

ANNO XXVI - N. 7 - 2007

ancora

www.ancorainmarcia.it

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

AGENTE SOLO?

MINISTRI,
DIRIGENTI,
SINDACALISTI...

**“VI RITERREMO
PERSONALMENTE
RESPONSABILI!”**

**ULTIMORA
INCIDENTE MORTALE
IN SARDEGNA (PAG. 2)**



Crevalcore, 7 gennaio 2005

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



“VI RITERREMO PERSONALMENTE RESPONSABILI”

La nostra categoria è consapevole di essere ad un punto di svolta della propria storia più che centenaria: la riduzione dell'equipaggio ad un solo macchinista, perseguita dai tecnocrati aziendali come un'ossessione monomaniacale, segnerebbe una cocente sconfitta, il crollo dei livelli di

sicurezza, una disumanizzazione e un indebolimento sindacale, foriero di ulteriori peggioramenti delle nostre condizioni. Mentre prosegue incessante l'opera di convincimento dell'opinione pubblica da parte di Mauro Moretti, anche ai convegni sindacali, sulla necessità dell'agente solo ai treni, per eguagliare in peggio l'Europa, per risanare i bilanci e per consegnare al capitale privato una ferrovia sterilizzata dai costi e dai servizi sociali, noi continuiamo a difendere con passione e caparbia il servizio ferroviario, il nostro lavoro e la sicurezza di tutti. Le ricadute sulla sicurezza, nostra e dei viaggiatori, sarebbero infatti pesanti poiché i miglioramenti tecnologici introdotti possono aumentare alcuni dei fattori di sicurezza, ma non possono sostituire il fattore umano in tutte le situazioni di degrado di mezzi e linee ma neanche nella normalità di una angusta cabina di guida. Ogni situazione di guasto, di malore o di emergenza non vengono, colpevolmente, considerate. Noi non siamo rassegnati a questo arretramento epocale e chi

... chi ci dice
“non c'è nulla da fare, contrattiamo l'agente solo prima che ce lo impongano” aiuta i nostri avversari

ci dice “non c'è nulla da fare, contrattiamo l'agente solo prima che ce lo impongano” aiuta i nostri avversari. Il rischio più grande di questa campagna di opinione è che possa intaccare le convinzioni anche degli stessi macchinisti, vittime della ristrutturazione, e convincere alcuni

dirigenti sindacali a firmare accordi a perdere. Ma man mano che passano le settimane le inizia-

tive e le disposizioni sempre più spregiudicate ed aggressive dell'azienda dimostrano che eliminare il secondo agente dalle cabine di guida è un azzardo. Abbiamo per questo il diritto-dovere di manifestare la nostra contrarietà al degrado delle ferrovie con gli strumenti civili e democratici che la Costituzione ci offre; non ci fermerà neanche la “commissione antisciopero” che tenta di legarci le mani proprio mentre l'azienda picchia duro sui diritti conquistati in anni di lotte. La nostra vertenza sulla sicurezza continuerà a lungo e non consentiremo che i personaggi responsabili di questo attacco concentrico alla sicurezza possano far finta di nulla e restare nell'ombra in attesa del prossimo disastro. Raccogliendo una coraggiosa iniziativa dei macchinisti di Palermo, da tutta Italia gridiamo: “Vi riterremo personalmente responsabili !”

La redazione

SARDEGNA, 3 morti e 7 feriti (4 gravi) ... ERRORE UMANO

La mattina del 15 giugno 2007, nella tratta Nuoro-Macomer, tra Birori e Bortigali, delle Ferrovie della Sardegna, si sono scontrati frontalmente un'automotrice viaggiatori ed un locomotore per la manutenzione. Nell'impatto è deceduto il macchinista dell'automotrice, Cosimo Serra, di 45 anni, di Macomer e due viaggiatori, Elisabeth Anne Kathryn, di 28 anni e Bachisio Arca di 50 anni.

Nel frattempo il nostro A.D., Mauro Moretti, continua ugualmente il suo personale “pressing”, sugli organi di stampa e sull'opinione pubblica, per promuovere l'introduzione dell'agente solo, con cui non si risolvono i problemi di bilancio e si incide sulla sicurezza.





Macchinista solo DIFFIDATI POLITICI-DIRIGENTI-SINDACATI

Una iniziativa partita dalla Sicilia e sottoscritta dai RLS, Carlo Castronovo e Giorgio Ferrara e subito condivisa da centinaia di macchinisti in tutti i depositi d'Italia (Il testo si può scaricare dal sito www.ancorainmarcia.it)

La diffida è stata inviata al ministro dei trasporti Bianchi, ai dirigenti FS Moretti ed Elia ed ai segretari nazionali sindacali: Claudiani (Cisl), Solari (Cgil), Baronia (Uilt), Panella (Ugl), Serbassi (Fast), Romeo (Orsa) e per conoscenza al presidente della Repubblica, al presidente del consiglio ed al ministro Di Pietro.

Diffida per violazione art. costituzionali n. 32 e 41 e art. di codice civile n. 2087 riguardo ad un solo macchinista alla guida dei treni ("Agente Solo")

Visto l'articolo n. 32 della costituzione della Repubblica Italiana recante "**La Repubblica tutela la salute come fondamentale diritto dell'individuo...**";

Visto l'articolo n. 41 della costituzione della Repubblica Italiana recante "L'iniziativa economica privata è libera. Non può svolgersi in contrasto con l'utilità sociale o in modo da recare **danno alla sicurezza**, alla libertà, **alla dignità umana...**"

Visto il D.P.R. del 16 marzo 1999, n. 146 modificato con D.L. 183/200, concernente "Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie..." ed in particolare l'art. 6 punto 7 recante "..., il Ministro dei trasporti e della navigazione può sospendere, con provvedimento motivato, l'efficacia della licenza già rilasciata se ritiene compromessa la sicurezza del servizio di trasporto(1) e l'art. 7 punto 3 recante "ai fini del rilascio del certificato di sicurezza le imprese ferroviarie devono dimostrare il **rispetto delle prescrizioni e delle normative** concernenti i requisiti tecnici e operativi specifici per i servizi ferroviari da espletare, oltre quelli in **materia di sicurezza applicabili al personale**, al materiale rotabile e all'organizzazione interna dell'impresa".

Visto l'articolo cc 2087 recante "Tutela delle condizioni di lavoro. - L'imprenditore è tenuto ad adottare nell'esercizio dell'impresa le misure che, secondo la particolarità del lavoro, l'esperienza e la tecnica, sono necessarie a tutelare l'integrità fisica e la personalità morale dei prestatori di lavoro.

CONSIDERATO

Che il Ministro dei trasporti, la Direzione Generale della Sicurezza, la Holding con l'Amministratore Delegato, la Rete Ferroviaria Italiana e le società di trasporto che operano nella rete ferroviaria italiana, sono orientati a modificare l'organizzazione del lavoro e l'articolazione dei turni di servizio del personale di macchina, richiedendo il servizio ad "Agente Solo", ciò significa un solo agente in cabina di guida, ed in alcuni casi un solo agente per tutto il treno;

- Che l'Accompagnatore treno (capotreno, oggi previsto, domani?) non è abilitato alla condotta del treno, ma solo alla immobilizzazione del materiale rotabile, che quanto

programmato da disposizioni ministeriali, dalle disposizioni 18 e 19 emanate da RFI, dall'introduzione di nuove tecnologie, non risolve il problema del mancato soccorso al macchinista ed ai passeggeri nel caso sopraggiunga un malore a quest'ultimo, infatti qualsiasi soccorso al macchinista o ai viaggiatori potrà essere prestato soltanto raggiungendo il treno nel punto in cui questo è stato arrestato, e non nella stazione più vicina come avviene quando ci sono due agenti abilitati alla condotta del treno. Ben si comprende come non tutti i punti delle tratte ferroviarie siano facilmente raggiungibili da mezzi di soccorso. Siffatta situazione di pericolo si aggraverebbe ulteriormente nel caso di arresto del treno in galleria.

- Per quanto sopra considerato, a tutela della salute del personale di macchina e dei viaggiatori, si

DIFFIDIAMO

L'Amministratore Delegato FS Spa Ing. Mauro Moretti, l'Amministratore Delegato Trenitalia Dr. Vincenzo Soprano, l'Amministratore Delegato R.Fi. Ing. Michele Elia, il Ministro dei Trasporti On. Alessandro Bianchi, da emanare disposizioni, che riguardano l'equipaggio macchina, che non rispettano le leggi summenzionati ed a modificare le disposizioni in merito già emanate e le OO.SS., Claudio Claudiani Segr. Gen. Fit-Cisl, Fabrizio Solari Segr. Gen. Filt-Cgil, Giuseppe Baronia Segr. Gen. Uilt-Uil, Roberto Panella Segr. Gen. Ugl-A.F., P. Serbassi Segr. Gen. FAST Ferrovie, Armando Romeo Segr. Gen. Orsa Ferrovie, in indirizzo a firmare accordi sull'Istituzione dell'Agente solo sul treno che non rispettano le leggi su menzionate.

RITERREMO

L'Ing. Mauro Moretti, il Dr. Vincenzo Soprano, l'ing. Michele elia, l'On. Alessandro Bianchi, Claudio Claudiani, Fabrizio Solari, Giuseppe Baronia, Roberto Panella, P. Serbassi, Armando Romeo, responsabili per eventuali danni a persone e cose.

RLS C. Castronovo
RLS G. Ferrara

In allegato seguono firme dipendenti F.S.



Il contratto, i turni e l'appesantimento del lavoro ci impongono di

RICONQUISTARE LE 8 ORE DI LAVORO!

MACCHINISTI

Qualsiasi lavoro continuativo in linea coi tempi moderni non può superare le 8 ore. Quando poi questo lavoro avviene in ambienti angusti, rumorosi, con un microclima difficile, con orari atipici e irregolari, con condizioni di luce anomale e particolari si può ipotizzare un massimo di 6 ore (non è un caso che per i lavoratori impegnati ai computer sono previste pause considerate lavoro!).

Già in Francia, con l'orario settimanale di 35 ore su sei giorni, la media lavorativa è scesa in molte realtà a meno di 6 ore giornaliere.

Naturalmente, in un mondo di mercato e liberalizzazioni ci sono tante discutibili "flessibilità" più o meno definite anche se a parer nostro una cosa è la flessibilità per certi lavori (es. portineria, uffici ecc.) e una cosa è la flessibilità per quei lavori come il nostro dove l'affaticamento non consente, quell'attenzione necessaria per una adeguata sicurezza.

Per non parlare della discontinuità e dei turni di notte dove la scienza e la ricerca (vedi librettino a parte) hanno rilevato pericoli per la salute e sicurezza completamente trascurati dalle FS.

MACCHINISTI

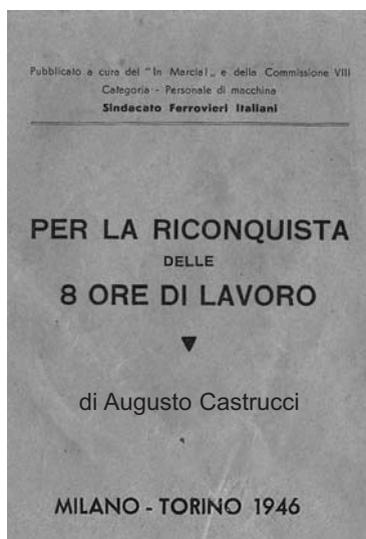
Tra le carote dello straordinario alle quali non pochi hanno abboccato e gli infelici accordi sindacali, sottoscritti spesso da chi non esercita più il mestiere di macchinista, il nostro lavoro ed i nostri turni sono divenuti insopportabili e producono inidoneità (46%), malattie e riducono l'aspettativa di vita rispetto agli altri lavoratori. I turni, in certi casi, sono più incivili di quelli combattuti 100 anni fa dai nostri predecessori.

MACCHINISTI

Più volte nella storia abbiamo perduto le 8 ore massime di lavoro giornaliero conquistate con un compatto sciopero ad oltranza dal 20 al 29 gennaio nel 1920. Più volte le abbiamo riconquistate e oggi dobbiamo farlo di nuovo, non solo per una migliore e civile qualità della vita, ma per riconquistare la nostra dignità di uomini e di lavoratori.



In Marcia del 1920 annuncia la resa del governo e la conquista delle 8 ore giornaliere. Sotto, l'opuscolo con cui Castrucci, dopo il fascismo ripropose la lotta per le 8 ore



GERMANIA:

SI LANCIÒ DAL TRENO

1° giugno 2007. La polizia tedesca indaga sulla morte di un macchinista di 41 anni. Il suo treno, un Eurocity proveniente da Budapest, si è arrestato nei sobborghi di Berlino. Il macchinista non era in cabina di guida. Il suo corpo è stato trovato, ore dopo, a circa 600 m di distanza, vicino alla massicciata. Una vita da soli, attaccato al pedale, a rispondere alla campanella non aiuta certo a risolvere i problemi sociali della vita. Le agenzie hanno definito il fatto come misterioso, ma di misterioso c'è davvero poco.



MA QUALE SICUREZZA...

È accaduto ancora. Un nuovo mancato disastro. A soli 15 giorni dai fatti di Spresiano (TV) ci giunge notizia di un altro episodio del tutto simile. Possiamo continuare a scommettere sulla fortuna e sulla buona sorte ?

Il 3 maggio era accaduto a Spresiano (TV). A soli 15 giorni di distanza, il 18 maggio, è accaduto nella tratta Pescara – Termoli, tra le stazioni di Francavilla e Ortona. Come a Spresiano c'è il Blocco elettrico conta assi. Anche qui c'è un posto di blocco intermedio in mezzo (Tollo). Anche qui la successiva stazione di Ortona ha la doppia protezione interna ed esterna, questa ultima protegge il passaggio dal doppio al semplice binario.

Il treno IC 553, diretto a Termoli, parte da Pescara Centrale intorno alle 15,15. Viene inoltrato a seguito del treno regionale 23939 della Società Sangritana (FAS), effettuato con materiale leggero (minuetto) denominato "lupetto". L'IC 553 viene fermato alla partenza di Francavilla, mentre il regionale 23939 è fermo avanti, al PBI 5 di Tollo. Si attende un precedente treno che liberi la tratta da Tollo alla protezione interna di Ortona.

Il segnale di partenza di Francavilla si dispone a via libera (verde) l'IC 553 parte. Incontra il segnale di avviso del PB 5 di Tollo (giallo). Il macchinista non è ancora in velocità e lascia "scorrere" il treno per avvicinare il segnale del PB 5, ma anziché del segnale di blocco, scorge i due fanali di coda del regionale 23939. **Rapida e fermata a poche decine di metri.** Negli stessi momenti, il 23939 ha avuto il segnale del PBI verde, si è mosso, e subito si è rifermato per intempestiva disposizione a rosso.

Sembra la fotocopia di Spresiano. Stavolta non c'è l'SCMT, ma non sarebbe cambiato nulla. Anche sta-

volta non è successo nulla per la prontezza di riflessi del macchinista, ma anche, dobbiamo dirlo, per tanta fortuna. Infatti, se non si fosse trattato di un minuetto lungo circa 50 metri, e fermo poco prima del segnale poteva andare molto diversamente. Pensate ad un lungo treno merci ...

Anche stavolta, con o senza SCMT poteva essere un disastro.

Altro che tecnologie, altro che sicurezza.

Non possiamo scommettere sempre sulla buona sorte. Diversamente, qualcuno penserà davvero di dotare i mezzi di un corno rosso, discretamente riposto insieme ai mezzi di segnalamento, alla torcia, al cavetto di shumtaggio. Non si sa mai.

IL 25 GIUGNO A TORINO

E' la prima Conferenza del S.S.N. sulla Sicurezza sul Lavoro, promossa dal Governo (25 e 26 giugno 2007). Parteciperanno i Ministri Livia Turco e Cesare Damiano, i Sottosegretari Montagnino e Patta, Parlamentari, Regioni, Esperti e parti sociali.

"Lavorare in salute e sicurezza" è il titolo dedicato alla promozione della salute nei luoghi di lavoro. Si tratta del secondo incontro organizzato dal Governo dopo quello di Napoli nel gennaio scorso.

Oltre alle nostre problematiche, cercheremo di sostenere le ragioni dei servizi prevenzione, spesso a corto di personale e di risorse (organizzative, ma anche economiche). Situazione assai simile a quella degli ispettori del lavoro. Insomma ai buoni propositi e ai proclami occorre affiancare le risorse. Diversamente tutto rischia di diventare solo propaganda.

Macchinisti ... anzi apprendisti, ma DA SOLI ALLA GUIDA DEI TRENI

L'iniziale intervento della Direzione Regionale del Lavoro della Toscana, in linea con le disposizioni sull'apprendistato, aveva correttamente indicato ad FS che tale utilizzazione non poteva realizzarsi se l'apprendista non veniva "fisicamente" affiancato da un Tutor, poiché la specifica attività di conduzione dei treni non permette verifiche a posteriori in caso di errori. Anzi, si rischiano conseguenze con danni a persone e cose e con responsabilità civili e penali.

A seguito di tale comunicazione FS si è "mossa". Così, l'agenzia Confederale Trasporti e Servizi si è rivolta al Ministero del Lavoro. "Udite udite", dalla Direzione Generale per l'Attività Ispettiva" è giunta una comunicazione che prendendo spunto da una norma generica (cioè la possibilità che un tutor segua fino a 5 apprendisti), ignora la effettiva condizione di lavoro in cui si svolge il lavoro del macchinista e smentisce la Direzione Regionale del Lavoro.

Davvero incredibile. Mentre la politica e i mass media parlano di precarietà e di sfruttamento, proprio dagli ambienti governativi arrivano i "siluri" alle strutture periferiche che, in una condizione oggettivamente estrema (un apprendista che da solo guida un treno), ritengono tale utilizzazione non regolare.

Abbiamo informato il Ministro del Lavoro Cesare Damiano con una dettagliata comunicazione. Ci aspettiamo un intervento adeguato, perché se si riesce a sostenere che un apprendista, da solo, può condurre un treno in una grande impresa come FS, non bisogna meravigliarsi se lo sfruttamento e l'illegalità dilaga nei posti di lavoro.



DIFENDIAMO LO SCIOPERO

“In una società pluralista lo sciopero è uno strumento di democrazia. Per questo lo sciopero non deve essere mai represso ma casomai incentivato”.

Lo sciopero non è un diritto riservato ai sindacati ma, come prevede la costituzione, appartiene a tutti i lavoratori.

L'approvazione della legge 146 e l'istituzione della Commissione di garanzia, conosciuta dal mondo del lavoro come “Commissione antisciopero” per aver dalla sua nascita sanzionato sempre gli scioperanti e mai le imprese, ha reso la libertà di sciopero sempre più burocratica e difficile. Oggi pare che il clima sia ancora più pesante: Moretti Mauro a Venezia si permette di contestare il diritto di sciopero perfino ai confederali i quali, secondo lui, dovrebbero, prima di dichiarare sciopero, fare un referendum fra i cittadini che usano il servizio (sic!); il ministro “comunista” Bianchi riduce uno sciopero da 24 ore a 8 ore perché da lui ritenuto “troppo devastante”. Così, anche la commissione di garanzia alza il tiro negandoci il diritto di sciopero perché “soggetti non legittimati a dichiararlo”!

Già nel passato a negarci questo diritto ci avevano provato i confederali che con una lettera spedita il 12-10-87 all'allora presidente del consiglio pretendevano che lo sciopero fosse un loro esclusivo diritto, ma furono sconfitti. È amaro constatare che dopo 20 anni, con un ministro “comunista” ed un governo di centrosinistra si ritorni alla carica con la rimessa in discussione di questo diritto costituzionalmente garantito a tutti.



ANNI '90

Manifestazione del CO.M.U. contro la commissione di garanzia

Si notino Salustri, Di Lisio, Moretti oggi dirigenti dell'OR.S.A. e ci pare troppo assenti e silenziosi di fronte a questi gravi atti liberticidi.

Bertinotti ci risponde (... ma non ci soddisfa...)

Lettera di risposta di Fausto Bertinotti sullo sciopero annullato nelle Fs
Cari ferrovieri, io non ho poteri sulla Commissione ma mi impegno per la difesa dei diritti dei lavoratori

Le Rsu dei ferrovieri hanno chiesto l'intervento del Presidente della Camera in merito alla decisione della Commissione di annullare un loro sciopero. Ecco la lettera di risposta di Fausto Bertinotti.

Gentile signor De Angelis, ho ricevuto la lettera dello scorso 4 giugno, pubblicata su Liberazione il giorno successivo, nella quale i delegati Rsu/Rls dell'Assemblea nazionale dei ferrovieri mi hanno rappresentato la questione di uno sciopero proclamato dai lavoratori delle ferrovie che la Commissione di garanzia dell'attuazione della legge sullo sciopero nei servizi pubblici essenziali avrebbe annullato.

È noto l'impegno da me profuso, non da oggi, nella costruzione di un assetto sociale fondato sulla centralità del lavoro, sulla difesa rigorosa dei diritti e della dignità dei

lavoratori, sulla sicurezza delle condizioni e dei luoghi in cui essi prestano la loro attività. Un impegno che ha segnato la mia esperienza pubblica in passato e che continua notoriamente, con la stessa intensità, anche nella fase presente, ovviamente negli ambiti e con le modalità che mi sono consentiti dalla carica istituzionale che rivesto. Ciò nondimeno, la vostra lettera mi interpella su una vicenda su cui non ho possibilità di intervenire ad alcun titolo: non come Presidente della Camera dei deputati come tale, come è del tutto evidente; né, parimenti, come “referente istituzionale della Commissione di garanzia”, espressione - quest'ultima - che deve essere necessariamente interpretata nel quadro delle disposizioni della legge n. 146 del 1990.

A questo proposito, il disposto legislativo si limita ad at-

tribuire al Presidente della Camera dei deputati il compito di designare, d'intesa con il Presidente del Senato, i componenti della Commissione, ma non prevede alcuna forma di intervento dei Presidenti medesimi sul merito delle singole attività e delle specifiche decisioni della Commissione di garanzia, che vengono da questa assunte autonomamente e sotto la propria responsabilità.

La legge stabilisce per altro un complesso di raccordi informativi tra la Commissione di garanzia ed il Parlamento, che consentono alle Camere di valutare l'andamento del conflitto sociale nel settore dei servizi pubblici essenziali, con riferimento sia ai comportamenti delle parti sociali sia alle decisioni della Commissione di garanzia.

In particolare, le comunicazioni che la Commissione è

tenuta a trasmettere al Presidente della Camera ai sensi dell'articolo 13, comma 1, lettera n), della legge n. 146 del 1990, vengono annunciate all'Assemblea e sono trasmesse alle commissioni permanenti competenti per materia (nel caso degli scioperi nel settore dei trasporti, le Commissioni Lavoro pubblico e privato e Trasporti, poste e telecomunicazioni). Attraverso questo canale il Parlamento, espressione diretta della comunità nazionale, dispone dunque degli strumenti conoscitivi per assumere le proprie determinazioni in materia nelle sedi proprie, sulla base di valutazioni accurate e approfondite e nel rispetto delle competenze fissate dalla normativa vigente.

Le invio il mio saluto più cordiale.

Fausto Bertinotti
Presidente della Camera
dei deputati



Diritti e scioperi

Quella Commissione va ormai oltre la legge

di Piergiovanni Alleva
Diritto del lavoro - Ancona

Una iniziativa preoccupante è stata assunta dalla "Commissione di garanzia" per gli scioperi nei servizi pubblici essenziali, con la delibera adottata nella seduta del 24 maggio 2007. La Commissione ha richiesto ad una organizzazione di lavoratori, e cioè ai delegati Rsu/Rls dell'Assemblea Nazionale dei Ferrovieri, di comprovare la loro "legittimazione" a proclamare uno sciopero per il 16 e 17 giugno p.v., data alla quale le giornate di lotta erano state rinviata dopo una prima proclamazione per i giorni 17 e 18 maggio.

Sostiene in sostanza la Commissione di garanzia che, per ogni azione di lotta sindacale, dovrebbero essere comprovate le modalità, i tempi e le caratteristiche della sua decisione da parte della base rappresentativa, e che inoltre questa dimostrazione dovrebbe essere ripetuta volta per volta, con impossibilità pertanto di "rinviare" un'azione di sciopero da parte del gruppo esponenziale dei lavoratori da una data all'altra.

Qui non si tratta più di regolazione delle modalità esecutive dello sciopero (su cui v. deliberazione 03/32 del 12.2.03), ma di cominciare ad entrare nel merito del quando, come a da chi lo sciopero è stato deciso, e quindi di sindacare non il momento esecutivo, ma quello deliberativo. Se si mette il dito nell'ingranaggio, anche sotto un profilo all'apparenza banale, non sarà – temiamo – più possibile fermarsi, fino a giungere a una regolamentazione di tutte le modalità soggettive, procedurali e – perché no – contenutistiche, nella proclamazione di uno sciopero.

Chiedere a un gruppo esponenziale di lavoratori di dimostrare la sua "legittimazione" a proclamare uno sciopero significa, nella sostanza, aver già negato che lo sciopero costituisca un diritto individuale di libertà di ogni lavoratore. La legittimazione infatti è un concetto limitativo, che discrimina i soggetti titolari di una facoltà d'agire da quelli che tale facoltà non hanno, e pertanto è del tutto evidente che quando si tratta di diritti primari, non ha senso parlare in senso proprio di legittimazione giacché essa coinciderebbe con l'esistenza stessa della persona e, dunque,

non esprimerebbe nessuna valenza limitativa e distintiva.

Da un punto di vista logico e di adeguatezza sociale dei comportamenti, poi, è del tutto evidente che ciò che veramente conta è la volontà di lotta esternata dai lavoratori titolari dell'interesse collettivo, laddove la collocazione temporale della lotta stessa, ad opera di un suo gruppo esponenziale, rappresenta un fatto esecutivo e secondario, le cui possibili variazioni – dovute a varie contingenze – non

implicano affatto una nuova esternazione di quella volontà, dal momento che l'azione diretta non è stata comunque ancora realizzata.

Vi è veramente da chiedersi se la Commissione di garanzia avrebbe dimostrato uno spirito altrettanto fiscale nel caso in cui il rinvio dello sciopero fosse stato comunicato da un soggetto esponenziale, non di gruppi spontanei di lavoratori, ma di associazioni sindacali di lunga tradizione storica e stagionata strutturazione.

ASSEMBLEA NAZIONALE

Roma 2 luglio 2007

Livorno 1964

*Assemblea per le libertà democratiche
introduzione di Di Blasio - Seg. Naz. SFI-CGIL*

"La storia ci ha insegnato che le svolte reazionarie e gli arretramenti sociali sono sempre accompagnati dalla repressione e dalla limitazione del diritto di sciopero".

Manifestazione per il diritto di sciopero

ORE 11 - 13

**SIT-IN DI PROTESTA DI FRONTE
ALLA "COMMISSIONE DI GARANZIA"**

Via Pò (ritrovo ore 10 binario 1 Roma T.ni)

ORE 14 - 17

**Sala Sacro Cuore
(via Marsala 42 - davanti a Termini)**

**CONVEGNO SUL
DIRITTO DI SCIOPERO**

Introdurrà il prof. Piergiovanni ALLEVA

(diritto del lavoro - Università di Ancona)

**Interverranno magistrati,
avvocati, uomini politici, sindacalisti**



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"

"LA GATTA PER LA FURIA FECE I GATTINI CIECHI"

Quando l'evidente bramosia di sanzionare fa perdere il senso

Che la Società aspiri a ottenere una condizione di privilegio autoritario escludendo dalla propria azione la logica del diritto è ormai un fatto assodato. Come sappiamo le cose non stanno andando nella direzione che loro vogliono. Solo la nostra resa può realizzare il loro obiettivo, ma noi non siamo indirizzati a demordere. La cosa nuova che viene a galla nell'esperienza di questo lodo, è il ruolo degli operatori legati ai procedimenti disciplinari. Qui non si tratta più di semplice volontà di affermazione di una politica, né volontà persecutoria, né di semplice incapacità, ma è la perdita del senso logico e della capacità critica per l'ansia di raggiungere a tutti i costi lo scopo. Il lodo in questione, che a prima vista può apparire marginale, da risposta ad una problematica che nelle mani della Società potrebbe acquisire un carattere perverso e di grande opportunità.

Se infatti il lodo fosse stato favorevole alla Società, si sarebbero create le condizioni per la stessa di poter mandare a proprio piacimento le sanzioni senza procedere ai dovuti meccanismi informativi che precedono il procedimento disciplinare, eliminando tutto lo spazio e gli strumenti di difesa del lavoratore.

Il materiale (piuttosto corposo) si trova in sede della redazione di "Ancora in Marcia".

Contestazione e giustificazione

Contestazione inviata dalla società, ma non ricevuta (lavoratore in ferie estive). Di conseguenza nessuna giustificazione era stata presentata dal lavoratore

Provvedimento disciplinare

Facciamo riferimento alla nostra Lettera di contestazione prot.n.5066 (P) del 11.07.06, che deve intendersi qui integralmente richiamata e trascritta, inviatale al suo domicilio con raccomandata A.R. n. 12991131657 del 18.07.06, ed alla quale Lei non ha ritenuto di dare riscontro alcuno, per cui restano confermate le responsabilità contestateLe.

Così stando le cose. Le comuniciamo di avere deciso di adottare nei suoi confronti la seguente sanzione disciplinare: massimo della multa ai sensi dell'art.54 del CCNL.

LODO

Verbale riunione (20 aprile 2006)

In via preliminare il Sig. Fondi deposita memoria scritta ed eccepisce le violazioni del diritto di difesa per violazione dell'art. 7 L.300/70 e dell'art. 61 del CCNL, in quanto Grimaldi non ha mai avuto conoscenza dei fatti che hanno dato luogo all'emissione del provvedimento disciplinare nel caso in cui non venga accolta si richiede la documentazione riferita al procedimento disciplinare per garantire la difesa del lavoratore

.... (la Società) respinge l'eccezione in quanto infondata per due motivi: la contestazione fu recapitata al domicilioquando il lavoratore era ancora in servizio.... Esiste un principio civilistico consolidato in giurisprudenza secondo cui gli atti unilaterali recettivi si presumono venuti a conoscenza del destinatario quando giungono al suo indirizzo (produce sentenza Cassazione del 10/8/2006)

Concludendo il Rappresentante del datore di lavoro chiede la conferma della sanzione opponendosi a qualsiasi richiesta di produzione tardiva di documenti, produzione che sarebbe irritante e illegittima in quanto equivarrebbe ad una non consentita remissione in termini. L'esito del presente procedimento può essere o l'annullamento o la conferma del provvedimento

Verbale riunione di collegio (14 maggio 2007)

..... Il provvedimento disciplinare risulta emesso il 4 agosto 2006 ovvero nel periodo di ferie del Grimaldi, l'Azienda avrebbe potuto e dovuto attendere il rientro dalle ferie e, senza violare la norma contrattuale dei trenta giorni, in quanto la prima raccomandata rientrava nei termini previsti, inviare una nuova contestazione al dipendente e ciò nello spirito di collaborazione tra le parti tenendo conto del fatto che non si tratta di normativa perentoria.

Così agendo l'Azienda ha violato un principio fondamentale quello del contraddittorio tra le parti poiché ha impedito al lavoratore di conoscere il fatto che ha provocato la sanzione impedendogli la relativa difesa e poiché il Rappresentante del datore di lavoro si è opposto ad una remissione in termini non rimane a questo Presidente, sciogliendo la riserva assunta in data 20 aprile 2007, che annullare il provvedimento disciplinare emesso a carico del Lavoratore Grimaldi Claudio in data 4 agosto 2006. Annulla il provvedimento disciplinare emesso da Trenitalia spa a carico di Grimaldi Claudio in data 04.08.2006, pone a carico del Datore di Lavoro le spese del procedimento che liquida in € 450 oltre spese e oneri fiscali.

6 - E 402 A

MESSA IN SERVIZIO DELLA LOCOMOTIVA

Predisposizione

Occorre:

- Chiudere il Sezionatore Batt. (adiacente porta accesso corridoio cab. B)
- Verificare :
 - Il Voltmetro segni almeno 22 V.
 - Chiusura C.C. su entrambi i BM
 - Leve di comando a zero
 - Verificare posizione commutatore 1500/3000 V.
 - Chiusura interruttori automatici MT e BT (eccetto 3FCAT)
 - Posizione "ON" dei commutatori di esclusione, cabina B portella superiore sinistra.
 - Rilevatore Armoniche (cab. post.) inserito.
 - Accensione lamp. Spia IR APERTO e AVARIA LUBRIFICAZIONE e spegnimento lampada ATTESA.

Abilitazione del B.M.

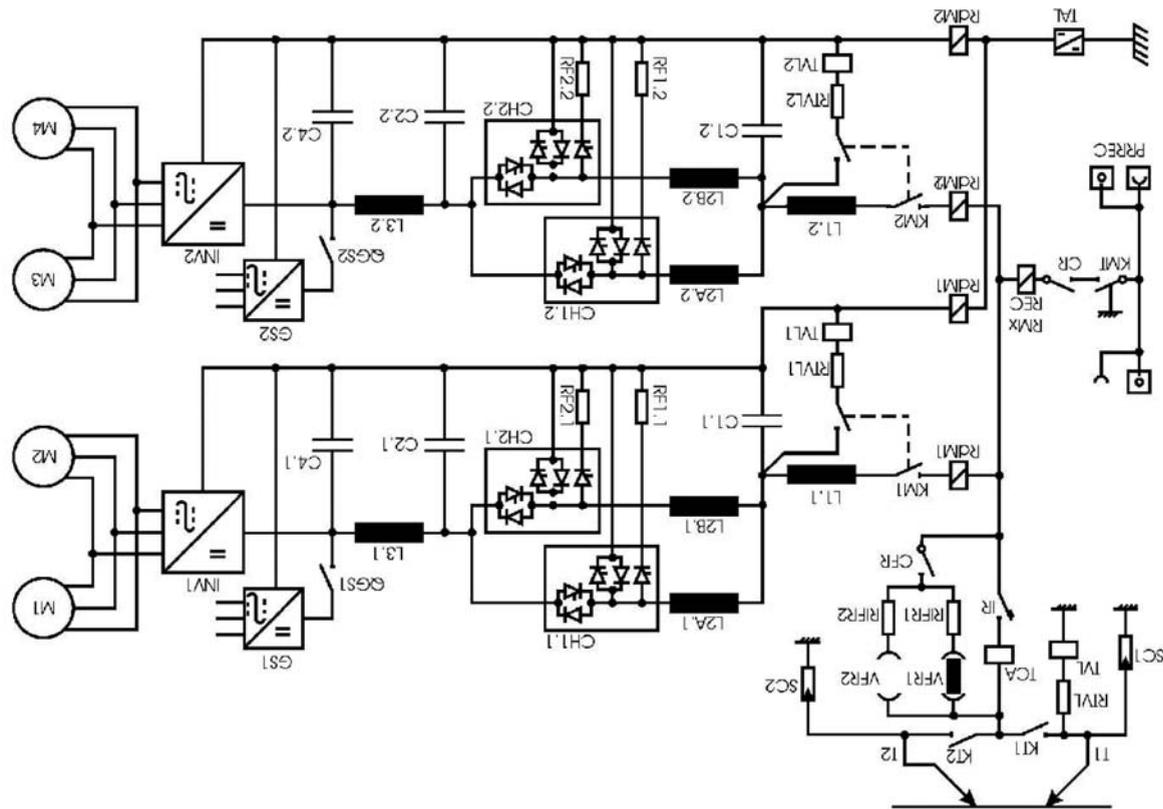
- Inserire e ruotare la chiave di blocco (nera) - Comandare il sollevamento trolley (eventualmente usare la riserva d'aria o il compr. 1° alz. trolley - 3FCAT).
- Premere pulsante Chiusura I.R. (il riassetto IR si può fare solo dal BM abilitato).
- Con pulsante chiusura IR premuto, la Logica di Veicolo, prima di consentire l'alimentazione della bobina di ritenuta IR, attua la carica del filtro rete tramite il contattore CFR e la resistenza RIFR. Durante questa fase la Logica di Veicolo controlla il transitorio di salita della tensione sul condensatore, in modo da riconoscere eventuali situazioni di corto circuito sul filtro stesso o di mancanza della tensione di linea. In tale eventualità la chiusura dell' IR viene impedita e vengono evidenziate sul monitor le opportune segnalazioni.
- Chiudere interruttore GS sul BM (con press. < 8 bar si attivano i Compressori)
- Controllare il carica batterie (a regime devono indicare almeno 29 Volt).
- Controllare configurazione apparecchiature AT/MT dalla pag. "Stati" della diagnostica.
- Alimentare la Condotta Generale (con serbatoio principale a regime)
- Disinserire il freno a molla (il manometro posto in alto in ogni cabina di guida deve indicare almeno 5 bar di pressione).
- L'alimentazione del freno a molla è derivata dai Serbatoi Ausiliari; i quali sono alimentati dalla condotta generale attraverso il distributore e dalla condotta alimentazione freno tramite la valvola regolatrice di alimentazione.
- Verificare funzionamento REC
- Verificare carica bombole antincendio da apposita linguetta.
- Premere per 2" pulsante ANTINCENDIO, verificando accensione e suoneria.

Accostamento al treno

Per accostarsi ai respingenti, avvicinarsi, frenare la loc. con il freno diretto portare gradualmente l'assorbimento visualizzato sul dinamometro a 150 KN e non oltre (a Loc. ferma l'inserzione avviene con un ritardo di circa 6") e allentare piano il moderabile, se avviene lo slittamento della loc. a volte può accadere che la Logica stessa ripeta il test con conseguente perdita di tempo.

E 402 A - 3

CIRCUITO DI POTENZA AT/MT



E 402 A - 5

MODULI

La possibilità di utilizzare i motori asincroni per la trazione è legato alla presenza di una parte elettronica notevolmente complessa, in grado di variare contemporaneamente e con precisione frequenza e tensione ai capi dei motori e con funzionamento reversibile durante la frenatura: La frequenza di alimentazione dei motori può variare tra 0,3 Hz (loc. ferma) e 120 Hz (vel. max), la tensione efficace arriva a 3240 v che corrisponde ad una tensione intermedia di 4200V. Come si vede dal "circuito di potenza", si ha un inverter per ogni coppia di motori, che fornisce la trifase regolata in tensione e frequenza alimentato da un chopper che eleva e stabilizza la tensione di linea al citato valore di 4200v. Alla tensione intermedia è collegato il Gruppo Statico che fornisce la media tensione ad ausiliari e carica-batterie.

L'insieme così composto, che comprende la trazione, i relativi ausiliari per la ventilazione, compressore e carica-batterie, va a comporre un blocco funzionale relativamente autosufficiente, chiamato "Modulo".

Gli interventi nel caso di anomalie alla parte elettronica di potenza si riducono sostanzialmente, a:

- esclusione di un azionamento, con relativo GS che resta in funzione
- esclusione di un GS con azionamento funzionante
- esclusione completa del modulo (azionamento + GS).

Tutti e tre possono essere attuati direttamente dalla logica di veicolo, ma solo nel caso in cui non sia presente una massa (con conseguente apertura I.R. e necessità di sezionamento). La logica attua l'esclusione per via elettronica, bloccando il comando di accensione dei diodi controllati.

Quando il chopper elevatore è fermo, il G.S. viene alimentato alla tensione di linea, come succede quando l'invertitore è al centro anche con azionamento non escluso. Il P.d.M. può invece comandare o l'esclusione del G.S. o quella del modulo intero, perché interviene comandando il sezionatore A.T. (tramite il comando dei commutatori B.T. (vedi pag.10/13). L'intervento del P.d.M. a seguito di apertura I.R. si riconduce alla ricerca e l'eliminazione di una massa, con il sezionamento di un modulo, poi eventualmente dell'altro (3SEA1/2) verificando dal monitor se l'avarità è ancora presente. Avendo trovato il modulo in avaria è possibile tentare l'esclusione del solo G.S. corrispondente, per avere tutto lo sforzo di trazione. Non ottenendo invece risultati restano solo le parti in comune, ovvero quelle a monte dei sezionatori KM : sostanzialmente il contatore del REC ed il circuito di prearica del filtro rete (peraltro ridondato sia nel fusibile che nella resistenza).

COMMUTATORE TCN DELLA LOCOMOTIVA (escluse le loc. 402 002-005)

Per il telecomando la loc. ha una centralina posta in corridoio dietro la porta di cabina A. La centralina ha un commutatore a tre posizioni, manovrabile con la chiave nera di banco.

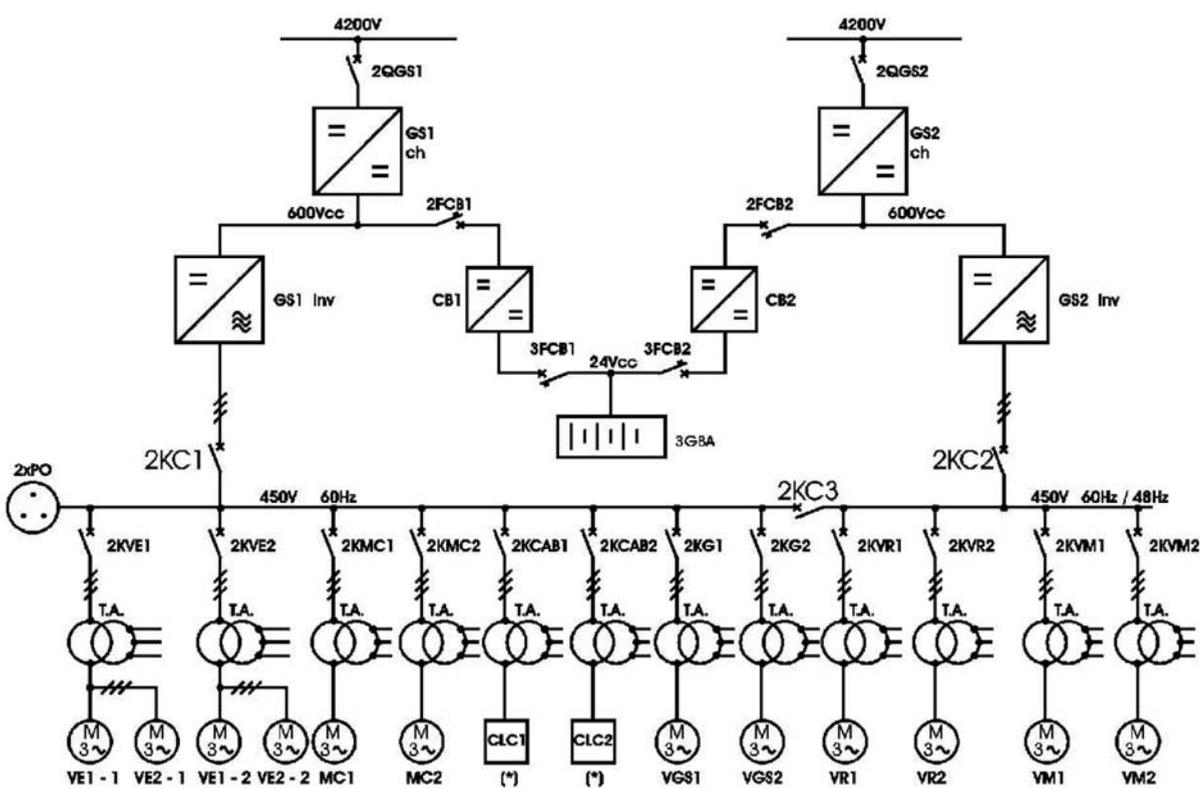
- posizione 0 (centrale)
- posizione TCN (ruotato a sinistra)
- posizione TCN* (ruotato a destra)

Attualmente il commutatore deve stare con qualsiasi tipo di treno nella posizione TCN*.

4 - E 402 A

GENERALITÀ

CIRCUITO SERVIZI AUSILIARI



E 402 A - 7

Traino della locomotiva

In caso di invio della loc. in composizione inattiva occorre: 1) il controllo del livello olio dei 4 riduttori per mezzo della pagina "stati". In caso di livello SUFFICIENTE è possibile effettuare una percorrenza max di 1200 Km; in caso di livello INSUFFICIENTE o nel caso non fosse possibile rilevare il livello, la loc. dovrà essere visitata dal personale di manutenzione che segnalerà sui libri di bordo le condizioni di viaggio.

2) Controllare la Disinserzione del freno a molla che dovrà essere in posizione di "srenato". E' sufficiente che la loc. sia alimentata con la sola Condotta Generale o Principale, purché il Distributore freno sia regolarmente inserito (pag. 16). Nel caso in cui sia alimentata la sola C.G. ed il Distributore sia isolato occorre disattivare manualmente il freno a molla di entrambi i carrelli (vedi pag.22).

Nel successivo stazionamento, ove non sia stato possibile ripristinare la funzionalità del freno di stazionamento (alimentazione condotta principale o generale), l'immobilità della stessa deve essere assicurata calzando opportunamente le ruote.

Antisaltante - Antipattinaggio Il controllo è automatico.

Anticabraggio

Con dispositivo Anticabraggio attivo la regolazione limita automaticamente del 10% la coppia ai motori del carrello anteriore senso marcia. Il carrello posteriore resta a piena potenza.

Antiserpeggio

Qualora uno o più ammortizzatori antiserpeggio risultino, durante l'esercizio, inefficienti per evidente perdita di olio o rottura anche parziale dei loro organi di attacco, si dovrà ridurre la velocità a 160 Km/h fino a termine servizio.

Diagnostica

Il sistema diagnostico acquisisce e fornisce indicazioni al Macchinista; le informazioni vengono fornite tramite il monitor posto sul BM a banco abilitato e veloc. < a 3 Km/h. l'utilizzo è previsto dalla GDA.

Le segnalazioni di ESCLUSO relative ai MODULI o GS avvengono solo in seguito ad apertura dei sezionatori AT (tramite gli appositi interruttori di esclusione).

La Diagnostica che acquisisce anche informazioni dalle L.V. e dalle Regolazioni non interferisce in alcun modo col comportamento funzionale della macchina, pertanto un'avaria del sistema diagnostico non pregiudica il corretto funzionamento della locomotiva.

Entrambi trolley in presa

Nelle situazioni di difficoltà captazione della corrente (PGOS art. 93/3), quando è necessario mantenere entrambi i trolley in presa, limitare la velocità a 150 Km/h fino a termine corsa.

S. I. L.

Limita la corrente max assorbita a valori selezionabili tra gli estremi di 600A (min) e 3000A (max), da evitare entrambi; è consigliabile tenerlo fra 1500A e 1900A, sulle linee normalmente percorse salvo problemi di tensione dovuta alle sottostazioni:

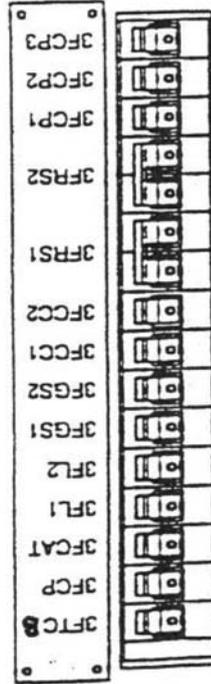
Indicazioni del dinamometro di banco

L'indice rosso determina il valore proporzionale sia allo spostamento angolare della leva di sforzo LCA/LCM, sia alla caratteristica Sforzo/Velocità che al numero degli azionamenti inclusi.

L'indice bianco indica il valore dello sforzo effettivamente erogato.

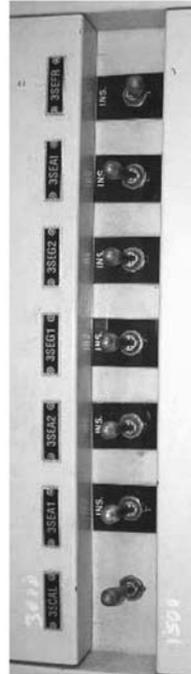
10 - E 402 A

INTERRUTTORI MT e BT Quadro cabina "B"



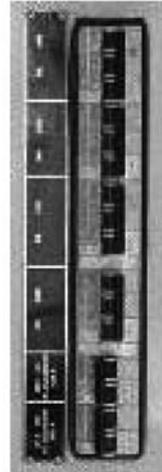
Stotz 1° fila portella sx

- 3FTCB - Alimen. Telecomando Nodo B
- 3FCC1 - Alimentaz. Contr. Car. Batt. 1
- 3FCC2 - Alimentaz. Contr. Car. Batt. 2
- 3FCAT - Compressore 1° alz. Trolley
- 3FL1 - Alimentaz. Logica Veicolo 1
- 3FL2 - Alimentaz. Logica Veicolo 2
- 3FGS1 - Alimentaz. Contr. GS1
- 3FGS2 - Alimentaz. Contr. GS2
- 3FRS1 - Alimentaz. Piastra Rip. Segnali 1
- 3FRS2 - Alimentaz. Piastra Rip. Segnali 2
- 3FCP1 - Alimen. Centr. Parizzi canale "A"
- 3FCP2 - Alimen. Centr. Parizzi canale "B"
- 3FCP3 - Alimen. Centr. Parizzi canale "C"



Escluditori (Capocchioni) 2° fila portella sx

- 3SCAL - Imp. Tens. Linea. 3000/1500
- 3SEAI - Esclus. Modulo 1 (Az.+GS1)
- 3SEAZ - Esclus. Modulo 2 (Az.+GS2)
- 3SEGI - Esclus. G.S. 1
- 3SEG2 - Esclus. G.S. 2
- 3SEAI - Esclusione Antincendio
- 3SEFR - Esclusione F.E.



ITVa ITVb ICRa ICRb Ris. Ris.

Stotz 3° fila sotto portella sx

- IVT a - Interruttore scaldavetri cab. "A"
- IVT b - Interruttore scaldavetri cab. "B"
- ICRa - Gruppo scaldiglie cabina A
- ICRb - Gruppo scaldiglie cabina B
- Ris. - Riserva
- Ris. - Riserva

E 402 A - 9

PROVA APPARECCHIATURE

Da effettuare nelle modalità previste dalla GDA le prove:

- FRENO
- FAV
- RS
- REC
- SABBIERE

• PROVA ANTINCENDIO

Il funzionamento dell'antincendio è:

Semiautomatico con guida dalla locomotiva;

Intervento comandato dal macchinista al manifestarsi della segnalazione di banco.

Automatico con guida dalla semipiota;

Intervento è attivato in maniera autonoma dal dispositivo a seguito della segnalazione.

Alla messa in servizio dopo i controlli su: stotz 3FAI chiuso, commutatore 3SAI inserito, stato carica bombole, premere il pulsante AI sul banco di manovra controllando l'efficienza della segnalazione ottica ed acustica, effettuare eventualmente, commutazione della L.V.

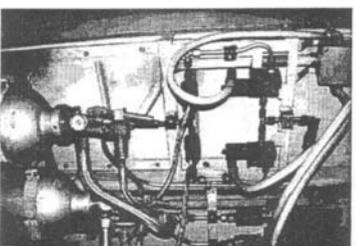
Nel caso di:

- Intervento dell'apparechiatura.
- Inidoneità dell'impianto (messaggio di avaria/esclusione a monitor).
- Inefficienza di entrambe le segnalazioni (ottica ed acustica) del banco abilitato **DEVE ESSERE SOSTITUITA LA LOCOMOTIVA.**

La locomotiva è inoltre dotata, per motivi antirfortunistici, di un comando di attivazione dell'impianto Antincendio esterno. Tale comando è costituito da un pulsante, situato all'interno di un riparo in vetro, posto centralmente su entrambe le fiancate.



Comando esterno attivazione antincendio



Bombola AI in corridoio

• PROVA delle Lampade spia, della segnalazione acustica MEMOCARTA dell'impianto tachigrafico e della LOGICA di VEICOLO.

Con banco abilitato, trolley in presa GS attivati, premere il pulsante "Prova Lampade" sul BM, oltre alla prova di accensione di tutte le lampade di segnalazione sul BM, si avrà la segnalazione acustica antincendio e antisaltante e l'indicatore di velocità si porterà alla velocità di ~ 220Km/h (funzionamento MEMOCARTA).

8 - E 402 A

OPERAZIONI DA ESEGUIRE PER ACCEDERE ALLE APPARECCHIATURE AT

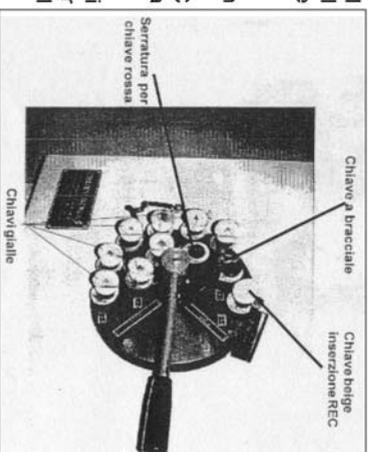
a) Se inserito, disinserire il REC, e sul KTM liberare la chiave a bracciale. Il possesso della chiave a bracciale garantisce:

- la condotta del REC a massa
- la leva del KTM bloccata in posizione MASSA REC
- la chiave d'inserzione REC (beige) bloccata nella propria serratura sul KTM.

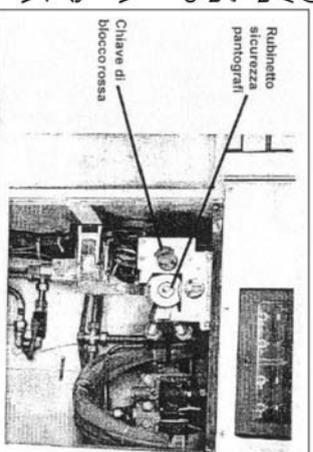
b) Ruotare ed estrarre la chiave di blocco NERA sul BM e dopo aver controllato l'effettivo abbassamento del trolley.

c) Inserire e ruotare la chiave NERA nella serratura del rubinetto di sicurezza comando trolley (ragno) posto nel vano del 1° alzatamento trolley (cabina B). Ruotare di 90° la maniglia rossa del rubinetto comando trolley, dopodiché ruotare di 90° ed estrarre la chiave ROSSA di blocco dal rubinetto di sicurezza.

d) Portarsi con la chiave ROSSA davanti al KTM
Inserire nel KTM, e ruotare la chiave ROSSA di 180° in senso orario.
Ruotare in basso la leva di MASSA TROLLEY.
Ruotare ed estrarre da KTM le chiavi di colore GIALLO in numero necessario ai comparti AT-MT da ispezionare.



Chavi gialle KTM



RAGNO

ACCESSO ALL'IMPERIALE

In caso di ispezione delle apparecchiature poste sull'imperiale della locomotiva, occorre eseguire le seguenti operazioni:

- prelevare dal KTM una chiave GIALLA
- Posizionare correttamente la scaletta di salita in corrispondenza della portella di accesso all'imperiale (corridoio).
- Inserire e ruotare di 90° la chiave nella serratura della portella di accesso all'imperiale per ottenere lo sblocco della serratura stessa; successivamente la portella può essere aperta agendo con chiave quadra sulla medesima serratura.

Per chiudere i vani AT-MT e la portella di accesso all'imperiale e ritornare in possesso della chiave di blocco NERA, si dovranno eseguire le suddette operazioni nell'ordine inverso.

La salita sull'imperiale non è ammessa per il PDM.



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	De 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		
	Marcianise	Curcio Carmine		
	CAMPANIA	Napoli	Acierno Andrea	Arena Amedeo
		Napoli	Piccioli Rosario	Veneruso Giuseppe
	Salerno	Avallone Gaetano		
	Battipaglia	Catalano Vincenzo		
	Cervignano S.to	Bongiovanni Michele		
	FRIULI V.G.	Trieste	Trotta Giuseppe	
Udine		Pianta Flavio	Scarpati Massimo	
	Bologna	Malvone Luigi	Corvino Archimede	
	Bologna	Palumbo Roberto	Recchia Antonio	
	EMILIA R.	Parma	Bertolini Andrea	
		Piacenza	De Paolis Roberto	
	Rimini	Galvani Savio		
	Cassino	Cocuzzoli Luigi	Cocuzzoli Luigi	
	LAZIO	Orte	Sorbara Antonio	Sorbara Antonio
		Roma	Crociati Marco	Badoni Maurizio
	Roma	Testa Roberto	De Angelis Dante	
	Genova	Disperati Alessio	Nicoletta Agostino	
	Genova	Del Grande Roberto(P)	Coruzzi Maurizio	
	LIGURIA	La Spezia	Vergassola Giovanni	
Savona		Ressia Stefano	Tonelli Paolo	
Ventimiglia		Cassini Isio		
Brescia		Marchese Michele		
LOMBARDIA	Cremona	Signorini Renato	Malara Antonino	
	Gallarate	Bordonaro Vincenzo		
	Milano	Mariani Matteo	Sbarra Raffaele	
	Milano	Romano Pasquale		
	MARCHE	Ancona	Della Lunga Fabio	Pisciarelli Roberto
MOLISE	Campobasso	Esposito Bruno		
	Alessandria	Bagnus Fabrizio	Gigantino Giovanni	
PIEMONTE	Novara	Musso Massimo		
	Torino	Smaldone Remigio		
	Bari	Sede Orsa Tangari (P)		
	PUGLIA	Foggia	Rinaldi Leonardo	
Lecce		Imbriani Antonio (P)		
SARDEGNA	Cagliari	Murru Luigi	Pilia Marco	
	Sassari	Nuvoli Antonia	Lo Giudice Antonio	
SICILIA	Palermo	Di Girolamo Giuseppe	Contorno Maurizio	
	Arezzo	Bartolini Michele	Chiarini Guido	
	Campiglia	Raspanti Massimo		
	Chiusi	Baccioccola Ivo	Miscio Siliano	
	Firenze	Grimaldi Claudio	Marzani Vincenzo	
	Firenze	Toscano Matteo	Strano Glauco	
	TOSCANA	Grosseto	Consiglio Giuseppe	Meini Fabio
		Grosseto	Puccioni Bruno (P)	
	Livorno	Cufari Filippo	Lombardo Giuseppe	
	Livorno	Vittoria Salvatore		
	Pisa	Martini Moreno		
	Pistoia	Buganini Alessandro		
	Pontremoli	Mariani Maurizio		
	Siena	Roggi Stefano	Cundari Giuseppe	
	TRENTINO	Bolzano	Mennitti Marco	Marangoni Daniele
		Trento	Papi Giovanni	
VENETO	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 -
 Mandateci la vostra mail avrete le notizie
 dell'ultima ora)

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

LE NOSTRE PUBBLICAZIONI

Sono disponibili le "Guide Pratiche"
 dei seguenti mezzi di trazione:
 E 656 - E 646/424 Navetta - E 444 R - E 656 CE -
 632/633/652 I e II parte - Ale 601
 - Ale 642 - ETR 450 - ETR 460
 - TD 345/668 - TD 445
 È in pubblicazione a schede sul giornale la E 464
 Di prossima pubblicazione a scheda la E 402 A

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



**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.; visita guidata alla
 città. Cena tipica; assicurazione; per informazioni
 tel. in redazione.



Liberalizzazioni: é l'ora delle regole?

di Roberto Testa - Roma

A Roma un convegno promosso dall'Orsa.

Come si concilia il termine "liberalizzazioni" con la parola "regole"?

Sembra un'evidente contraddizione in termini in quanto dalla prima volta che abbiamo sentito parlare di liberalizzazioni abbiamo capito che voleva dire una cosa soltanto: abbattimento di tutte quelle "regole" che erano state faticosamente conquistate con lotte, scioperi e molte fatiche da parte di chi ci aveva preceduto; insomma le "regole" esistevano, si chiamavano tutele e diritti dei lavoratori e sono state spazzate via dalle cosiddette "liberalizzazioni" perché a altro non sono servite: a intervenire massiccia-

mente sul costo del lavoro, a aprire estese campagne di licenziamenti e cassa integrazione, a abbattere e falciare i diritti dei lavoratori, a far arretrare di decenni il modo di lavorare di milioni di persone, a accentrare e creare monopoli che oggi detengono poteri economici e finanziari nei più disparati settori e che manovrano indisturbati per accrescere i loro profitti sulla pelle di chi lavora (soprattutto se giovane, precario, immigrato o comunque ricattabile).

Ricorderete senz'altro i famosi lacci e laccioli di cui si lamentavano i presidenti di Confindustria già dai decenni trascorsi: pensate che saranno mai disposti a concedere regole (magari ferree) se ricavano fastidio dai lacci o da qualsiasi altro tipo di legame?



Cassino: No all'agente solo

A gennaio 2007 un nutrito gruppo di Rsu, macchinisti e capotreni aveva scritto alle Segr. Reg. del Lazio per denunciare che i servizi allora svolti a doppio agente sulla relazione Roma-Cassino dalla Dtr Lazio sarebbero stati assegnati a agente unico; solo il 6 giugno é stato possibile ottenere un incontro (il giorno 9 sarebbero cambiati i turni!) e un nutrito gruppo di macchinisti ha accolto i segretari intervenuti per dibattere quanto espresso nella lettera: non si può effettuare il servizio ad agente unico dove non esistono le condizioni previste dalle norme (disposizioni di Rfi, telefonia di servizio, gallerie) e dalle leggi (DM 388/03) sul pronto soccorso nei luoghi di lavoro. Inoltre la relazione di ben 140 km soffre da sempre degli stessi problemi (affluenza dei viaggiatori elevatissima, nebbia, gallerie, marciapiedi di stazione ridotti, materiali obsoleti e malfunzionanti).

I macchinisti presenti si sono dichiarati disposti a mettere in atto iniziative di lotta e chiedono di essere supportati dalle Segr. Regionali.

Attraverso questo articolo voglio testimoniare la loro richiesta di essere appoggiati anche dagli altri macchinisti, di Roma come degli impianti confinanti; il loro é un invito a tutti i macchinisti per aprire una stagione di lotta all'agente unico.

Luigi Cocuzzoli - Cassino

Chiusura di scali ferroviari

In Campania, come in altre regioni, saranno impresenziati definitivamente scali ferroviari che nel passato hanno segnato una storia, uno sviluppo sociale ed un punto di riferimento quotidiano per molti ferrovieri e cittadini. Avellino, Cancellò, Caserta, Casoria, Pontecagnano, Scafati, Sessa Aurunca, a noi più vicini, non saranno gli ultimi della lista (visto il piano d'impresa 2007-2011) a chiudere i battenti in nome dell'economia di mercato, della produttività e dei bilanci redditizi. I manovratori, verificatori e formatori che lavorano o meglio lavoravano in queste località, dovranno trasferirsi dove l'azienda ha più opportunità, senza incentivi senza vincoli di distanza come purtroppo è sottoscritto dallo stesso CCNL in relazione a comprovate esigenze tecniche, organizzative e produttive. Possono essere esclusi dai trasferimenti coloro i quali hanno compiuto i 50 anni d'età e quelli nella tutela della legge n.104/92 ma mi domando in un impianto definitivamente chiuso cosa faranno? I disagi logistici, personali e familiari dei lavoratori, sono considerati marginali, mentre i vantaggi economici aziendali sono prioritari. Su questa strada non possiamo avviarci passivamente soprattutto, quando i giochi sembrano già stati fatti, ma dobbiamo lottare evidenziando l'incongruenza tra uno scenario critico e pericoloso a tutti noi e il vantaggio economico di pochi privati. Tutti siamo preoccupati a) per i centri abitati dove lo smog supera spesso la soglia d'attenzione in parte causata dal traffico d'autoveicoli con conseguenza di malattie respiratorie, b) per le strade ed autostrade congestionate dal traffico che lievitano sempre di più scenari d'incidenti mortali anche per causa di trasporti di merci eccezionali e pericolose, c) per i trafori e gallerie non rassicuranti al passaggio d'innomerevoli tir, d) per la viabilità impossibile su ruote gommate in periodi di neve e condizioni atmosferiche avverse, però allo stesso tempo assistiamo increduli alla chiusura di scali ferroviari costruiti nel passato nei cuori cittadini. Trasportare merci e viaggiatori nel cuore delle varie città col trasporto ferroviario da soluzioni a molti di questi problemi inoltre incrementando soprattutto il traffico merci, personale e bilanci tornano al loro posto. Le strutture già vi sono il personale lo stesso è la volontà organizzativa che manca. Perciò alle riduzioni salariali, alle restrizioni dei diritti e agli aumenti dei carichi di lavoro in particolare per personale di macchina, si aggiungono oggi per noi ferrovieri instabilità e incertezza del posto di lavoro dovuta non certo al mancato impegno del lavoratore!

Carmine Curcio Marcianise



Il lavoro a turni

- Una necessaria presa di coscienza
- Un binario lungo, ma che è indispensabile percorrere

di Carlo Fasani

Il giorno 8 giugno, presso la sala Pirelli dell'omonimo grattacielo, sede della regione Lombardia si è tenuto il convegno: **Il lavoro a turni - il testo unico sulla salute e sicurezza sul lavoro. Ricadute sulle condizioni di vita e di lavoro.** Il convegno è stato organizzato dal gruppo della "Talpa" di Milano, da "Ancora IN Marcia" e da "Medicina Democratica". Hanno contribuito alla riuscita dell'iniziativa, il folto numero di partecipanti, specialisti e personalità del mondo scientifico, oltre naturalmente l'intervento molto qualificato di rappresentanti RSU e RLS del mondo del lavoro (ferrovieri, addetti sanità, metalmeccanici, chimici, ferrovieri svizzeri)

L'intento di questa iniziativa, è stata ridare slancio all'azione delle forze più sensibili del mondo del lavoro, al fine di riprendere, ognuno per il suo settore, un dibattito costruttivo sia sulle proprie esigenze più urgenti, sia in prospettiva di riconquistare un serio e costruttivo discorso collettivo con tutta la classe lavoratrice.

Il lavoro a turni è una necessità irrinunciabile nel moderno sistema produttivo, attualmente interessa circa il 20% dei lavoratori, proporzione destinata sicu-



mente a crescere in futuro.

La necessità di allungare il periodo di funzionamento dei servizi e dell'industria (si pensi ad esempio al settore dei trasporti, alla grande distribuzione, al ricorso di turni anche nell'industria), pone la necessità di allungare la disponibilità di manodopera.

Come dimostrato dalla ricerca scientifica tutto ciò causa ai lavoratori seri problemi di adattamento, alterando cicli naturali frutto dell'evoluzione biologica, arrivando infine ad influenzare la qualità della vita, con serie conseguenze per la salute.

Oltre a provocare patologie il lavoro notturno modifica l'intero sistema di relazioni sociali ed affettive, determinando nuove abitudini e ritmi di vita assolutamente non naturali.

Le capacità produttive messe in campo dall'economia capitalistica hanno consentito l'accumulazione di immense ricchezze, come mai si era visto nella storia dell'umanità. La ricerca esasperata del profitto - condizione cardine del modo di produzione capitalistico -, fa sì però che non avvenga l'equa distribuzione delle risorse materiali prodotte, facendo passare in secondo piano l'utilizzo di metodi produttivi più sicuri, puliti ed economici.

Il recente dibattito politico e sociale sugli infortuni sul lavoro (l'Italia è in coda alla classifica Europea), ha in parte ridato a questo tema un nuovo slancio.

Diventa necessario che questo dibattito non rimanga chiuso nella "stanza dei bottoni", ma coinvolga in prima persona i soggetti a cui è rivolto: **i lavoratori.**

La necessità non più rinviabile di prendere coscienza dei problemi, passa dalla conoscenza degli stessi. Strada o meglio binario, che abbiamo senza paura già iniziato a percorrere.

Questo dibattito però non deve rimanere isolato ma deve cercare laddove possibile, il contributo della scienza, al fine di una comprensione delle problematiche che sia il più completo possibile. In diverse occasioni nel passato questo è stato possibile e la presenza dei relatori intervenuti al convegno dimostra che questa è la strada da seguire.

SICUREZZA SUL LAVORO: IN AULA AL SENATO IL TESTO UNICO

E' iniziata la discussione parlamentare della legge delega che porterà (forse) all'adozione di un Testo Unico sulle norme per la salute e la sicurezza sul lavoro. Il disegno di legge prevede alcune norme immediatamente applicabili (dopo l'approvazione del Parlamento) ed altre che dovranno essere emanate dal governo in successivi decreti. Il provvedimento non risponde ancora alle aspettative del mondo del lavoro avendo mantenuto una posizione complessivamente molto timida su alcuni punti cruciali quali l'apparato sanzionatorio rimasto inadeguato. Illuminante il parere del Senatore Felice Casson sulle sanzioni:

"Sono eccessivamente blande e non idonee a reprimere penalmente un fenomeno così grave; configurano le violazioni di norme antinfortunistiche da parte dei datori di lavoro o degli altri soggetti quali semplici contravvenzioni. Ciò risulta inaccettabile, mentre continuano a verificarsi incidenti sul lavoro in ogni parte d'Italia. Come è perfettamente comprensibile da chiunque, l'entità microscopica della sanzione, la mortificante sproporzione tra la stessa e il «titanico precetto» del quale essa è posta a presidio, rende desolantemente la norma proposta, come la stragrande maggioranza di quelle poste a difesa del lavoro e dei lavoratori, appena meno seria ed imperativa di una grida della Milano del diciassettesimo secolo".



“ANCORA IN MARCIA”

di Matteo Mariani - Milano

Nelle assemblee di macchinisti che si stanno svolgendo, molti colleghi, soprattutto giovani, chiedono in che modo può agire un “movimento” che non è un sindacato? Come gli 11 punti della “consultazione”, arriveranno al tavolo della discussione?

In realtà il “movimento” promuove le rivendicazioni contenute nella consultazione nazionale. Non sappiamo chi dovrà negoziarle. Ciò che ci interessa è il livello di mediazione che dipende principalmente dai rapporti di forza che solo i macchinisti, insieme, possono determinare.

Se diamo uno sguardo al passato, troviamo esempi di movimenti che hanno saputo mettere in atto iniziative, ed ottenere dei risultati; e non mi riferisco solamente alla storia, ormai mitica, del COMU, che solo in una seconda fase si costituì in sindacato, ma che iniziò il suo percorso come movimento, appunto, ottenendo già in quella veste importanti successi; dobbiamo pensare anche alla storia più recente, quando, come movimento di ferrovieri abbiamo raggiunto traguardi importantissimi.

Dobbiamo ricordarci che quattro nostri colleghi erano stati licenziati a seguito della trasmissione Report, e i sindacati li avevano scaricati dicendo “l’hanno fatta grossa”. Poi è stato licenziato Dante De Angelis per aver rifiutato il VACMA, e alcuni sindacalisti (non tutti in verità) parlavano di “gesto estremo, esagerato”, ma non hanno nemmeno bocciato sul nascere l’ipotesi di riassunzione di Dante in altra azienda e/o con altro profilo.

E non dimentichiamo il VACMA, installato ormai su quasi tutti i mezzi, che i sindacati già a ottobre 2004 avevano accettato di far passare, con qualche piccolo ritocco, come le touche e punti di reiterazione. Anche l’OrSA, dapprima più combattiva, alla fine aveva approvato la sperimentazione di Fiumicino, con un VACMA un po’ meno fastidioso, le poltroncine più comode, i punti di reiterazione e il pedale che non andava premuto sempre.

Ebbene, se avessimo lasciato fare a

loro:

i colleghi di Report sarebbero ancora licenziati, De Angelis sarebbe altrove a fare qualcos’altro e il VACMA ce lo avremmo ancora così com’era, o al limite con qualche piccola modifica.

Invece, proprio i ferrovieri, e, in particolare i macchinisti, prima con il “12 gennaio”, nato dopo Crevalcore, e poi con l’Assemblea Nazionale, nata dopo il licenziamento De Angelis, sono riusciti a sbloccare queste situazioni, ed oggi abbiamo gli ex-licenziati al lavoro, e il VACMA dissociabile su moltissimi mezzi.

Questo “movimento”, è utile ricordarlo, non è stato solamente un movimento di opinione.

Il solo fatto che i ferrovieri si riunissero autonomamente, ha costretto i sindacati a darsi una mossa, nel tentativo di non essere scavalcati, tant’è che nei loro documenti hanno iniziato a comparire le questioni della sicurezza e del Vacma; poi la vicenda De Angelis e infine dei licenziati.

Il movimento ha agito per sensibilizzare sia l’opinione pubblica, che le istituzioni, fino a giungere ai pronunciamenti unanimi di Consigli Comunali, regionali e finanche della Commissione parlamentare, fino al Ministro dei Trasporti.

Sono stati proclamati scioperi, usufruendo del diritto, previsto dalla Costituzione.



Matteo Mariani

E poi, in particolare per il VACMA, sono state fondamentali le azioni di rifiuto dei mezzi messe in atto dai macchinisti di tutta Italia, nonostante la maggior parte dei sindacati le osteggiassero, ciò li ha costretti ad azzerare i vecchi accordi e riformularne di nuovi, fino a prevedere la disgiunzione del Vacma.

I mezzi per agire, quindi, li abbiamo!

Saremo abbastanza forti per metterli in atto? La storia dice di sì.

La nostra capacità di azione e la nostra efficacia non dipenderà dal fatto che siamo o meno un sindacato, né dall’essere o meno sponsorizzati da una o da nessun sindacato o partito, ma da quanta spinta i macchinisti sapranno dare al movimento.

Impegnamoci dunque con la raccolta firme, con le assemblee in tutta Italia, e portiamo la discussione sui temi che ci stanno a cuore in tutti gli impianti, perché il movimento cresca, e veda una partecipazione sempre più attiva da parte del maggior numero possibile di macchinisti.

ASSEMBLEA A GENOVA

di Disperati Alessio - Genova

Interessante assemblea, quella del 29 maggio a Genova: la presentazione ai macchinisti liguri dei risultati del convegno di Firenze del 17 aprile, con la presenza di Dante De Angelis e di Claudio Grimaldi, ha spinto molti a partecipare e a intervenire, soprattutto fra i giovani. Osservazioni pertinenti sono uscite proprio da alcuni di loro, che, guardando più avanti, hanno posto la questione della rappresentatività, cioè di come, vista l’unanime sostanziale condivisione della proposta da parte dei presenti, fare in modo che essa diventi oggetto di trattativa contrattuale. Dalla discussione è comunque emerso che, allargando il consenso sui contenuti della piattaforma, non si potrà non fare i conti con essa. Più saremo a sostenerla, quindi, più essa avrà forza propria.



BOLANO (Reggio C.)

di Roberto Scuto - Reggio Calabria



È vero che i momenti brutti accomunano gli uomini.

È vero che la categoria dei macchinisti ha un non so che di magico rispetto alle altre.

Affermo ciò perché ho vissuto l'assemblea del PdM, di lunedì 11 giugno 2007 in quel di Villa S. Giovanni, assaporando quelle sensazioni che non vivevo più da anni, dove insieme a circa 60 colleghi ho respirato, di nuovo, l'aria pulita della concretezza, pur sapendo il momento difficile che stiamo attraversando per questi continui e repentini cambiamenti aziendali dove a pagarne le spese è principalmente la categoria del macchinista.

Bellissima è stata l'introduzione di Dante De Angelis che toccando tutti i punti cardini della categoria, dalla scarsa sicurezza nei luoghi di lavoro ai turni pesanti di notte, ha reso sensibile l'animo dei presenti dando motivi validi per una nuova aggregazione di tutti i macchinisti.

Carmine Curcio ha fatto un'ottima descrizione della situazione catastrofica della Cargo e dell'aggressività aziendale nel gestire la mobilità "forzata" di quei macchinisti che devono passare alla Pax N/I di NA, ha dato pure la sua completa disponibilità ad unire le forze di tutti noi per la conquista di un futuro lavorativo migliore.

Una valida carrellata nel campo legale è stata data dalla gentile presenza dell'Avvocato Giovanni Golotta, il quale ha descritto in modo ottimale e minuzioso le incoerenze contrattuali riguardanti

l'accettazione preventiva sindacale, facilmente rilevabile nella premessa del CCNL vigente, e dichiarando la propria disponibilità per un percorso di supporto legale con la categoria.

Il pensionato (?) Ezio Gallori, sanguigno e combattivo più che mai, ci ha quasi bacchettato affermando che non bisogna mai mollare la presa, bisogna invece continuare a lottare per tenere ciò che si è conquistato facendo sentire alla controparte la presenza pulsante della categoria tutta e il ruolo importan-

te che essa svolge nel processo aziendale.

Calmò, riflessivo e profondo è stato l'intervento di Roberto Testa che ha portato una sua testimonianza vissuta in un incontro con i colleghi inglesi toccando il nervo scoperto dell'Agente Solo e gli sviluppi negativi di questo "nuovo" vestito che l'azienda vorrebbe farci indossare.

La chiusura dei lavori è stata affidata a Claudio Grimaldi che con sintesi organica e completa ha portato tutta la sala a riflettere sull'attuale panorama politico-aziendale, su una ripresa di coscienza della categoria e sul ruolo importantissimo che il giornale Ancora IN MARCIA, collante tra i macchinisti, sta svolgendo anche con queste assemblee.

Toccante, poi è stato l'intervento del collega Domenico Romeo, che incurante della sua delicata diatriba aziendale, ha sensibilizzato l'assise nell'aderire alla cassa di solidarietà tra ferrovieri.

Genuino e sincero l'intervento del collega Orazio Modafferi che con animosità ha incitato tutti i presenti a riorganizzarsi e riprendere la lotta.

Tutti hanno voluto dare, durante i rispettivi interventi, un segno di solidarietà a me e a Sandro Vincenzi vittime di una spoliatura ingiusta dei ruoli di RSU/RLS fatta dalla segreteria regionale OrSA di Reggio Calabria.

Chiusa l'assemblea, (come facevamo ai vecchi tempi durante gli scioperi) nella mensa aziendale abbiamo fatto fuori il pescespada dello stretto di Messina bagnato dal buon vino e da tanta allegria.

VENEZIA S.L.

E' il 14 giugno 2007. La sala biblioteca del DLF di Santa Lucia non è certo piena. Meno di 20 i presenti e non tutti di Venezia. Apre gli interventi Claudio Grimaldi ripercorrendo velocemente la storia IN MARCIA, l'intreccio con le vertenze promosse dai macchinisti e l'indubbio ruolo svolto dal giornale all'interno della categoria. Roberto Santi evidenzia l'attacco a cui è sottoposto il macchinista e, quindi, l'esigenza di realizzare forti momenti di aggregazione tra i macchinisti, per spostare la discussione dall'agente solo alla maggior sicurezza e dalla produttività esasperata all'umanizzazione dei turni. Gli interventi di alcuni presenti hanno esaminato i perversi effetti dello straordinario sui comportamenti di gran parte dei colleghi. Alcuni, entrati nel macchinista, ma provenienti da altri settori, hanno lamentato una scarsa capacità del sindacato di affrontare le problematiche quotidiane, in particolare, l'assegnazione dei servizi di macchinista è gestita dal 303 in modo incontrollato e ciò condiziona molto i comportamenti dei macchinisti.

QUESITI

a cura di Savio



Domanda

Con i cambi turni estivi il nostro turnista ha predisposto in una giornata fuori turno una riserva di 10 ore dalle 7,00 alle 17,00 è legale tutto ciò? Mi sembrerebbe una forzatura del contratto in vigore grazie per una vostra risposta.

Macch. Giacomo Pasca Sassari

Risposta

La prestazione massima giornaliera diurna è stabilita dal CCNL vigente in 10 ore massime, è prevista una riduzione a 8 per i servizi effettuati ad agente unico.

In linea di principio, quindi, non ci sarebbe alcuna forzatura se il comando del servizio di riserva, oppure la sua programmazione in turno sia, appunto di dieci ore se il servizio viene svolto a doppio agente.

Il problema però si pone in relazione alla reale possibilità di utilizzare il personale in posizione di riserva sino alla decima ora, dal momento che qualsiasi sostituzione imprevista non potrebbe comunque avvenire oltre la prestazione massima, inoltre, nell'ambito della possibile utilizzazione del personale che potrebbe essere comandato all'effettuazione di servizi parziali ad agente unico oppure a sostituire personale in servizi programmati ad agente unico, per i quali è prevista una riduzione della prestazione a 7 ore.

Per questa ragione sin dai primi mesi di applicazione del vigente CCNL si pose il problema della durata della riserva, anche per le esigenze operative e di inserimento in un turno rotativo che già in passato prevedeva prestazioni di 8 ore.

I sindacati e l'azienda, con l'accordo del 20 ottobre 2003, concordarono che il turno di riserva non dovesse superare le 8 ore per i servizi di riserva, traghettamento, spinta e manovra, effettuati a semplice agente.

Nulla venne precisato in ordine ai servizi a doppio agente, per i quali valgono quindi i limiti contrattuali che prevedono la prestazione massima giornaliera di 10 ore.

Pertanto, nel caso in esame, l'inserimento di un periodo di riserva di 10 ore non è una forzatura contrattuale nel caso sia effettuata la riserva a doppio agente e il personale non venga comandato ad effettuare operazioni di cui sopra ad agente unico.

Nel caso in cui la riserva sia prevista ad agente unico o si venga comandati ad effettuare una prestazione ad agente unico resta valido il limite di 8 ore.

Domanda

L'azienda ha turnificato una giornata a 10 ore di lavoro, con condotta promiscua DA-AU, così composta: Inizio lavoro 05.10; partenza 05.40 dalla stazione di A con treno n° 27213; arrivo in B ore 05.50; partenza da B con treno 12202 ore 06.10 e arrivo in C ore 07.50; invio materiale per il deposito con partenza da C ore 08.10, arrivo in deposito ore 08.25 più accessori; VOC (1 ora) dal Dep a C. (Questo servizio di andata a Doppio agente). Il servizio prosegue a semplice agente: Alle ore 11.49 si riparte da C con la vettura 2515 fino a D ore 12.43 dove si effettua cambio volante e si continua a AU con arrivo in B alle 13.27. Rientro in sede con vettura da B ad A ore 14.42. In base all'art. 22 com. 2.6 e all'art. 14 com 2.3.3 è regolare la giornata descritta?

Macch. Lombardi Salvatore

Risposta

La prestazione effettiva ad agente unico, prevista in questa giornata di turno, inizia alle ore 11,49 e termina alle ore 14,42, pertanto, sarebbero state superate le due ore che consentono l'elevazione a 10 ore anche nei casi di utilizzazioni promiscue.

Infatti, il contratto non stabilisce distinzioni tra i generi di prestazione rese dal personale e quindi anche le vetture, soste, tempi accessori e medi ecc. erano da intendersi connesse all'effettuazione del servizio ad agente unico di condotta.

Invece, con l'accordo del 20 ottobre 2003 si predispose l'ennesimo regalo alla società, infatti, il terzo capoverso del punto 5 dell'accordo sopra citato (agenda pag. 106), prevede quanto segue: "I tempi (2 ore) da considerare per la determinazione della prestazione massima giornaliera per i servizi ad agente unico comprendono l'attività di condotta o di scorta ad agente unico e le attività accessorie ad essa connesse..."

Con questo accordo, in pratica, si distingue nettamente il genere di prestazione che concorre alla determinazione delle due ore di prestazione ad agente unico per verificarne la possibile elevazione in caso di prestazione promiscua.

Nel nostro caso, quindi, la prestazione ad agente unico inizia dalle ore 12,43 e termina alle 13,27, pertanto, il servizio diventa perfettamente conforme alle norme vigenti.



FIRENZE

L'anonimo poeta

La LUNA e l'OMO MORTO

.....

e quando quella uscì da nube oscura
il macchinista desolato fissò
verso la luna gli occhi e così disse:

“ O santa Dea tu che alli nostri antichi
eri compagna nei remoti scali
mentre aspettavano che impianti nimichi
ruotassero a via libera i segnali
ascolta noi che ti guardiamo amici
alla lucetta fioca dei fanali.

Allora a Doppio Agente era il servizio
ora si va da soli ed è un supplizio.

Noi ora abbiamo a fianco quest'aggeggi
- il Vigilante VACMA col pedale -
sempre sperando che non venga peggio,
vista l'ottusità aziendale.

Per questo io da te aiuto chieggiò:
il lavorar così mi fa star male,
non basta a Agente Unico il servizio
ora c'è questo ca...#.@.# d'artificio. ”

La Luna a quel pregar la nube aperse
visto del macchinista lo sconforto
e sussurrò: “ Queste son cause perse,
l'uomo si guasta e non se ne fa accorto,
ti sei ridotto in condizioni avverse
e ti ritrovi accanto l' OMO MORTO.
Spero soltanto che tu te la cavi
a ragionar col mazzo delle chiavi

Dagli Impianti

ROMA - “Nuovi segnali”



La foto che vedete sopra è stata scattata a **Roma Termini, binario 4**, in occasione dei recenti lavori di sistemazione di alcuni marciapiedi di stazione. Non sono mai stato un maniaco del Regolamento Segnali, ma non riesco ad abbinare un comportamento corretto del macchinista di un treno davanti a tale segnaletica. Soprattutto la freccia mi lascia perplesso! Siamo sempre più convinti che sia necessario un controllo autorevole e qualificato, sicuramente esterno a RFI, per vigilare sul corretto rispetto dei regolamenti e della sicurezza, per noi ed i viaggiatori.

Macch. Marco Crociati - I.T.P. Roma S.L.

MONSELICE - No parking

Cari Amici;

....., nel n.4 del nostro giornale nella rubrica tecnica (464-35) si parla del parking della loc.464 e delle modifiche in via sperimentale all'art. 6 dell' IPCL. Tali modifiche sono state introdotte da una circolare di RFI del 2003, ma non sono state ancora recepite dall'IPCL e nell' ultima modifica ritirata nel marzo 2007 non vi è menzione del parking della loc 464. In particolare ricordo il divieto di abbandonare i mezzi in attività di servizio art. 3 comma 4 dello IPCL. Si può disporre in parking solamente se la cabina di guida o la semi-pilota restano presenziate da agenti abilitati. Non si può assolutamente usare il parking nel cambio banco nei servizi ad Agente unico di macchina , perchè si abbandona il mezzo con gli organi in presa. Vi informo inoltre che un collega di Venezia è stato punito con un giorno di sospensione per non essere stato trovato in macchina mentre quest'ultima era in modalità parking e cito testualmente la contestazione “ ovvero in condizioni tali da recare pregiudizio alla sicurezza dell' esercizio”. In definitiva parking si solo a condizione che vi sia un secondo agente che presenzi.....

Giuseppe Bonantini

L'AFORISMO DEL MESE

di Maurizio Badoni - Roma

“Adoro i partiti politici: sono gli unici luoghi rimasti dove la gente non parla di politica”.

Oscar Wilde

ASSEMBLEA NAZIONALE DEI MACCHINISTI

Dopo diverse assemblee ed il lancio di una consultazione fra i macchinisti riteniamo necessaria una

Riunione a **FIRENZE**

**presso il D.L.F. (ore 10-17)
il 17 luglio**

- Verifica dei risultati della consultazione
- Agente solo
- Turni di servizio
- Situazione Cargo e contratto
- Varie

Le delegazioni regionali sono pregate di riportare i risultati della consultazione e riferire della situazione esistente nelle loro località.



W l'unità dei macchinisti No all'Agente solo