministro e ci piace pensare che la nostra "energica" presenza abbia contribuito almeno un po' a questo risultato. Ora attendiamo i fatti, perché per i controlli seri non servono proclami, ma serie risorse economiche ed umane. È ora di controllare, di far rispettare le norme ed investire nella sicurezza e nella prevenzione, altrimenti seguiranno solo ad assistere a lacrime di cocodrillo versate quando il tempo è scaduto. Abbiamo esposto un eloquente striscione nel quale si legge "L'Italia è una repubblica fondata sul lavoro" e la parola "lavoro" è disegnata come gocciolante di sangue. Il sangue dei nostri colleghi.

La Redazione

### Incontro coi ferrovieri ungheresi GITA SOCIALE A BUDAPEST IN TRENO DAL 16 AL 21 OTTOBRE

**(non occorre più il passaporto)**

- 1° Giorno - Partenza in treno in serata
- 2° Giorno - Arrivo in tarda mattinata a Budapest - trasferimento in Hotel; serata libera
- 3° Giorno - Visita guidata in mattinata; la sera cena in ristorante tipico con musica
- 4° Giorno - Al mattino incontro facoltativo con i ferrovieri ungheresi; serata libera
- 5° Giorno - In serata partenza per l'Italia in treno
- 6° Giorno - Al mattino rientro in Italia

**Quota individuale € 225**

La quota comprende: pernottamenti e prima colazione in hotel 3<sup>a</sup> sup.; visita guidata alla città. Cena tipica; assicurazione; per informazioni tel. in redazione.



## Le disposizioni di RFI

# Agente Solo: o i sindacati dormono ... oppure fingono RFI CONTINUA A EMANARE NORME

di Filippo Cufari

Nel numero 2/2007 segnalammo come RFI, attraverso l'emanazione di specifiche norme, stesse aprendo la strada all'Agente Solo (AS). Già la delibera 35/2002, quella dell'Uomo Morto, stabiliva che sui mezzi attrezzati con SCMT circolanti su specifiche linee, era possibile la condotta ad Agente Unico. Tuttavia, l'allontanamento del capotreno rimaneva vincolato all'assenso del macchinista.

Agli inizi di quest'anno, RFI ha emanato la disposizione n° 54/2006 (entrata in vigore il 14 gennaio 2007) ed ha alimentato i progetti di equipaggio ad Agente Solo, stabilendo che, in presenza di linea e mezzi attrezzati con SCMT, il capotreno "...può normalmente svolgere le incombenze di sua spettanza su tutto il convoglio...". Ciò, è stato sostanzialmente confermato dalla recente

disposizione RFI n° 19/2007, che entrerà in vigore il 10 giugno p.v. Ma questo è solo l'ultimo tentativo di introdurre l'Agente Solo in silenzio, "sottobanco" sui treni regionali.

A fine 2006 (prescrizione del 6 dicembre) era stata la volta dei treni merci, con RFI che ha ammesso, a certe condizioni, l'utilizzo dell'Agente Solo. Subito la Divisione Cargo aveva pianificato l'effettuazione di 42 treni merci, ma tanta solerzia, evidentemente, fu giudicata eccessiva; così, Domenico Braccialarghe, direttore DRUO di Trenitalia, con lettera del 21 febbraio 2007, dovette "tranquillizzare" le oo.ss., preoccupate (sic!), riferendo che l'azienda non avrebbe assunto, su tale materia, iniziative unilaterali.

Del resto, ricordate l'accordo del 23 giugno 2005?

In quella occasione (si era ancora in piena partita contro il VACMA) fu stabilito, fra le altre cose, che "...Le

*parti concordano che l'adozione operativa delle disposizioni normative e regolamentari emesse dal Gestore dell'Infrastruttura che possono produrre effetti sulla organizzazione del lavoro costituirà oggetto di preventivo specifico confronto...*

Le oo.ss. hanno pubblicizzato questo "grande risultato", ma non possono non comprendere che la partita vera si gioca con RFI che emana le disposizioni. Infatti, nel giro di poco tempo potremmo ritrovarci "ricattati", sul piano psicologico e, chissà, più in concreto,

anche su quello occupazionale, perché altre imprese, utilizzando le regole di RFI, adottano il più economico modulo di condotta ad agente solo.

Per meglio comprendere ciò che riteniamo sia una grande finzione sindacale in danno dei macchinisti, occorre risalire all'ultima Direttiva del ministro Bianchi, quella del 20 ottobre 2006. In quel documento si diceva, fra le altre cose, che il SSC (Sistema di Supporto alla condotta) e il SCMT/ETCS con esclusione della funzione vigilante e attivazione del controllo attivo atto partenza, sono "...configurazioni compatibili con la guida ad agente solo (un solo agente in cabina di guida)...". Qualche giorno dopo, il 23/10/2006, FILT-UILT-FIT-UGL-FAST-OrSA, nell'elogiare la direttiva, dichiararono che in merito all'agente solo in cabina di guida "...tale questione non va intesa in modo tale da indurre il Gruppo FS e l'insieme delle Imprese Ferroviarie a scelte unilaterali sul modulo di condotta, ma essa andrà sottoposta al naturale rapporto negoziale tra le parti...". E' difficile immaginare delle OO.SS. così sprovvedute da non capire che nel "mercato" l'utilizzo dell'agente solo va impedito non solo a Trenitalia, ma anche alle altre imprese concorrenti. Condizione possibile con disposizioni di RFI che vincolano il doppio agente. Le norme emanate da RFI vanno invece verso l'agente solo.

Il recente verbale d'intesa del 15 maggio 2007 (quello della "cabina di regia") era l'occasione giusta per recuperare questa "svista" e invece non si fa menzione delle modifiche al modulo di condotta.

Come interpretare l'assenza di obiezioni da parte del sindacato a queste disposizioni di RFI che aprono la strada all'agente solo?





# 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"**

## ANNI DI RISULTATI NEGATIVI DIMOSTRANO FALLITA LA STRATEGIA DI AFFERMAZIONE DELLA LOGICA DI DOMINIO DEL PDM

*Ci siamo spesso chiesti come mai la Società presenta e sostiene punizioni che sono fuori da qualsiasi logica di diritto e di razionalità. Per un po' di tempo abbiamo pensato che fosse sciatteria ed incapacità, ma visto il continuare delle cose siamo giunti ad un'altra conclusione. Loro non possono in alcun modo raggiungere i loro scopi sul piano del diritto dal momento che l'organizzazione ferroviaria costruita negli ultimi anni è tale che appunto nel diritto non può essere gestita. Hanno quindi bisogno di affermare il principio che le loro ragioni, ovvero necessità, vengano comunque riconosciute secondo una logica di imperio autoritario. Come dire la Società ha torto, ma gli riconosciamo la ragione in quanto soggetto autorevole. Come detto in articoli precedenti, abbiamo avuto momenti critici nel recente passato, quando pareva che queste logiche dovessero prendere campo, ma oggi il diritto si sta riaffermando in modo pieno e assoluto. In passato noi abbiamo tenuto un comportamento di disponibilità nei confronti della Società, perché pensavamo appunto che certe posizioni fossero casuali e più di una volta abbiamo accettato con tolleranza le mancate presentazioni della stessa, rinviando il dibattito a nuovi incontri. Si è scoperto invece che questi erano tatticismi scorretti per raggiungere scopi diversi, quali l'impugnativa per termini dei lodi stessi, ingannando non solo noi, ma anche i presidenti dei collegi. Per la prima volta, in occasione di questo lodo pur in assenza del rappresentante della società, abbiamo richiesto la definizione del lodo in quanto il dibattito era già intervenuto in altra data. La punizione è talmente banale che non merita nemmeno spiegazioni, basta leggere. Il materiale è a disposizione nella redazione di Ancora in Marcia.*

### Stralcio contestazione disciplinare

Risulta che Lei il giorno 07 agosto 2006, comandato alla 10 giornata del turno 2° agente banale dell'ITR di Firenze, successivamente alla condotta del treno 11652 in arrivo a Firenze alle ore 06,07, Lei doveva effettuare da turno i treni 6653 e 11652, soppressi per periodicità, ed in loro sostituzione Le veniva comandato dal C.D. 303 di Firenze la condotta del tr. 26899 da Firenze SMN a Firenze Osmannoro, in prestazione conforme alle norme di utilizzazione per variazione in parte del servizio comandato. Nella circostanza, Lei si rifiutava di effettuare il servizio, adducendo motivazioni personali .....

### Stralcio giustificazioni

*La variazione del servizio in questione mi è stata comandata durante l'effettuazione del servizio stesso ed esattamente al termine del servizio di andata (ore 20.50) in palese contrasto con la normativa vigente..... Avendo inoltre preso impegni familiari improrogabili, programmati in base al servizio preesistente ho riferito al C.D. 303 che ero impossibilitato ad effettuare il treno in oggetto .....*

### Stralcio sanzione disciplinare

...preso atto delle giustificazioni da Lei prodotte in data 07 settembre 2006, **che non la scagionano dalle responsabilità individuate**, Le comuniciamo di avere deciso di adottare nei suoi confronti la sanzione disciplinare dell'importo massimo della multa ai sensi dell'art. 54 del vigente CCNL.

### LODO ARBITRALE

Alle ore 10.45 non comparso il Rappresentante del Datore di Lavoro .....ed in assenza di giustificazioni il Rappresentante del Lavoratore riscontra mancanza di interesse da parte della Società Trenitalia al Collegio in corso per la verifica del provvedimento disciplinare in oggetto già discusso in data 20.04.2007 e rinviato ad oggi per la lettura del Lodo, richiede pertanto che venga data lettura del Lodo anche se non presente la Società .....

Pertanto il Presidente verificata la legittimità della richiesta procede nella lettura del lodo che segue alle ore 11,00.

Il Presidente letti gli atti svolge le seguenti considerazioni: il lavoratore è stato sanzionato per non avere effettuato un servizio la cui modifica gli era stata comunicata alle ore 20.50 del giorno prima dell'effettuazione del servizio stesso. L'Azienda giustifica il ritardo nella comunicazione sostenendo che il Lavoratore non era rintracciabile prima, ma è provato come il Lavoratore fosse in servizio in tale giorno sin dalle ore 13,09. Il Lavoratore non ha potuto effettuare il servizio proprio perché comandato in ritardo e poiché egli sapeva che avrebbe comunque terminato il proprio turno alle ore 6,17, in quanto uno dei due treni era soppresso in quella giornata ed il turno non recava nessun tipo di variazione, egli aveva pertanto legittimamente preso impegni personali non più derogabili. Il Datore di Lavoro ha il dovere di comandare la variazione di un servizio in tempo utile come previsto dalla circolare TV.32.1/1065 del 3.8.1981 ed all'inizio del servizio stesso. Per tali motivi il Presidente annulla il provvedimento disciplinare emesso a carico del lavoratore .....liquida le spese del procedimento in € 350,00 oltre spese ed oneri fiscali, che pone a carico del Datore di Lavoro.



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



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

Chi volesse dare la propria disponibilità alla diffusione di Ancora in Marcia negli impianti non presenti nel riquadro sopra, può contattare la sede anche per mail.

## 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

### LE NOSTRE PUBBLICAZIONI

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

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

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

**OGNI LIBRETTO DI AVARIE € 2,5**  
**CONTENITORE PER SCHEDE AD ANELLI € 3**  
**PREZZO SPECIALE PER GLI ABBONATI**  
**9 LIBRETTI € 15**



*Il "Promemoria del Macchinista di  
Regolamenti; allarmi boccole;  
manovra deviatoi, freno ed altro"*  
Verrà inviato in omaggio  
anche a tutti i nuovi abbonati.  
Sarà disponibile per  
chi lo richiederà a € 3

Per la Festa  
del macchinista  
del 15 maggio  
abbiamo fatto  
delle T-Shirt  
di colore BIANCO, BLU  
e ROSSO  
di "Ancora in Marcia"  
ce ne sono ancora  
disponibili, richiederle  
in sede.

**€ 5**



# QUESITI

a cura di Savio



## Domanda

Sono un giovane macchinista inserito in un turno dove esiste la seguente giornata (16<sup>a</sup> Mach. Te). Dopo un riposo fuori residenza a Brescia si effettua il 10844 per Milano Greco, con inizio accessori alle 3:30, a doppio agente solamente fino a Treviglio; il treno parte da Brescia alle 4:15 ed arriva a Treviglio alle 5:00. Si prosegue poi fino a Milano Greco ad A.u per poi effettuare, sempre con lo stesso materiale (Ale 582), un 25760, invio di materiale vuoto da Milano a Carnate, con partenza alle 6:05 e arrivo alle 6:20. Quest'ultimo treno viene effettuato con il 2<sup>a</sup> agente + C.t. Volevo chiedere se lo spezzettamento del 10844 è regolare oppure no?

Fabio Tacchini - I.T.A Lecco

## Risposta

*Il caso specifico descritto non è regolare perché la prestazione è notturna. L'inizio lavoro della prestazione è avvenuto alle ore 3,30, pertanto, si tratta di un servizio notturno che non può essere fatto ad agente unico.*

*La Società, furbescamente, ha frammentato il servizio facendo iniziare la condotta ad agente unico dopo le ore 5,00, disgiungendo la coppia di macchina e facendo proseguire il servizio di entrambi con una condotta ad agente unico con treni diversi, ignorando volutamente che per entrambi questi macchinisti il servizio nel suo complesso resta di tipo notturno e quindi escluso dall'applicazione delle norme sull'agente unico.*

*Sarebbe stato, invece, perfettamente regolare se il servizio fosse stato diurno, cioè con inizio lavoro dopo le ore 5,00. Adirittura, teoricamente, se il servizio fosse stato in andata e ritorno e la parte eseguita ad agente unico fosse stata inferiore a due ore, l'intera prestazione potrebbe estendersi sino alla decima ora, in quanto non sarebbe ammessa la riduzione a ore (art 14 CCNL FS).*

*Consigliamo di interessare i delegati d'impianto, di segnalare l'incongruenza con il CCNL e di aprire una vertenza specifica per contestare l'allacciamento in questione.*

## Domanda

Sono ormai sei/sette anni che abbiamo subito la divisione e che facciamo i turni col riposo la domenica. ci vediamo così costretti a prendere per ogni sestina (settimana) di ferie, cinque giorni di congedo.

Leggendo il CCNL notavo che il personale degli uffici che fanno riposo alla settima giornata hanno quattro giorni in più all'anno di chi fa' riposo alla sesta giornata. E' possibile fare ricorso visto che sono anni che si effettua il riposo la domenica e che quindi ci possiamo anche noi ritenere personale che fa riposo alla settima giornata? grazie

Filippone - Presidio Cargo Parma

## Risposta

*Per questo riguarda la prima parte del quesito dobbiamo constatare che è giusta l'osservazione circa il fatto che il personale inserito in un turno domenicale, come nel nostro caso, in alcuni situazioni potrebbe ritrovarsi penalizzato nella contabilizzazione delle ferie; ma, come spesso ripetiamo da queste pagine, sono sufficienti alcuni accorgimenti al fine di evitarli. In realtà la vera penalizzazione sulla contabilizzazione non avviene mai quando si prenotano brevi periodi di assenza, ma è palese nel caso di prenotazione di lunghi periodi di assenza.*

*Per casi estremi, presi due macchinisti inserito il primo in un turno con cadenza del riposo al sesto giorno e il secondo con cadenza al settimo (domenicale), se entrambi prenotassero le ferie e i permessi previsti per singole giornate davanti al riposo, il risultato in termini di assenza sarebbero esattamente identici; invece se entrambi richiedessero un unico periodo di assenza, sino ad esaurire interamente le proprie ferie, si produrrebbe una differenza significativa di ben 4 giornate. Infatti, nel caso di riposo cadenzato a sesto giorno si produrrebbe un'assenza dal servizio complessiva di 48 giorni, mentre con il riposo al settimo giorno si produrrebbe un'assenza complessiva di 44 giorni.*

*Ovviamente i casi sono molto più variegati e, anche per effetto di altri vantaggi che scaturiscono con il turno domenicale, la penalizzazione è molto mitigata.*

*Ad esempio, nel caso in esame, relativo al turno domenicale, è vero che la contabilizzazione delle ferie prevede il consumo di 5 giorni per completare l'assenza da riposo a riposo, ma è anche vero che il periodo complessivo di assenza dura un giorno in più rispetto ad un collega inserito in turno con cadenza al sesto giorno.*

*Per quanto riguarda, invece, la seconda parte del quesito, relativa ai contenuti contrattuali, dobbiamo precisare che l'attribuzione di quattro giorni aggiuntivi di ferie si applica ai lavoratori che sono inseriti in turni di lavoro che prevedono 6 giorni di lavoro e solo il settimo di riposo.*

*In questi casi, infatti, come si può ben immaginare, la penalizzazione sarebbe macroscopica rispetto a quei lavoratori che hanno la settimana corta (5 + 2).*

*Fruendo interamente dei 25 ferie previsti, tra due lavoratori inseriti in turni diversi, il primo con 6 giorni di lavoro, mentre il secondo con la settimana corta, si produrrebbe una differenza di ben 4 giornate (31 giorni di assenza complessiva, anziché 35).*

*Da tenere presente che per questi lavoratori la penalizzazione resterebbe tale anche se la prenotazione dell'assenza avvenisse per singole giornate. Per questa ragione il CCNL vigente ha ritenuto di dover compensare questa disparità di trattamento, riconoscendo loro una maggioranza di 3 giornate di ferie su base annua.*

*L'articolo 25 del CCNL in questione non è applicabile ai macchinisti perché la normativa per la contabilizzazione delle ferie consente di recuperare il concetto di settimana corta per mezzo dell'intervallo che, fatto salvo alcuni casi specifici, viene associato al riposo settimanale (singolo) anche quando non è espressamente previsto dal turno.*



## AGENDA 2008

*E' in preparazione l'agenda di ANCORA IN MARCIA 2008. Con l'eliminazione del TV80 si è rivelata corretta la scelta di mantenere pressoché inalterata l'impostazione grafica che vorremmo confermare anche per il prossimo anno. Tuttavia, se qualche collega volesse fornire indicazioni o suggerimenti di modifica o integrazione sia sulla parte grafica che su quella degli allegati può inviarci una mail ([inmarcia@tiscalinet.it](mailto:inmarcia@tiscalinet.it)), o un fax 055/4631872 - fs 967/2218 oppure può telefonare al n° 055/480166 - fs967/2218.*

**RINNOVATE PER TEMPO  
L'ABBONAMENTO 2007  
DI ANCORA IN MARCIA,  
RICEVERETE A CASA  
L'AGENDA 2008.**

# Dagli Impianti

## PISTOIA - Festa del Macchinista

Tra le numerose manifestazioni di contorno alla festa del Macchinista del 15 maggio, si sono svolti con soddisfazione dei partecipanti, e coinvolgimento dei numerosi spettatori, un triangolare di calcetto ed un torneo di tennis da tavolo maschile e femminile. Vinti e vincitori si sono poi ritrovati nella più impegnativa gara mangereccia, insieme ai 500 colleghi in servizio e in pensione, che si è svolta successivamente.



Nel triangolare di calcetto ha prevalso la squadra di Milano (nella foto le formazioni di Firenze e Pistoia), al tennis da tavolo Miriam Pisciotta e Zoppi Alessandro.

**Frateschi Guelfo**

## BOLOGNA... e l'OrSA

### CRONACA DI UNA LEGITTIMITA' ANNUNCIATA

*Dopo circa 8 mesi si sono svolte le elezioni dei rappresentanti di base dell'OrSA settore macchina dell'Emilia Romagna. Elezioni fortemente volute dalla maggioranza della struttura nazionale e passate attraverso un "Commissariamento" di fatto ed una contestuale ricerca di nuovi e più accomodanti rappresentanti.*

*Le nuove elezioni hanno sostanzialmente riconfermato chi era rimasto a rappresentare l'OrSA Macchinisti Uniti dell'Emilia Romagna. Ciò a manifesta dimostrazione che è sempre stato legittimato a farlo. Un consenso che non è mai stato messo in discussione dall'interno della Regione.*

*Se "l'uomo cresce con il crescere dei suoi scopi", come sosteneva Friedrich Schiller (poeta, storico e drammaturgo), vale la pena di meditare sull'accaduto.*

**CIRIELLO LUCIANO**



## BOLZANO

Foto di tutti i macchinisti che a Bolzano si sono sempre rifiutati di utilizzare il famigerato VACMA. Questa lotta ha consentito la possibilità di escludere l'apparecchiatura.

Ora dopo il VACMA siamo pronti per la battaglia contro l'Agente SOLO che oltre alla sicurezza peggiorerebbe il nostro lavoro.

**Marangoni Daniele**



## Lettera aperta di Travaglio a Montezemolo

Gentile Luca Cordero di Montezemolo, il presidente di Federmeccanica, che fa parte della Confindustria, dice che l'aumento di 100 euro all'anno chiesto dagli operai è "una proposta ridicola" perché ci metterebbe "fuori dal mercato". E lei ha dichiarato che la ripresa economica dell'Italia è "esclusivamente merito delle imprese". Eppure lei stesso ripete sempre che un'impresa non è fatta solo dagli imprenditori e dai manager, ma anche dai lavoratori. Dunque tutti dovrebbero essere premiati per il loro lavoro. Invece i manager in Italia guadagnano molto di più dei loro colleghi del resto d'Europa, mentre i lavoratori molto di meno. In Italia un operaio guadagna in media, al lordo, 21 mila euro, contro i 29 mila della Francia, i 32 della Svezia, i 35 del Belgio, i 37 dell'Olanda, i 39,7 della Gran Bretagna, i 41 della Germania, i 42 della Danimarca. Qualche anno fa, un tale disse: "se i nostri operai guadagnano poco, le macchine che gli facciamo costruire chi se le compra?" Tra il 2000 e il 2005, secondo l'Eurispes, in Europa gli stipendi sono aumentati del 20%, in Italia del 13,7. Da noi gli stipendi dei lavoratori aumentano ogni anno del 2,7%, mentre quelli dei manager del 17%, otto volte l'inflazione. Le stipendio medio dei primi cento top manager italiani è di 3,4 milioni all'anno, 7 miliardi di lire: guadagnano 160 volte lo stipendio di un operaio, prendono in due giorni quello che un operaio prende in un anno. In ogni caso la Fiat, con le sue mani e con la cassa integrazione, s'è rimessa in sesto grazie a un manager come Marchionne. Che dunque si merita tutti i 7 milioni di euro che guadagna all'anno, poco meno di quelli che guadagna lei. Ma, se il mercato ha un senso, chi ottiene risultati dovrebbe guadagnare molto e chi va male dovrebbe guadagnare poco, o farsi da parte. Mi sa spiegare allora perché, visto come va la Telecom, il manager più pagato d'Italia è proprio Carlo Buora della Telecom, con 18.860 milioni di euro nel 2006 tra stipendio e liquidazione Pirelli? E perché Tronchetti Provera guadagna come Marchionne che ha risanato la Fiat? Poi c'è Cimoli, che ha così ben ridotto l'Alitalia: guadagna 12 mila euro al giorno, quello che un operaio guadagna in un anno. Il presidente di Air France guadagna un terzo: ma la compagnia francese è in attivo, mentre la nostra perde un milione al giorno. Dopo 2 anni e mezzo disastrosi, col buco Alitalia salito a 380 milioni, Cimoli per andarsene ha pure preso 5 milioni di liquidazione. Alberto Lina è l'amministratore delegato dell'Impregilo, capo-gruppo della ditta che smaltisce così bene i rifiuti in Campania: guadagna addirittura più di lei, 7,3 milioni.

Anche lui prende in un giorno quanto un suo operaio guadagna in un anno. Dov'è il mercato? Dov'è la meritocrazia? La prima regola del mercato è che tutti rischiano qualcosa, e chi sbaglia paga. Voi top manager, invece, non rischiate mai nulla. Se avete successo, vi aumentate lo stipendio. Se fallite, ve lo aumentate lo stesso. Se vi cacciano, ci guadagnate una fortuna con le superliquidazioni. Poi passate a far danni da un'altra parte. E se non garantite la sicurezza o la salute dei vostri dipendenti, loro pagano con la vita, per voi c'è l'indulto. Con la certezza di morire di morte naturale, nel vostro letto. Gli operai invece muoiono al lavoro come le mosche, al ritmo di quattro al giorno. Andare a lavorare, in Italia, è più pericoloso che andare in guerra. Ogni anno muoiono 1250 lavoratori italiani, la metà delle vittime delle Torri gemelle, meno dei morti di tutto il mondo per attentati terroristici. E un milione restano feriti. Ora lei, dottor Montezemolo, è preoccupato che il tesoretto si disperda in mille rivoli. Giusto. Ma perché non parlate mai del tesoretto dell'evasione fiscale, 200 miliardi l'anno? E del tesoretto del lavoro nero e sommerso, il 27% del pil, cioè 400 miliardi? E del tesoretto delle mafie, 1000 miliardi di euro? La legge sul falso in bilancio varata dal governo Berlusconi e finora confermata, in barba alle promesse elettorali, dal governo Prodi, consente a ogni impresa di occultare dai bilanci fino al 5% dell'utile prima delle imposte, al 10% delle valutazioni e all'1% del patrimonio netto. Centinaia di milioni di nero legalizzato per ogni grande gruppo. Una sorta di modica quantità di falso in bilancio consentita, come per la droga, per uso personale. Non vi vergognate di una situazione del genere, che vi rende tutti sospettabili? Il "mercato" è anche 25 anni di galera per chi truca i bilanci, come in America: o no? Perché allora non avete detto una parola contro la depenalizzazione del falso in bilancio? Perché Confindustria non fa una grande battaglia per importare in Italia la legge americana sui reati finanziari? Vedrà che, recuperando un po' di evasione, si potranno garantire case, asili e pensioni al popolo dei 1000 euro al mese, che con un giusto aumento di stipendio potrebbero fare un bel passettino in avanti. Perché, come diceva quel tale, "se gli operai guadagnano poco, le macchine che costruiscono chi se le compra?". A proposito: lo sa chi era quel tale? Non era Marx, e nemmeno il subcomandante Marcos. Era l'avvocato Agnelli.

In attesa di un cortese riscontro, porgo saluti



Marco Travaglio