ANNO XXVI - N. 9 - 2007

ancora

www.ancorainmarcia.it

IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

LA SICUREZZA?



MINISTERO DEI TRASPORTI E DELL'AVIAZIONE CIVILE

RIPETIZIONE DISCONTINUA DEI SEGNALI IN MACCHINA

1969

DIREZIONE GENERALE SERVIZIO MATERIALE E TRAZIONE

Peraltro, poichè la discontinuità dell'informazione rappresen ta per sua natura un elemento di minor sicurezza, si conviene che il sistema non deve sostituirsi alla visione diretta del segnale da parte dell'agente di guida, ma deve piuttosto considerarsi un eusilio. 1969

La ripetizione discontinua (l'equivalente dell'attuale SCMT) non è ritenuta sicura

TRFI Ritorni di Esperienza

2007

DCM VENEZIA RE 1 Pagina 3 di 5

... quindi niente impedisce al DM ... di far partire un altro treno con il segnale a via libera. Il SCMT, correttamente funzionante, ripete l'aspetto del corrispondente segnale e quindi in questa situazione non può "accorgersi" della presenza del treno ...

Pagina 5 di 5

... una serie di errori che potevano portare ad un <u>risultato</u> catastrofico, evitato solo perché, per fortuna ed abilità/esperienza del PdM, il treno seguente ha potuto arrestarsi tempestivamente.

2007

L'SCMT soppianta la Ripetizione continua che diviene secondaria o ininfluente. Ma le indagini di RFI sui mancati disastri (vedi Spresiano) mostrano la verità...

Zioni: tel. 96 //2218 oppure U22,252.218, nelle ore di urricio anche U25,480 Ioo; TaX U52,4651872 - connene 1.f.

corriamo ai ripari
ALTRO CHE AGENTE SOLO



LA TECNOLOGIA "SICURA"

La propaganda che FS sta dispiegando sui mass-media, relativamente ai livelli di sicurezza della rete e agli enormi investimenti tecnologici fatti in FS, non ha prece-

denti.

Abbiamo addirittura letto che la sicurezza sarebbe garantita a prescindere dalle condizioni psico-fisiche del macchinista.

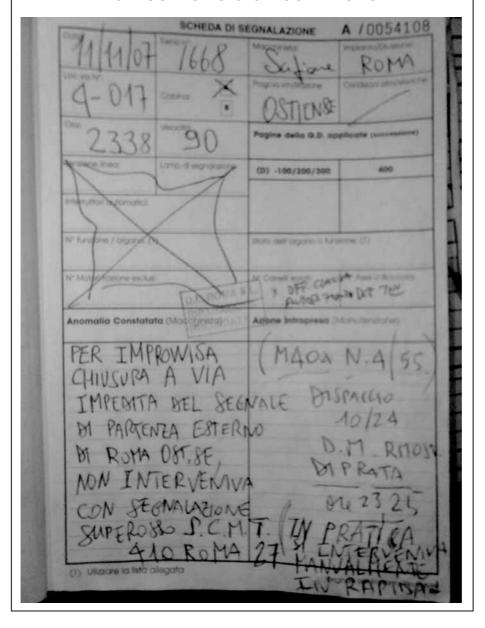
S.C.M.T. "EFFICIENTE" ...

Non "vede" il binario occupato quando il segnale è verde (Spresiano) e talvolta non riconosce nemmeno il segnale rosso (Roma Ostiense). Insomma...

TRANSITA CON IL ROSSO

Il PdM, dopo aver redatto la segnalazione, chiarisce chi ha fermato il treno : "In pratica si interveniva manualmente in rapida".

Non servono altri commenti



E' orami chiaro che l'attacco al doppio agente in macchina è frontale, portato in grande stile e su larga scala, al fine di convincere i politici e l'opinione pubblica che è l'ora di passare al macchinista solo. Infatti, solo così, solo se la "politica" e l'opinione pubblica spingeranno anch'essi per eliminare il secondo agente in macchina, la nostra dirigenza aziendale potrà assumersi la responsabilità di una scelta cosi criminale senza rischiare di pagarne le conseguenze.

E' questa la partita che si sta giocando.

Ma la posta in gioco, non è solo la nostra condizione di lavoro, ma la nostra stessa vita, la nostra sicurezza e quella dei viaggiatori; una "posta" che non può essere una variabile dipendente dalle esigenze di bilancio.

Tutto questo accade mentre le indagini eseguita da RFI sui mancati disastri (Spresiano), proprio su quelle linee a "tecnologia sicura", dicono che la "fortuna ed abilità/esperienza del PdM" hanno evitato una catastrofe le cui dimensioni sarebbero state equivalenti, se non peggiori, di quelle di Crevalcore.

Le conclusioni di RFI sono apprezzabilissime: "La tecnologia aiuta l'uomo, in tutti i campi a gestire i processi in maniera più efficiente e sicura; l'uomo però deve essere pronto, preparato e sicuro nel sostituirsi in qualsiasi momento alla macchina quando essa lo abbandona e lo costringe improvvisamente a ritornare ai vecchi metodi".

Come sempre accade le relazioni tecniche fanno i conti con la realtà dei fatti, le considerazioni politiche sono ... politiche.

Prepariamoci quindi a questa battaglia di verità, con gli strumenti che la nostra storia di lavoratori e di macchinisti ci mette a disposizione.

TORNIAMO UNITI



ASSEMBLEA NAZIONALE DEI MACCHINISTI

MACCHINISTI

Su questi obiettivi dobbiamo ritrovare l'unità della categoria, aprire un confronto costruttivo con tutti i sindacati e un percorso comune con i ferrovieri che condividono con noi i disagi del lavoro e i valori di uguaglianza, di giustizia sociale e di pace in un mondo del lavoro dove l'emancipazione sia un traguardo di progresso e di civiltà. Il presente documento è stato sottoposto a discussione e verifica di tutto il personale (iscritti e non iscritti a qualsiasi sindacato). Adesso è necessario sostenere questa piattaforma promuovendola tra i lavoratori poco informati e negli ambienti sindacali.



LA PIATTAFORMA RIVENDICATIVA

- regole vincolanti per tutte le aziende ferroviarie su orario e salario; riunificazione dei macchinisti della società Trenitalia; valorizzazione del trasporto merci in ferrovia come esigenza collettiva e sociale;
- 2) opposizione agli annunciati esuberi di personale; attivazione delle assunzioni e dei trasferimenti, assicurando pari opportunità e garantendo condizioni di lavoro adeguate anche alle donne;
- 3) un diverso e ridotto orario di lavoro per chi fa i turni sulle 24 ore e, in particolare, i turni aciclici e irregolari (8 ore max di giorno e indicizzazione del lavoro notturno); ampliamento del periodo considerato notturno alla fascia 0-6; divieto servizi notturni consecutivi; minimo 50% doppi riposi con ripresa turno dopo le 8.
- doppio agente in macchina per le evidenti maggiori garanzie di sicurezza che offre, oltre ad evitare isolamento e disagio psicologico con conseguenti costi sociali non conteggiati;
- 5) limite normativo dell'impegno mensile e riposi fuori residenza solo se concordati con RSU e se interessanti almeno una parte della fascia oraria 3-4. Durata minima di 7 ore, oppure di 8 se è previsto il pasto.
- 6) riconoscimento delle responsabilità, dei rischi e dei disagi del mestiere attraverso una maggiorazione retributiva sulla parte fissa (220 Euro) e una rivalutazione del 50% di tutte le comp. acc.; diritto al recupero dell'intera festività, prescindendo dal tipo di coincidenza con il turno.
- riconoscimento del lavoro del macchinista come "usurante" ai fini dell'anticipo del pensionamento; adeguate tutele economiche, normative e previdenziali in caso di inidoneità;
- abolizione della disponibilità pura con l'introduzione dei turni in bianco per tutti i disponibili; corsi di aggiornamento programmati direttamente nel turno di lavoro;
- 9) eliminazione del lavoro precario e attribuzione ai giovani degli stessi diritti (E.R.I., ferie, ecc.);
- riconoscimento dei tempi per il ritiro, la lettura e l'aggiornamento delle pubblicazioni, per indossare e dimettere la divisa, per gli spostamenti da e per la residenza amministrativa quando il lavoro inizia o termina fuori dall'impianto di appartenenza;
- 11) condizioni logistiche adeguate ed accessibili anche alle donne (pause, servizi igienici, ecc.); fascia oraria per diritto al pasto come per tutti gli altri ferrovieri (12/14 e 19/21); adeguamento del valore del Tickets; maggiori rigidità normative per i turni non concordati.

Giovedì 6 Dicembre 2007

Saloncino DLF Firenze ore 10-16

INCONTRO GIOVANI

- Il lavoro del macchinista
- I problemi dei giovani. Ipotesi, proposte e soluzioni per il futuro

La difesa e la riconquista dei diritti necessita della mobilitazioni, della energia e delle idee dei giovani.



IN BALIA DI UN "CERTIFICATO"

Ci dicono che è tutto a posto. C'è il DIS che registra ogni nostra azione. I dati vengono memorizzati da qualche parte e poi, "qualcuno", quando serve, va a controllarli.

E i segnali? E' tutto a posto. Il loro aspetto viene registrato e memorizzato da qualche parte. Poi, se serve, "qualcuno" va a controllare e certifica il loro aspetto. Di che preoccuparsi?

E' tutto a posto. Intanto, ci scendono, ci mandano a scuola e poi a visita ... quando va bene. Se non va bene, e se restiamo vivi, veniamo processati penalmente. Spesso non è nemmeno sicure l'errore. E' tutto a posto. Tutto regolare, tutto certificato.

Non dimentichiamoci di quei colleghi che sono sotto processo...

ROCCASECCA

PROTEZIONE ROSSA?

I macchinisti sostengono che era a via libera.

Le indagini sono state chiuse. Il Pubblico Ministero di Cassino, Beatrice Siravo, ha chiesto il rinvio a giudizio dei due macchinisti molisani che il 20 dicembre di due anni fa erano alla guida del treno Sora-Campobasso che tamponò l'interregionale fermo a Roccasecca. Un tamponamento vio-

lentissimo con un pesante bilancio: due morti e settanta feriti. Ebbene, la procura sostiene l' «errore umano». L'accusa è di omicidio colposo plurimo e disastro ferroviario colposo. Entrambi i macchinisti, più volte interrogati dal P.M., hanno sempre sostenuto la tesi del difetto dell'impianto semaforico, senza mai cadere in contraddizione, portando testimonianze di altri colleghi che hanno riferito di anomalie agli impianto

semaforici. In tal senso si esprime la consulenza tecnica, redatta dall'ing. Vito Pascale di Bari, nominato dai due macchinisti Perizia che contrasta con quella del professor Diana e dell'ingegner Belforte, nominati dal Pubblico Ministero.

CASALECCHIO GARIBALDI

L'incidente è quello del 30 settembre 2003, quando, nella stazione di Casalecchio alle porte di Bologna, il treno 11432 proveniente da Porretta ha terminato la sua corsa contro un tronchino: un morto e diversi feriti.

A che punto siamo con il processo? Per un vizio formale si deve ripartire da capo.

A quel tempo, la nostra rivista titolò così la notizia: VERDE, ROSSO, DEVIATA E TRONCHINO.

Così ha sempre sostenuto il macchinista.

Come per Roccasecca, non c'è solo la sua dichiarazione, ma esistono diverse testimonianze, certificate con rapporto redatti anche prima dell'incidente, da cui emergono irregolarità ed anomalie al segnalamento di quella stazione

La particolarità di quell'evento fu anche la presenza, in cabina di guida, di un istruttore il quale, di fronte alla notizia del "certificato" di RFI (segnale di partenza rosso), non "ricorda" l'aspetto del segnale di protezione. Una singolare coincidenza con la vicende raccontata nella pagina a fianco.

Pubblichiamo uno stralcio di un volantino dell'OrSA

IN FERROVIA PREMI A GOGO'!!!

"Pare siano state liquidate, non si capisce a quale titolo, somme a favore di alcuni particolari e privilegiati ferrovieri. Almeno questo è quello che in questi giorni ci viene segnalato, con molta indignazione, da numerosi colleghi.

Da queste segnalazioni risulta che nei mesi scorsi siano state liquidate ad alcuni lavoratori di FERSERVIZI somme importanti, diverse migliaia di euro, in taluni casi addirittura come assegno ad personam. Se la cosa dovesse risultare vera, a quanto pare ci sono i riscontri, ci troveremmo dinanzi ad una situazione particolarmente grave. Mentre i ferrovieri tutti aspettano il rinnovo del contratto da tempo scaduto ed il pagamento del premio di risultato degli anni 2005 e 2006 l'azienda elargisce premi senza un apparente motivo, non si sa neanche con quale criterio; almeno noi non lo sappiamo, ma, a questo punto, vogliamo saperlo.

Chiediamo quindi alla dirigenza aziendale di fare immediatamente luce e di riportare in trasparenza quello che a tutti appare poco chiaro. Perché questi premi? Secondo quale accordo? Perché a questi pochi eletti e agli altri ferrovieri no? Perché agli altri ferrovieri si chiedono solo sacrifici?"



ERA ROSSO... O C'È DIVENTATO?

L'errore umano è sempre più comodo, più tranquillizzante, di un errore del sistema, perché la soluzione è un semplice provvedimento (penale e/o disciplinare) a crico dell'umano che ha commesso l'errore. Un errore dell'apparato è invece molto più complicato e le responsabilità si trovano molto più in alto. Come macchinisti siamo in balia del sistema. Il segnale era rosso, di conseguenza la colpa è nostra. Ma quali riscontri abbiamo? Quali oggettive verifiche? Come è possibile fidarsi? L'episodio che raccontiamo di seguto è davvero incredibile ed è utile a capire quanto sarebbe importante, ad esempio, avere una telecamer che registri l'aspetto dei segnali.

di Claudio Grimaldi

E' il 13 ottobre 2007. Il materiale del treno 9310, un ETR 460, è stato "garato" in binario 11 di Roma Termini. Dopo un po' il segnale di partenza è a via libera, ma il PdM sta effettuando la prova freno. Il CT avverte la cabina e il segnale viene richiuso. Alcuni minuti dopo il segnale è nuovamente a via libera. Il Capo Treno chiude le porte, ma il blocco non "viene": il monitor segnala un'anomalia alla vettura 5. Uno dei due Macchinisti va all'esterno e, coadiuvato dal capotreno dall'interno, individua la porta e la chiude. Torna in cabina e constata però che il consenso si accende e si spegne. Ritorna sulla vettura 5. Un dirigente movimento giunge in testa al treno per chiedere spiegazioni; parla con l'altro macchinista, poi con la cabina di stazione: il segnale di partenza viene "richiuso". Nel frattempo la porta in avaria viene bloccata chiusa. "E' tutto a posto: c'è il blocco". Il DM avvisa la cabina di stazione e rimane lì, sul marciapiedi. Si attende il segnale. Le porte vengono lasciate chiuse per evitare nuove sor-

Dopo circa 5 minuti i macchinisti vedono che il segnale di partenza si dispone a via libera, chiamano il capo treno il quale si porta in cabina di guida e da il via a voce. Si parte, ma 20-30 metri prima di impegnare il segnale di partenza questo si dispone nuovamente a via impedita. Il PdM comanda la frenatura rapida. Il treno si arresta 8-9 metri dopo il segnale.

Il Dirigente Movimento, si avvicina alla cabina di guida e chiede: *Perchè vi siete fermati?*" e il PdM: "*Ma non l'hai visto che il segnale è diventato rosso?*"

Il DM non risponde. Telefona al dirigente di cabina. Poi si chiama fuori,

dichiarando di non aver visto il segnale, nemmeno prima della partenza.

Arrivano le telefonate al PdM "Il segnale era rosso! ... Avete superato il segnale!". Il PdM risponde: "Si, Si, siamo partiti con il giallo, dopo è diventato rosso. Eravamo ad attendere che si disponesse a via libera, con le porte già chiuse per evitare altri problemi...". La cabina di stazione insiste. "No, No, siete partiti con il

segnale già rosso".

Alla fine viene deciso di far ripartire il treno. Qualche giorno dopo il PdM redige rapporto. Dall'analisi dei dati del DIS emerge chiaramente che, appena dopo la partenza, avevano comandato la disinserzione e la frenatura rapida, circa 25

zione e la frenatura rapida, circa 25 metri prima della Boa SCMT posta sul segnale.

Vabbé - commenta un istruttore - ma va capito se sono partiti prima o dopo che il segnale diventasse rosso. Passano circa 15 giorni.

E' la mattina del 6 novembre. I Macchinisti sono stati convocati per un "interrogatorio", c'è anche, il capotreno. Uno per volta, vengono sentiti da "capi" e dirigenti di FS. Ognuno ripete leziosamente quanto accaduto, prima verbalmente e poi per iscritto. Nessuno gli e lo aveva detto prima, ma RFI "ha certificato" che il segnale

SERVONO NUOVI MACCHINISTI

L'Assemblea Nazionale dei Macchinisti, valuterà iniziative per sostenere le assunzioni dei Macchinisti a causa delle carenze esistenti.

Alla luce del Procedimento del Servizio Ispezione del Lavoro della D.P.L. di Milano, che ha accertato oltre un centinaio di violazioni al D.L. 66/2003 (superamento del limite massimo di straordinario) all'Impianto Trazione Passeggeri, l'Assemblea Nazionale è impegnata a sollecitare le varie DPL per intervenire in base agli esposti già presentati da tempo, nonché a presentarne di nuovi. E' stato inoltre interessato il Ministero del Lavoro per chiedere una verifica della dimensione del problema su scala nazionale, così come è avvenuto per la Sicurezza nei cantieri edili.

E' ormai chiaro che sono indifferibili nuove assunzioni di macchinisti, perché l'equipaggio ad solo, non esistendo sufficienti parametri di tecnologia, di vigilanza, di soccorso in caso di malore del macchinista, di continuità ed efficacia delle comunicazioni terra-treno, è molto più lontane e molto più improbabili di quanto FS non intenda far credere.

di partenza del binario 11 di Roma Termini, quella mattina, dopo le prime due aperture e successive chiusure, E' SEMPRE RIMASTO A VIA IMPEDITA.

RFI lo ha certificato, mentre Macchinisti e capotreno, in mano, non hanno nessun certificato contrario, nessuna prova, solo la loro stessa testimonianza. La ricostruzione di RFI porta a sostenere, in modo assolutamente inverosimile, che quattro persone (loro tre e l'ignavo DM rimasto sul marciapiedi) sono ad attendere che il segnale divenga a via libera, ma, ad un certo punto perdono "la ragione" contemporaneamente e vedono a via libera un segnale rosso.

Ma chi crede che quel segnale è sempre rimasto rosso come "certifica" RFI?

6



Ordine di partenza dei treni con equipaggio ad agente unico

Direzione Ingegneria, Sicurezza e Qualità di Sistema con lettera TRNIT.CORP.28/11/2006 0030838 ribadisce:

L'agente di condotta per ricevere l'ordine di partenza si deve affacciare, indipendentemente dal tipo di mezzo di trazione o dal fatto di essere a doppio o singolo agente alla guida del treno.

Ricevuto l'ordine di partenza dal dirigente movimento o dal CT, se previsto, avvierà il treno senza attendere la presenza in cabina di guida del CT, il quale si dovrà portare immediatamente e comunque in cabina di guida al termine delle predette operazioni.

DIREZIONE REGIONALE VENETO - Formazione PdC

59

FNM: MUORE CAPOTRENO

Nei servizi AU aspettiamo che il CT arrivi in cabina

Non date retta alle zelanti sollecitazioni dei "Capi". Un capotreno delle Ferrovie Nord, Roberto Moroni (di 37 anni), è morto il 10 ottobre 2007 a Novate Milanese. Attraverso le immagini delle telecamere si è potuto risalire alla dinamica dell'incidente. Dopo la partenza del treno, Roberto Moroni è rimasto a terra e si è aggrappato ad un maniglione del treno, nell'intento di aprire le porte con la "chiave quadra". Dopo circa 700 metri ha invece perso l'equilibrio cadendo sulla massicciata e battendo la testa. Dopo pochi minuti il convoglio è entrato in stazione, a Bollate Centro e solo a quel punto il macchinista si è accorto che il collega non rispondeva al cellulare. Nel frattempo, un treno che viaggiava in senso inverso, aveva notato il corpo inanimato del ferroviere sui binari.

Il collegamento tra questo incidente e l'abitudine, che abbiamo in FS, di attendere che il Capotreno arrivi in cabina, potrebbe apparire una forzatura, ma non lo è. Basti pensare alla frequenza con cui, proprio in questa tipologia di servizi, si aprono e si chiudono le porte, nonché quella con cui si da e si riceve la partenza. E' evidente che ciò ingenera automatismi che inevitabilmente si possono divenire occasione di inconvenienti o infortuni anche gravissimi.

SOCCORSO AI TRENI:

AD AOSTA NECESSARIE QUASI TRE ORE

Il treno 9847, si è fermato una prima volta nella stazione di Verres con la macchina in avaria e spenta. Dopo averla riavviata, i macchinisti sono ripartiti per Aosta ma a poche centinaia di metri dal segnale di avviso di Aosta si è spenta definitivamente. Ovvia richiesta riserva, ma ad Aosta non vi erano macchine 445 o simili per andare a soccorrerla. Si è quindi atteso che il 9849 che viaggiava da Torino ad Aosta arrivasse a Quart dove hanno fatto scendere i viaggiatori e li hanno fatti salire sugli autobus sostitutivi; mentre il locomotore sganciato andava a soccorrere il 9847. Considerati i tempi per tutte le operazioni il ritardo è stato di circa tre ore. Và inoltre detto che mentre i viaggiatori attendevano l'arrivo dei soccorsi via ferrovia, siccome è l'unica percorribile, alcuni sono scesi dal treno sulla massicciata, come dimostrano le immagini trasmesse dal Tg regionale. E'stata una situazione di grave pericolo; in quella zona non vi sono strade nelle immediate vicinanze. Se il treno fosse stato ad agente unico e il macchinista avesse avuto un malore quali sarebbero stati i tempi per il suo soccorso? - Perchè ad Aosta non vi era una macchina di riserva? Ci hanno detto che era in manutenzione, ma allora perchè non è stata sostituita con una funzionante ? Se anziché spegnersi la macchina si fosse incendiata ? E se il fuoco si fosse esteso anche sulle carrozze ? I viaggiatori sarebbero scesi ugualmente sulla massicciata visto che era l'unica via di fuga. Siamo sicuri che nella fuga nessuno si sarebbe fatto male? Penso che solo per un caso questa volta nessuno abbia avuto danni fisici, ma questa situazione per quanto dovrà ancora durare?

TAV TOSCANA: UN ALTRO SACRIFICIO UMANO ... SENZA NOME



I SOGNI DEI MORTI SUL LAVORO

di Dante De Angelis

Quando per lavoro o diletto andremo a 300 all'ora su quei binari non penseremo a questo operaio forse per la paura di prendere coscienza di queste tragedie umane che ci costringerebbero a riflettere sul prezzo che i lavoratori pagano alla società ed alle sue esigenze di Firenze, 29 settembre 2007 - Tragedia in un cantiere della Tav, in una galleria in costruzione per l'Alta velocità, a Sesto Fiorentino: un operaio è rimasto gravemente ferito mentre stava lavorando, ed è morto qualche ora dopo a Careggi. L'operaio è deceduto in ospedale dopo essere rimasto gravemente ferito nell'incidente sul lavoro, verificatosi nel tardo pomeriggio di ieri all'interno di una delle gallerie in costruzione. La vittima si chiama Franco Roggio, 54 anni, domiciliato a Sesto Fiorentino. L'uomo faceva il carpentiere ed era dipendente di una ditta del bresciano. L'incidente è avvenuto a Vaglia, in una delle gallerie che il Consorzio Cavet sta realizzando per le linea ferroviaria dell'Alta velocità. In base a quanto ricostruito dai tecnici del dipartimento prevenzione dell'AsI di Firenze, l'incidente sarebbe avvenuto durante le operazioni di spostamento di due lastre di metallo collegate fra loro da una cerniera, che si sarebbero chiuse 'a libro' imprigionando e schiacciando Roggio. I compagni di lavoro lo hanno portato all'infermeria della Cavet, da cui è stato trasferito in ambulanza all'ospedale fiorentino di Careggi, dove l'uomo è deceduto. Sul posto, oltre ai tecnici dell'Asl, sono intervenuti i carabineri di Sesto Fiorentino. Per il momento non sarebbero emerse irregolarità nelle procedure di appalto e subappalto dei lavori, nè riguardo la posizione contrattuale di Roggio.

"sviluppo" e competitività. Proprio come un sacrificio umano a favore delle più moderne divinità.

Cosi, invece, per questa morte, restano solo, un lancio di agenzia come altri mille, un fascicodichiarazione sindacale fotocopiata, che celano il volto di una persona, la sua storia, il dolore e l'angoscia dei suoi cari. Non sapremo mai quale futuro sognava e non ci sarà posto per lui nella nostra memoria. Signori operatori dell'informazione non infierite su questi morti con la vostra superficialità, signori magistrati non lasciate che si continui a morire cosi, signori funzionari sindacali ai comunicati stampa fate seguire iniziative efficaci; d'altra parte Cavet, come tutti gli altri, non faranno mai volontariamente tutto il necessario se non sollecitati e costretti. I lavoratori, da soli e organizzati, devono prendersi

cura della propria salute e della

propria incolumità in prima per-

sona. Le imprese, di iniziativa,

non lo faranno mai.

lo (forse) in procura e una

AGGIUNGI UN POSTO A "TAVOLA"...

Salgono da 3 a 5 i consiglieri di Trenitalia SpA

Erano stati ridotti solo dodici mesi fa, con l'uscita di Roberto Testore. Oggi, le porte del Consiglio di amministrazione di Trenitalia si aprono per Alfredo Macchiati (già dirigente interno di FS) ed Edoardo Bruno del Partito dei Comunisti Italiani. Smentita dunque la nomina di Ugo Boghetta (Rifondazione) che pure era circolata negli ambienti ministeriali.

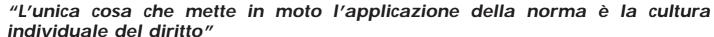
In ogni caso, l'ampliamento dei posti interviene mentre nel paese (ma anche in FS) si parla di tagli e di risparmi e mentre il governo concerta riforme del Welfare con l'allungamento dell'età pensionabile e la riduzione degli importi delle pensione. Ebbene, si discute anche di ridurre Ministri e Parlamentari, ma sarà vero? O i sacrifici toccano sempre ai soliti?

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:



QUANDO I SUBALTERNI PER ZELO, ANCHE NON RICHIESTO, MORTIFI-CANO IL RISPETTO DELLA DIGNITA' ALTRUI E CONSEGUENTEMENTE LA PROPRIA

Pur consapevoli che la politica di pressione psicologica, attuata come metodo dalla Società nei confronti del personale è un fatto ormai storico, da un po' di tempo a questa parte si avverte qualcosa di nuovo all'interno dei processi sopra citati. Abbiamo la netta impressione infatti, che in alcuni casi, i comportamenti tenuti dai rappresentanti della Società, nell'ambito dei collegi di conciliazione ed arbitrato, siano legati più a tensioni e problematiche personali che non al rispetto di direttive aziendali. Questa sensazione nasce .in particolare leggendo le memorie presentate nei vari collegi che, oltre al qualunquismo pretestuoso spesso completamente irrazionale, presentano una acredine che non crediamo derivi dalla Società, ma sia piuttosto la risposta al disagio per non riuscire ad avere ragione di un obbiettivo politico di cui si sentono responsabili. Caratteristico di questo tipo di memorie è la pretesa dell'uso del verbalismo giuridico, nel genere "azzeccagarbugli", privato del suo contenuto e sostituito nel suo senso con significati di comodo. A noi pare estremamente mortificante il quadro sopra esposto, perché crediamo che nel mondo del lavoro in generale, ma in particolare in una realtà come la ferrovie, dove la lealtà e il rispetto reciproco sono fondamentali, far venire meno questi valori per problemi di ordine personale è estremamente grave proprio per il buon funzionamento della Società stessa. Ci siamo sentiti nella necessità di esprimere quanto sopra in seguito al lodo arbitrale che fa da riferimento in questa pagina che proprio per la sua semplicità e la scontatezza del merito, manifesta in modo pesante gli atteggiamenti sopra citati. Il materiale completo si trova in redazione di Ancora in Marcia.

Contestazione

Giustificazioni

... il giorno 21.11.06 mentre ero sul treno per recarmi al lavoro, venivo raggiunto da una telefonata che mi riferiva che mia moglie era stata colta da malore e aveva bisogno della mia assistenza. Contattavo il Capo Deposito riferendo che non stavo più raggiungendo il luogo di lavoro per quel giorno e che avrei avuto la necessità di stare a casa fino al riposo successivo.... Il C.D. mi riferiva congedo + intervallo + riposo, che per me significava 2 ccp + interv + riposo e per questo motivo non mi ritenevo comandato al servizio della 17 del turno ETR di Firenze......

Sanzione

Facendo riferimento alla nostra lettera di contestazione e alle giustificazioni da Lei presentate Le comunichiamo di avere deciso di adottare nei Suoi confronti la seguente sanzione disciplinare: massimo della multa ai sensi dell'art. 54 del CCNL.

Lodo arbitrale

Dichiara illegittima, e pertanto annulla, la sanzione disciplinare della multa nel suo importo massimo, comminata da Trenitalia Spa in data 21.12.2006, al Signor Riccardo Tafuro. A giudizio del Collegio, il sig. Tafuro non si è presentato in servizio in data 23.12.2006, poiché non più di "turno". Ma bensì "in disponibilità". Infatti il 21.11.2006 il CD, a seguito del malore della moglie, gli comunicava di dare un giorno di congedo (il21.11) più un giorno di intervallo (il 22.11)e conseguentemente dal terzo giorno il Sig. così come previsto e disciplinato dall'art. 9 della circolare del 25.01.1981, non ricopriva più la posizione di "turno", ma di "disponibilità", e pertanto l'eventuale servizio avrebbe dovuto essergli comandato dal Capo Deposito. Comando che non è mai avvenuto.

Pone interamente a carico dell'Azienda Trenitalia Spa il compenso del Terzo membro, pari a Euro 500,00 oltre al rimborso delle spese pari al 12,5%, oltre I.v.a. e C.a.p. come per legge.

Così deciso dal Collegio arbitrale, a maggioranza dei suoi membri, con voto dissenziente del Dott...... quale rappresentante di Trenitalia.

Il lodo viene sottoscritto in Firenze, 6 giugno 2007.

Letto, confermato e sottoscritto.



SUPERFERROVIERE? NO GRAZIE!

L'AGENTE SOLO E' INCOMPATIBILE CON LA SICUREZZA

di Roberto Testa

Nell'ipotesi di un treno effettuato con un solo macchinista e un capotreno, può accadere che in caso di malore dell'unico agente abilitato alla guida viene meno il pronto soccorso al lavoratore, previsto invece dal DM 388\03. Le tesi aziendali che prevedono la facilità di raggiungimento da parte del servizio 118 sono state affondate da sentenze che hanno riconosciuto (anche in appello) la concreta difficoltà ad avvicinare un treno fermo in linea per malore del conducente a causa della conformazione orografica del territorio italiano, della presenza di gallerie, della mancata copertura del segnale telefonico, della distanza della linea ferrata dalle strade o comunque dal difficoltoso avvicinamento da parte dei mezzi di soccorso. Fatta questa premessa bisogna senz'altro aggiungere che il DM 388l03, che l'azienda vede come un "intralcio" alla realizzazione dell'agente solo, viene vissuto dalle OO.SS. come un "problema" da risolvere. In un periodo in cui tutti sventolano la bandiera della prevenzione e della sicurezza negli ambienti di lavoro, il DM 388/2003, che prevede appunto il pronto soccorso sui luoghi di lavoro, attua una serie di procedure tese a prevenire danni e rischi per la salute di chi lavora: per tali motivi deve essere strenuamente difeso dai lavoratori e, in ugual misura, dalle OO.SS. che li rappresentano. Altro che problema.

La atipicità che contraddistingue il mondo ferroviario rispetto agli altri settori merceologici non può essere invocata al fine di superare questo aspetto; al contrario, l'atipicità delle ferrovie deve rappresentare un motivo in più per osservare le disposizioni di legge sulla sicurezza.

Il cosiddetto equipaggio polifunzionale, cioè l'impiego di un ipotetico macchinista abilitato al servizio commerciale e di un capotreno abilitato anche alla condotta, con la possibilità di allontanarsi dalla cabina di guida, oltre a non incontrare i favori di nessuno (né della società, né dei lavoratori interessati) pare sia studiata unicamente per assolvere agli obblighi del DM 388103, ma apre sicuramente preoccupanti scenari. Insomma: il rimedio è peggiore del danno. Allo stato dell'arte chi si allontana dalla cabina di guida rimane sempre responsabile della marcia del treno e il decantato SCMT per la sua caratteristica di raccogliere informazioni da un punto all'altro è comunque un sistema discontinuo e, per definizione, non può essere definito di sicurezza (definizione data da Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani). Ma soprattutto perché non corregge eventuali errori nella disposizione dei segnali (il mancato incidente nei pressi Treviso questa primavera lo dimostra), né interviene per improvvisa disposizione del segnale a via impedita nelle molte occasioni che possono verificarsi (esempio: rottura di rotaia, posizionamento del dispositivo di occupazione di circuito di binariolshuntaggio, abbattimento della sbarra di un P.L., occupazione del binario da parte di altro treno o manovra, ecc.). Ultimo accenno alla figura professionale che si verrebbe a creare nel caso di abilitazione alla condotta del capotreno: alle funzioni proprie si aggiungono normalmente quelle di capostazione in sedi impresenziate (sempre più numerose), quelle di secondo agente (dall'attivazione del servizio a agente unico sulla stragrande maggioranza dei treni) e a questo punto anche quelle di primo agente quando il macchinista non si trovasse in cabina; ci troveremo di fronte un "super agente" oppure, cosa più facilmente immaginabile, un lavoratore caricato di una tale quantità di incombenze e responsabilità che non può essere in grado di gestire. E il tutto a costo zero.

VIETATO SALIRE

... sull'imperiale: troppo rischioso. E troppo complicato abbattere i fattori di rischio per salire in sicurezza. E' questa, in estrema sintesi, la conclusione della disposizione TRNITCORP.42639 del 7 novembre 2007, a firma Maestrini. Forse ce ne eravamo accorti da soli? E forse le segnalazioni dei RSL erano vecchie di anni?





NOVITA' NEL CALCOLO DELLA PENSIONE

Si avvia a soluzione un problema che fu creato dal susseguirsi delle leggi di riforma delle pensioni negli anni '90, in particolare con la legge 335/1995 che introduceva quella che io chiamavo quota c) nel calcolo della pensione con forti conseguenze dal 1.1.1996. Mi spiego in sintesi: andare in pensione fino al 31.12.1992 comportava un calcolo semplice: il tanto per cento degli elementi 'fissi' della retribuzione maggiorato del 18%. Tra il 1993 e il 1995 viene inglobata nel calcolo anche l'IIS, ma le voci utili della retribuzione ai fini dell'ammontare della pensione restano quelle 'fisse', e questo secondo calcolo dà luogo alla quota b), così denominata dalla legge. Dal 1.1.1996, limitatamente alle anzianità successive al 31.12.1995, si va applicando anche alle pensioni dei ferrovieri la legge 153/1969 e succ. modif., il che significa l'inclusione nel calcolo della base pensionabile anche delle competenze accessorie, in sostanza di tutta la busta paga. Quando ero in servizio ho verificato che dal 1996 in poi le pensioni aumentavano soprattutto per le categorie che fruivano di molte competenze; ma a condizione che non si avessero già 37 anni di anzianità al 31.12.1992: in tal caso c'era solo la quota a), e quel vantaggio che la legge 335 aveva portato alle categorie con un considerevole ammontare di competenze sfumava, e i danneggiati erano proprio i lavoratori con molti anni di servizio oltre il massimo.

Ci sono stati dei ricorsi ma non mi risulta che siano stati vinti dai pensionati. Con una circolare del 16.10.2007 l'INPS ha spontaneamente eliminato l'iniquità della legge, adottando anche per i ferrovieri il sistema che è in vigore per i lavoratori 'privati'; il Direttore centrale Prestazioni ha disposto quanto segue:

"Nel caso in cui il totale dell'anzianità complessivamente maturata sia superiore a 37 anni, occorre calcolare: L'importo di pensione che spetterebbe all'interessato considerando, per la determinazione della quota a), l'anzianità maturata al 31.12.1992 (sempre da limitare a 37 anni se già maturati a tale data) e, per la quota b), l'anzianità maturata dall'1.1.1993 limitata al raggiungimento dei 37 anni;

L'importo della pensione che spetterebbe all'interessato considerando, ai fini della quota b), tutta l'anzianità maturata dall'1.1.1993 alla cessazione dal servizio, e ai fini della quota a), soltanto gli anni utili per il raggiungimento di un'anzianità pari a 37 anni. Una volta effettuati i due diversi calcoli, dovrà essere posto in pagamento la pensione di importo più favorevole per l'interessato."

A conclusione, il Direttore centrale delle Prestazioni dispone che le sedi regionali dovranno definire d'ufficio le pensioni in corso di liquidazione; coloro invece che hanno già avuto la notifica della pensione definitiva dovranno presentare domanda – alla sede INPS che eroga la pensione per la riliquidazione della pensione secondo la formula più favorevole sulla base di quanto disposto con il messaggio 25063 del 16.10.2007.

G.L.

DIREZIONE PROVINCIALE INPS

FONDO SPECIALE PER DIPENDENTI F.S

<u></u>
Oggetto: Doppio calcolo su pensione F.S. per cessazioni con anzianità
contributiva.maggiore di 37 anni.
Il sottoscritto
VISTO
Il messaggio del Direttore Centrale delle Prestazioni dott. Nori n° 25063, essendo cessato dal servizio in data 29 novembre 1996 con 41 anni e 3 mesi di anzianità
CHIEDE
A codesto Fondo Speciale di ricostituire la pensione già definita effettuando il doppio calcolo come previsto dal sopracitato messaggio e di porre in pagamento l'importo che risulta più favorevole per l'interessato con interessi legali e rivalutazione monetaria.
In fede
lili
Mitt
Tel
Consegnato alla sede INPS diil
Con protocollo n°
Attenzione: interessa coloro che sono andati in pensione dal 1996 in poi con una anzianità superiore al massimo

RUBINETTI DI ISOLAMENTO DELLE PRINCIPALI

APPARECCHIATURE PNEUMATICHE

2° carena dx Gruppo Centralizzato Freno (Package) (vedi foto pag. 16) 2° carena dx (Package) vicino al pannello del gruppo centralizzato	Isola i due carrelli dall'azione del freno automatico . E' possibile frenare la loc. con freno diretto. Per lo sblocco del freno a molla occorre alimentare la Cond. Principale Dopo la chiusura del rubinetto scaricare completamente l'aria azionando la valvola di scarico ubicata nella parte inferiore del Distributore. Isola l'alimentazione diretta dei serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
reno	be treno automatico . El coossibile frenare la loc. con reno diretto. Per lo sblocco del freno a molla occorre alimentare la Cond. Principale Dopo la chiusura del rubinetto scaricare completamente l'aria azionando la valvola di scarico ubicata nella parte inferiore del Distributore. sola l'alimentazione diretta dei serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
reno	reno diretto. Per lo sblocco del freno a molla occorre alimentare la Cond. Principale Dopo la chiusura del rubinetto scaricare completamente l'aria azionando la valvola di scarico ubicata nella parte inferiore del Distributore. sola l'alimentazione diretta dei serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
reno	reno a molla occorre limentare la Cond. Principale Dopo la chiusura del rubinetto scaricare completamente l'aria azionando la valvola di scarico ubicata nella parte inferiore del Distributore. sola l'alimentazione diretta dei serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
reno	alimentare la Cond. Principale Dopo la chiusura del rubinetto Scaricare completamente l'aria azionando la valvola di scarico ubicata nella parte inferiore del Distributore. sola l'alimentazione diretta dei serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
	Dopo la chiusura del rubinetto scaricare completamente l'aria azionando la valvola di scarico ubicata nella parte inferiore del Distributore. sola l'alimentazione diretta dei serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
	scaricare completamente l'aria azionando la valvola di scarico bicata nella parte inferiore del Distributore. Sola l'alimentazione diretta del serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
	azionando la valvola di scarico bicata nella parte inferiore del Distributore. sola l'alimentazione diretta dei serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
	ubicata nella parte inferiore del Distributore. sola l'alimentazione diretta dei serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
_	Solar Particularion diretta del Palimentazione diretta del Serbatori ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno.
_	sola rainiteritazione diretta bei serbatoi ausiliari e attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno. solamento dall'azione del
	attuatori del freno di stazionamento dalla condotta alimentazione freno. solamento dall'azione del
	stazionamento dalla condotta alimentazione freno. solamento dall'azione del
	alimentazione freno. solamento dall'azione del
	solamento dall'azione del
age) sul	reno autom del relativo
	Tello autoni, dei reignivo
alizzato apparecchi	carrello. E' possibile la
freno	frenatura del carrello tramite
	il freno diretto.
Sottocassa prossimità di	di Isolamento dei relativo
un carrello. Lato dx per	carrello.
	Sono muniti di foro
	di scarico.
	Consente lo smontaggio in sicurezza del pressostato.
ii freno	
1° carena lato dx vicino al	Consente lo smontaggio in
motocompressore	sicurezza del regolatore
\pm	Stesso.
	programatica undibordo
	Isolamento alimentazione
1000	pneumatica sabbiere.
П	Isolamento tromba cab "A" o "B"
arr.,	isolam. alimentaz pneum. Attuat.
	del freno di stazion. I ceppi spinti
	dalle molle aderiscono al cerchio-
7	ne. Muniti di foro di scarico.
e	Isolamento pneumatico delle guarnizioni.
	prossimità di rello. Lato dx per lato sx per carr." dx (Package) sul el gruppo apparecchi freno apparecchi freno al ressore a prossimità scala ab. sul lato dx vicino al ressore a prossimità carr., carrello ant., carrello post.

(*) N.B. isolando entrambi i carrelli, la loc. non frena più né con freno automatico né con freno diretto.

18 - E 402 A

FRENO DI STAZIONAMENTO A MOLLA

Le unità frenanti sono: - UNO per RUOTA (8) nelle 402.006-045 - DUE per CARRELLO (4 agli assi interni) per le 402.002-005. La disinserzione del freno a molla si ottiene portando l'apposito rubinetto (cab."B") in posizione di "sfrenatura"; l'alimentazione degli attuatori, quindi lo sblocco dei freni a molla può essere controllato tramite il manometro, posto in ciascuna cab. di guida

nel cassonetto sopra il vetro frontale lato guida.

L'alimentazione del freno a molla è derivata dai serbatoi ausiliari, i quali sono Il manometro deve indicare la pressione di almeno 5 bar alimentati:

dai serbatoi principali attraverso la valvola regolatrice di alimentazione dei SA stessi a 5 bar (e relativo rubinetto di intercettazione)

dalla CG attraverso il distributore (e relativo rubinetto di intercettazione)

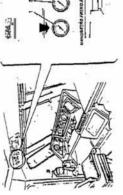
La disattivazione della frenatura di stazionamento, per cui occorre una pressione di 5 bar, richiede almeno una delle seguenti condizioni:

CP alimentata anche da altro loc. e rubinetto di alimentazione SA aperto (5,6 bar)

freno di stazionamento a molla, si ottiene, portando il rubinetto nella posizione di CG alimentata e distributore non escluso (alimentazione a 5 bar). L'inserzione del "frenatura" (mancanza aria = freno inserito) in cab. B in basso. Le fasi di frenatura e sfrenatura devono essere sempre controllate tramite il manometro posto in cab. B in alto (vedi foto sotto)

In caso di pressione insufficiente nella condotta di alimentazione del freno a molla interviene la valvola "80" che scarica la CG per evitare il surriscaldamento dei ceppi del locomotore (sarebbero spinti contro la ruota).

E' stata prevista la possibilità di svincolare manualmente il freno a molla di ogni asse tramite un anello presente su ogni attuatore, nel caso di anormalità che ne mpedisca la regolare alimentazione quindi la sfrenatura.



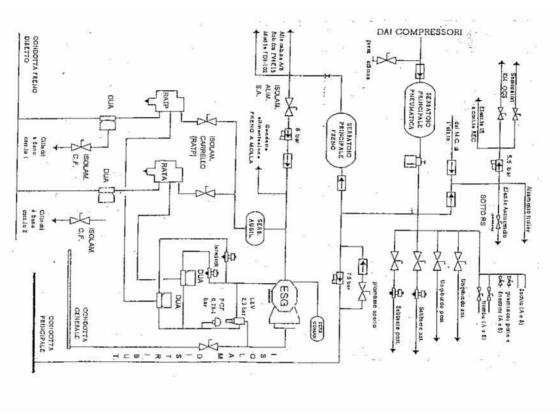
Comando freno a molla cab B in 5-Rubinetto isolamento serbatoio basso di spalle al 1° agente

1° alzamento pantografo 7 - Rubinetto "Comando" 6 - Manometro serbatoio

1° alzamento pantografo

Inserzione/Disinserzione freno di stazionamento 8 - Manometro guarnizioni porte

SCHEMA PNEUMATICA RIDOTTO

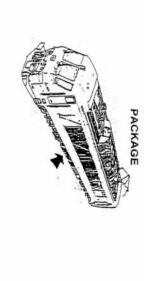


- PERDITA D'ARIA DALLA C.G.

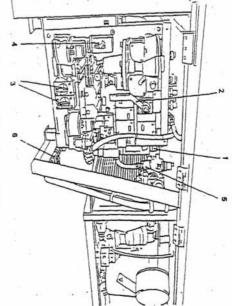
 Se avvenisse una fuga d'aria dalla Condotta Generale della locomotiva :

 provare ad intercettare la pneumatica della R.S. (manipolatore della "piastra pneumatica" su disinserito)
- provare a inserire e disinserire il freno a molla per cercare di 'ripristinare la valvola "80" di emergenza.

Cab: A



Cab. B

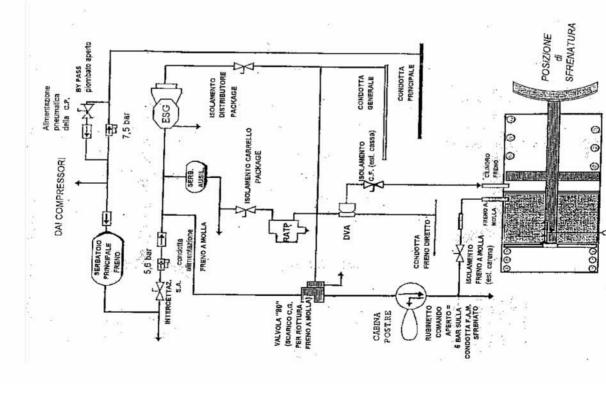


Carena lato Sx - Gruppo Centralizzato del Freno

RUBINETTI D'ESCLUSIONE E/O D'ISOLAMENTO

- 1 Valvola di emergenza
- 2 Rubinetto isolamento Distributore freno
- 3 Rubinetti isolamento Relè Alim. Trasformatore Pressione
- 4 Rubinetto isolamento Pressostato trazione
- 5 Rubinetto di Alim. Diretta SA e Attuatori Freno di stazionamento (Piombato aperto)
- 6 Rubinetto isolamento by-pass Serbatoio Principale Condotta Principale

SCHEMA RIDOTTO PNEUMATICA DEL FRENO A MOLLA



ISOLAMENTO DEL FRENO DI STAZIONAMENTO A MOLLA

1 ° CASO Isolamento dall'azione del freno a molla di un carrello

- anche per perdita aria a valle del rubinetto di isolamento : rottura di un raccordo flessibile o perdita aria ad una unità frenante.

Si ha l'Isolamento dall'azione totale del freno di un carrello).

N.B. Nell'eventualità di isolare entrambi i carrelli utilizzare il metodo del caso n° 2

Eseguire nell'ordine le seguenti operazioni :

Isolare totalmente il carrello dall'azione frenante (sia freno automatico che diretto). Il rubinetto è posto nel sottocassa in prossimità di ciascun carrello (sul lato dx per il carrello anteriore, sul lato sx per il posteriore).

Tale rubinetto è posto nel sottocassa in prossimità di ciascun carrello, sul lato sinistro per il carrello anteriore, sul destro per quello posteriore, ed è piombato interessato 2) - Chiudere rubinetto isolamento attuatori del carrello

3) - Sbloccare manualmente le due (402 002+005) o quattro (402 006+045) unità frenanti per carrello (anelli o tirantini). Si avrà la perdita di metà del peso frenato del locomotore. 4) - Verificare la disattivazione del freno a molla frenando alcune volte con il moderabile.

2° CASO Isolamento del freno a molla di entrambi i carrelli della locomotiva

(Si ha l'isolamento dall'azione del freno automatico della locomotiva)

Eseguire nell'ordine le seguenti operazioni:

1) Se la loc. non è collegata al materiale garantirne l'immobilità.

2) Inserire il freno a molla tramite il rubinetto di inserzione posto in cabina di guida (deve segnare 0 Bar). 3) In carena nel package del freno, Isolare il Distributore del freno continuo ed escludere i relè alimentatori Trasformatori di Pressione C.F. dei due carrelli .Vedi punti 2 e 3 di pagina 16.

4) Accertarsi che la loc. sia sfrenata dal freno moderabile.

5) Sbloccare manualmente tutte e 4 (402 002+005) od 8 (402 006+045) unità frenanti (anelli o tirantini) vedi pag.21.

La locomotiva avrà attivo il solo freno diretto (moderabile) e ogni volta si renda necessario utilizzarlo, occorre fermarsi e provvedere allo sblocco manuale delle unità frenanti (con CF non alimentati).

Descrizione del funzionamento delle Unità frenanti

In sfrenatura (vedi disegno a pag.19 in basso), l'aria che alimenta la camera 1 preme la molla di stazionamento e la paratia "a" verso sinistra, permettendo al CF di tornare indietro alla posizione normale di sfrenato, spinto dalla, molla di richiamo. 5 bar; normalmente è di 5,6 bar, erogata attraverso il rubinetto di comando, la rubinetto ausiliario. valvola 80, il riduttore di pressione a 5,6 bar e il rubinetto di intercettazione del Affinché il cilindro del freno assuma questa posizione è sufficiente una pressione di

avanti il cilindro a freno distaccandolo dalla paratia "a". In frenatura (fig. a pag. 20 in alto), l'immissione di aria nella camera 2 sposta in

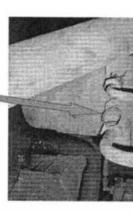
della condotta del freno a molla; la molla sinistra, pur esercitando una pressione maggiore, di quella di richiamo (a destra) porta tutto il complesso ad aderire al cerchione, premendo attraverso il dispositivo di sbloccaggio rappresentato dalla In posizione di stazionamento (fig. a pag. 20 al centro), in assenza di alimentazione paratia "a" e dai denti dell'asse del CF.

Quando viene comandato lo sbloccaggio del freno (fig. a pag. 20 in basso), tirando l'anello dell'unità frenante, i denti sull'asse del CF si ritraggono permettendogli di oltrepassare la paratia "a". In tal caso il freno sarà sbloccato finché un'immissione di aria nella camera 1 o 2 riporta l'asse oltre la paratia riarmando il freno Pertanto dopo aver tirato gli anelli, saranno necessari i provvedimenti indicati alla

pagina 22, per evitare successive rialimentazioni dei CF.

UNITA' FRENANTI CON FRENO A MOLLA

402 002+005: 4 unità frenanti in totale 402 006+045: 8 unità frenanti in totale



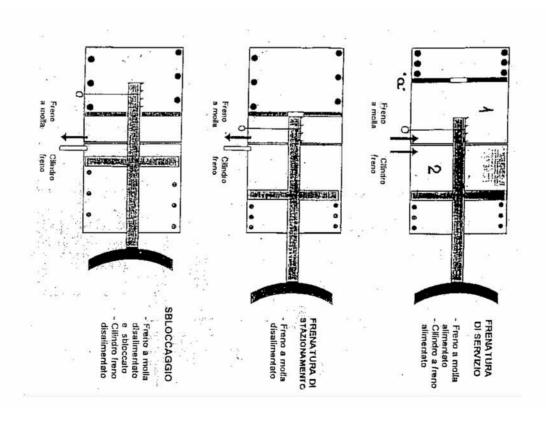


Tirantino di sblocco per 402 006+045

Tirantino di sblocco per 402 002+005

20 - E 402 A

POSIZIONI ASSUNTE DAL FRENO A MOLLA E CILINDRO A FRENO DURANTE LE VARIE FASI DI FRENATURA E SFRENATURA



10 anni dalla scomparsa di

ROCCO NAPPI

Dieci anni sono un briciolo di tempo, un soffio, poi ti accorgi che sono trascorsi perché ti guardi allo specchio, vedi i ragazzini crescere in fretta e allora, solo allora pensi che sono passati dieci lunghi anni. Il 26 settembre noi amici e macchinisti di Napoli abbiamo condiviso con i familiari il ricordo di Rocco Nappi a dieci anni dalla sua scomparsa.

L'ho abbiamo fatto perché era giusto farlo.

E' stato l'artefice, insieme a tanti altri cari amici di una stagione sindacale intensa che ha messo in risalto una categoria di lavoratori che altri sindacati avevano lasciato al proprio destino.

Noi amici e colleghi di Rocco l'abbiamo ricordato nella chiesa della sua Marigliano.

I figli che nel frattempo hanno recentemente perso anche la loro mamma sono stati ben lieti di condividere questo momento con tutti i presenti.

E' stato contemporaneamente

bello e commovente. In chiesa, con il consenso del parroco, è stato letto uno scritto in memoria di Rocco che integralmente riportiamo.

Nello Romano



In ricordo di Rocco

Cari A delaide, Rosa e Giuseppe, a dieci anni dalla scomparsa del Vostro caro papà ci ritroviamo insieme per condividere il ricordo sempre presente della sua breve esistenza. Rocco per noi amici e militanti sindacali ha rappresentato il sogno di un'idea ună vita dignitosa di un lavoro sacrificato il riscatto di una categoria che da troppi anni era stata abbandonata al suo destino. Noi amici di Rocco abbiamo conosciuto anche l'uomo il suo fare deciso e corretto le premure per i suoi cari. A bbiamo vissuto il percorso della sua malattia in silenzio e Lui da leader qual'èra l'ha affrontata con il coraggio di sempre. A miamo pensare che insieme alla sua cara Vincenza guidi dall'alto del cielo Voi cari. Lo ricordiamo ora come allora e sempre lo terremo nei nostri cuori.

Nello e tutti i suoi più cari amici





LA CONCORRENZA

... per abbattere le condizioni di lavoro

di Remigio Smaldone

La colpevole "indifferenza" della dirigenza Fs, ha segnato significative perdite di traffico merci, (circa il 30%) in favore di SBB, Railions, Cargo Fret Italia (SCNF), Nord Cargo (Ferrovie Nord Milano), Rail Traction Company, Del Fungo Giera (trasporti pericolosi). E' un presagio d'abbandono del settore Cargo?

L'Auto Zug (Deutsche Bahn) si offre di fornire dal 2008 il trasporto turistico dalla Germania ad Alessandria con auto a seguito, mentre l'Arena Ways offre dal 2009 un trasporto locale sulle linee To-Vc-No-Pv-Al-At-To a cadenza oraria dalle 5 alle 24. Sono anche pronti la Veolia (francese) e l'Arriva (inglese), già azionista di Sadem e di Satap e che punta all'acquisto di Gtt (trasporti torinesi).

Della Valle e Montezemolo (NTV) vogliono entrare nell'Alta Velocità, mentre altri operatori puntano al traffico locale e a media distanza.

Trenitalia risponde, con strategie con-

giunturali, fatte di tagli ed abbandono, giungendo, si racconta, a sopprimere i propri treni per mancanza locomotive, date in prestito alla concorrenza. I Comitati dei pendolari piemontesi, lombardi e del Triveneto, già protagonisti negli scorsi anni di blocchi ferroviari e proteste organizzate, hanno già manifestato le proprie perplessità nelle sedi istituzionali, constatando che nei settori ove è avvenuta la privatizzazione e la "libera concorrenza" (telefonia, trasporto aereo, porti, etc. ecc.) le condizioni economiche e normative per i lavoratori sono peggiorate, ma senza alcun beneficio economico o qualitativo per i servizi resi

L'amministratore delegato Mauro Moretti ha già richiesto ulteriori sacrifici proponendo l'aumento del lavoro settimanale (40 ore), un taglio occupazionale (novemila ferrovieri in meno), la riduzione dei costi degli appalti (pulizie,manutenzione, logistica) e la realizzare dell'agente solo alla guida treni.

In questo quadro, è chiaro che l'unica strategia logica è il tentativo di comprimere al massimo le condizioni economiche e normative dei lavoratori. Per questo occorre organizzarsi e rivendicare la clausola sociale che imponga l'applicazione degli stessi contratti a tutte le imprese.

AGENTE SOLO

"... CONVINCIAMOLI
PRIMA..."

L'agente solo viene reclamizzato insistentemente dalla dirigenza di Trenitalia in ogni scuola professionale come improrogabile necessità per restare competitivi sul mercato.

Sbagliano quei colleghi che, sperando in un tornaconto economico, cedono a queste lusinghe, dimenticando le problematiche psicologiche, fisiche, sociali e di sicurezza (errore, soccorso in caso di malore, etc. ecc.) denunciati nei paesi ove esiste l'agente solo

Non si può barattare col danaro l'ausilio professionale e umano del collega, che riduce l'umana solitudine e lo aiuta psicologicamente e moralmente anche in presenza di problemi familiari gravi. E' legittimo che un lavoratore sia condannato alla solitudine sociale e professionale in nome del profitto economico?

Si possono sicuramente trovare altre forme di risparmio senza condannare il lavoratore macchinista anche alla solitudine professionale. Ed in caso di malore in piena linea?

Concludendo, anche la privatizzazione ferroviaria non ci convince. In Economia esiste il "teorema delle scatole cinesi", che teorizza il moltiplicarsi di tante società con partecipazioni azionarie tali che, di fatto, il padrone è uno solo. Chissà in quante aziende ferroviarie direttamente od indirettamente sono presenti le FS?

Addio maestro Angelo

all'utenza.

Dopo una breve malattia Angelo Rivella ci ha lasciato.

Svolse il servizio militare nel Genio Ferrovieri come macchinista e, dopo la ferma militare prevista, venne assunto in Ferrovia agli inizi degli anni sessanta, presso il DL di Torino Smistamento. Maturati i 35 anni di lavoro lasciò il servizio ed uno splendido ricordo di se per godersi la meritata pensione. Ricordato da tutti come macchinista scrupoloso, lavoratore serio e capace, collega onesto e affabile, lascia un vuoto tra i colleghi che lo conobbero e lo apprezzarono.

Il cordoglio silenzioso e composto di noi tutti sarà la cosa più gradita al nostro Angelo, uomo che non amava le "luci della ribalta".

> Smaldone Remigio e Festello Walter





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

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

Sito Internet www.ancorainmarcia.it Mandateci la vostra mail avrete le notizie dell'ultima ora

E INIZIATO IL RINNOVO DEGLI ABBONAMENTI PER IL 2008 Ordinario 14 € - Per i nuovi abbonati permane la promozione a 10 € (con agenda 2008 e 2009)

Avete ricevuto l'Agenda
2008 a casa?
È stata spedita agli
abbonati in regola con
l'abbonamento.

Chi non l'avesse ricevuta o
per rinnovare
l'abbonamento può
rivolgersi alla nostra sede
od ai Referenti d'impianto
riportati a fianco

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



di Filippo Cufari

La necessità di un adeguamento di tali manufatti alle vigenti norme di sicurezza italiane e di derivazione comunitaria ("Libro Bianco 2001: la politica europea dei trasporti fino al 2010" a cura della Commissione Europea) è stata ribadita attraverso l'emanazione del DM 28 ottobre 2005 (Ministero delle Infrastrutture) allo scopo di assicurare un livello adeguato di sicurezza nelle gallerie ferroviarie, mediante l'adozione di misure di prevenzione e protezione atte alla riduzione di situazioni critiche che possano mettere in pericolo la vita umana, l'ambiente e gli impianti della galleria, nonché mirate alla limitazione delle conseguenze in caso di incidente.

Dalla disamina dei dati forniti dal Gestore dell'Infrastruttura (RFI) ricavati dai Fascicoli Linea (dati aprile 2007) emergono valori a volte sovrastimati, come dimostrato "sul campo" dai macchinisti.

Le condizioni di degrado delle gallerie rappresentano un pericolo per i lavoratori ed i passeggeri, ed in caso di sinistro (si pensi ad un incendio o ad uno svio) raramente è previsto un idoneo e tempestivo sistema di soccorso per i soggetti coinvolti, ai quali lo stesso DM 28.10.2005 affida miracolisticamente alla pratica dell'auto soccorso (cioè la capacità ai malcapitati di tirarsi fuori dalle situazioni di pericolo eventualmente verificatesi in galleria) la sostanziale riuscita di un piano di soccorso. Ma l'attuazione del citato DM presenta tempi lunghi per l'adeguamento a livelli minimi di sicurezza compresi fra i 10 ed i 15 anni dalla sua entrata in vigore; e solo in ottobre scorso RFI ha autorizzato l'accesso dei mezzi d'opera strada/rotaia dei VV.FF.

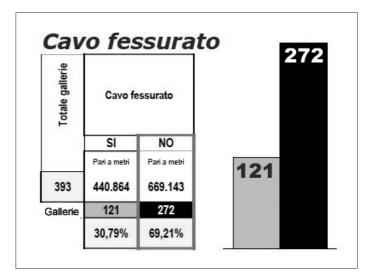
Attraverso un lavoro più articolato reperibile in Internet sul sito www.macchinistisicuri.info, abbiamo raccolto in un unica tabella i dati complessivi (aggiorna-

Pericolo:

Gran parte delle gallerie ferroviarie italiane rappresenta un pericolo invisibile ma presente, per chi vi lavora e per i viaggiatori

ti ad aprile 2007) di attrezzaggio delle delle gallerie ferroviarie italiane di lunghezza superiore a 1000 metri, per un totale di 1.110.007 metri, pari a 393 gallerie, le uniche monitorate nei FF.LL. Il quadro che ne scaturisce è allarmante; e la preoccupazione per il degrado di sicurezza che connota le gallerie ferroviarie è alimentata anche dagli ipotizzati scenari futuri in cui, nelle intenzioni aziendali, ci sarebbe un ricorso massiccio all'Agente Unico e, soprattutto, Agente Solo. Le ferrovie non hanno ancora predisposto una seria organizzazione del pronto soccorso, nemmeno nelle situazioni di rischio "normali" se è vero (com'è vero) che oltre il 69% delle gallerie è privo del cavo fessurato necessario a consentire le comunicazioni telefoniche attraverso i cellulari di cui conosciamo l'importanza in caso di necessità. Nemmeno la presenza di citofoni interni alle gallerie stese viene garantita, essendo dotate di tali apparecchiature poco meno del 5% di esse.

Ma l'accesso alle gallerie (ed alle linee ferroviarie in genere) non sempre è agevole da parte dei mezzi e del personale di soccorso la cui tempestività spesso è decisiva per salvare vite umane. A tal proposito, la Presidenza del Consiglio dei Ministri (comunicato n° 87/1992) ha stabilito che i tempi per il "soccorso primario" devono essere di 8 minuti nei centri urbani e 20 minuti nei centri extra-urbani. E' ovvio che l'e-



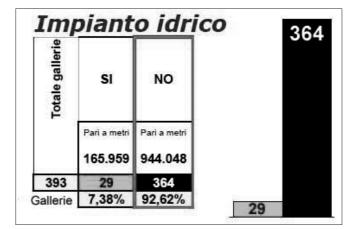


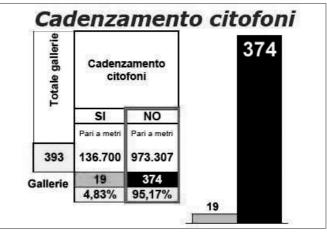
gallerie!

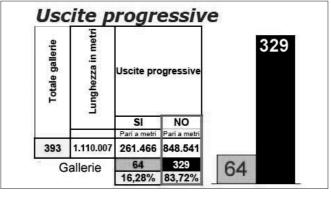
ventuale complessità orografica non può giustificare una dilatazione di tali tempi bensì una diversa organizzazione del soccorso.

In caso di incendio di una certa entità non ci si potrà certo affidare ai pochi estintori in dotazione ai rotabili ma si dovrebbe poter contare su adeguati impianti idrici che, invece, sono presenti solo su poco più del 7% delle gallerie! Fra queste, purtroppo, non figura la "Santo Marco", lunga quasi 15 km, situata in Calabria lungo la linea Paola - Cosenza; la gravità del degrado si accentua se si pensa che, circa a metà di questo tunnel, esiste un posto di movimento ove possono essere effettuati incroci fra treni, con soste di diversi minuti. La "Santo Marco", così priva dei più elementari dispositivi di sicurezza idonei ad affrontare le emergenza, dovrebbe essere oggetto dei locali organi di vigilanza e dell'attenzione incisiva dei RLS e oo.ss.

In caso di inconveniente, le gallerie dovrebbero consentire una "tranquilla" fuga da esse da parte di chi vi si trovi al suo interno. Eppure soltanto il 16% di esse è dotato di uscite progressive, cioè passaggi intermedi che consentono un'evacuazione dal tunnel in punti non necessariamente corrispondenti con l'imbocco/uscita. Un quadro desolante, non c'è che dire! Le ferrovie più sicure d'Europa (sic!) nascondono zone franche di alta pericolosità per cui discutere di Agente Unico e Agente Solo rasenta il ridicolo, se non fosse già tragedia.









CASSINO: VA IN PENSIONE UN COMPAGNO PREZIOSO

Anche per lui il momento della pensione è arrivato, anche lui come tanti colleghi un esempio di correttezza per tutti noi. Vacca Carino, del deposito locomotive di Cassino, passa il testimone dopo anni di lotte. Sin dalla sua assunzione iscritto alla CGIL di Milano e poi passato al CoMU appena arrivato a Cassino, è stato sempre in prima linea per le lotte dei macchinisti. Imprevedibile e sempre attivo, ha assunto ruoli che facevano discutere, prendendo anche posizioni critiche con il sindacato. E' stato funzionante alla 303, ma a causa della sua inclinazione a non piegarsi alla logica d'impresa in difesa dei lavoratori l'impresa stessa dopo un anno non ha esitato a toglierlo dalle funzioni alla 303. Tutti i compagni di Cassino lo salutano, lascia il servizio per continuare a dedicarsi all'impegno politico del suo paese, va in pensione proprio nel momento che l'impresa ha inferto un duro colpo ai macchinisti di Cassino: l'introduzione dell'agente unico

Luigi Cocuzzoli



Sono passati 80 anni...

ricordo di Nicola Sacco e Bartolomeo Vanzetti

"La mia vita non può assurgere a valore di esempio, comunque considerata. Anonima nella folla anonima, essa trae luce dal pensiero, dall'ideale che spinge l'umanità verso migliori destini. E questo ideale io riassumo come balena del mio pensiero"

Bartolomeo Vanzetti

di Maurizio Badoni – Roma SL

Dallo scorso 23 agosto, sono passati 80 anni e il ricordo di quella esecuzione di due innocenti, colpevoli solo di essere anarchici, è ancora viva. Nicola Sacco e Bartolomeo Vanzetti arrestati nel maggio 1920 sono diventati il simbolo della lotta alle ingiustizie, prima fra tutte la pena capitale.

Nicola Sacco e Bartolomeo Vanzetti, pugliese il primo e piemontese il secondo emigrarono negli Stati Uniti nel 1908. Vissero e lavorarono nel Massachusetts facendo i mestieri più disparati come consuetudine in quegli anni per gli immigrati (alla fine Sacco calzolaio e Vanzetti pescivendolo), professando le loro idee socialiste di colore anarchico e pacifista. Nell'aprile del 1920 in un clima permeato da pregiudizi e da ostilità verso gli stranieri, furono accusati di duplice omi-



cidio, a scopo di rapina ad una fabbrica di calzature, avvenuto nei sobborghi di Boston, in cui rimasero vittime un cassiere e una guardia armata.

Il processo istituito contro di loro non giunse mai alla certezza di provare accu-

satorie sicure, ma fu fortemente condizionato dall'ansia di placare un opinione pubblica furiosa e avvelenata dalla violenza, a cui bisognava dare dei colpevoli e dal pretesto fornito dall'evento per la scalata al successo personale del giudice **THAYER** e del pubblico ministero **KATZMANN**.

I testimoni dell'accusa che furono ascoltati per primi, diedero l'impressione che oscure manovre li aveva indotti o costretti sostenere il falso. I testimoni della difesa, invece non furono tenuti in alcuna considerazione: erano **italiani**, quasi tutti erano sospetti di anarchismo, e quindi non degni di fede.

Nonostante l'insufficienza di prove e le palesi irregolarità del procedimento penale, il 14 luglio 1921 Sacco e Vanzetti venivano condannati alla **sedia elettrica**, ancora oggi quella sentenza turba la coscienza di milioni di americani.

La sentenza generò un moto di proteste ed una vasta agitazione di massa, su impulso della classe operaia statunitense, artefice d'una mobilitazione che presto coinvolse anche intellettuali, scienziati e artisti. Tutto il continente americano era letteralmente in ebollizione: manifestazioni e cortei di protesta fissarono l'attenzione intorno a Sacco e Vanzetti per sei anni consecutivi. Il verdetto fu fortemente condi-





zionato dal clima da caccia alle streghe contro gli anarchici che in quel momento caratterizzava gli Stati uniti e da un evidente sentimento razzista nei confronti degli immigrati italiani.

Contro l'esecuzione di Sacco e Vanzetti si mobilitarono non solo gli italiani d'America, ma anche intellettuali in tutto il mondo, tra i quali Bertrand Russel, George Bernard Shaw e John Dos Passos.

Occorrerà aspettare più di mezzo secolo per la loro riabilitazione, capri espiatori - poiché immigrati e rivoluzionari - della campagna antiradicale e xenofoba che riguardò gli Stati Uniti degli anni '20, a ridosso della Grande Depressione. Nel 1977 dopo che il caso era stato più volte riaperto, il governatore del Massachusetts, Michael s. Dukakis, riabilitò le figure di Sacco e Vanzetti, scrivendo nel documento che proclama per il 23 agosto di ogni anno il S.&V. Memorial Day che "il processo e l'esecuzione di Sacco e Vanzetti devono ricordarci sempre che tutti i cittadini dovrebbero stare in guardia contro i propri pregiudizi, l'intolleranza verso le idee non ortodosse, con l'impegno di difendere sempre i diritti delle persone che consideriamo straniere per il rispetto dell'uomo e della verità".



MOBILITAZIONE SALENTINA CONTRO TRENITALIA

di Luigi De Donno ghigne@libero.it

Il Salento si ribella alla soppressione dei treni. Lo scorso 28 ottobre, i rappresentanti di Filt-CGIL, e dell'associazione "Una buona azione per Lecce", hanno effettuato un sit-in nel piazzale della sta-

Chieuti

gli altri, sono intervenuti anche l'onorevole Teresa Bellanova e il leader dell'opposizione della giunta comunale di Lecce Antonio Rotundo. Sotto accusa il nuovo orario di Trenitalia, che entrerà in vigore

soppressione di quattro treni lunga percorrenza su Roma (Lecce -Roma e ritorno, Taranto – Roma e ritorno) e la limitazione della corsa, alla stazione di Bari

altri sei convogli

BARLETTA (Lecce -BARI Bolzano e ritor-

Sibari

rete fondamentale rete complementare ta a doppio binario elettrificata ea a doppio binario non elettrificata inea a semplice binario non elettrificato

Potenza

zione ferroviaria. Alla manifestazione, tra

il 10 dicembre prossimo, che prevede la Monfredonia

de Matteis "La presunta mancanza di viaggiatori su queste tratte, avanzata da Trenitalia è contraddetta dall'aumento del traffico regionale di circa 300.000 Km/treno decisi dalla stessa Trenitalia e dalla Regione. A fronte di un aumento del traffico in ambito regionale, le scelte di Trenitalia paiono avere motivazioni

no, Lecce - Venezia e ritorno, Crotone -

Com'è ovvio l'intera popolazione salentina è indignata dalle decisioni prese in Trenitalia, il treno, infatti, è un mezzo

importantissimo in una terra di emigranti.

Il servizio ferroviario è fondamentale per

lo sviluppo di un territorio, interessato,

tra l'altro da un crescente flusso turistico.

Anche per la particolare condizione geo-

grafica, questa popolosa zona d'Italia,

circondata dal mare, rischia di trovarsi

"Non riusciamo a capire i motivi di tali

soppressioni o limitazioni" spiegano

Mario Vantaggiato (CGIL) e Alessandro

tagliata fuori dal resto del Paese.

Milano via Taranto e ritorno).

di carattere prettamente BRINDISI politico e non economico". Per questi

motivi, l'assessore ai trasporti della Puglia Mario Loizzo, già agli inizi del mese ha fatto formale richiesta di incontro con la Società Trenitalia ed all'A.D. del Gruppo FS.

QUANDO SI PARLA DI SICUREZZA ...

AL P.L. C'E' UN CAMION TRA I BINARI

E' successo tra Poggibonsi e Granaiolo, tratta a doppio binario con SCMT della linea DCO Siena – Empo-

di Giuseppe Cundari - Siena

Il treno era regolarmente partito con il segnale a via libera, ma si è trovato davanti un camion bloccato all'interno delle sbarre del PL.. Il treno, composto da una loc. D.445 e cinque vetture media distanza ha colpito il rimorchio, per fortuna vuoto. Lo scontro non ha determinato lo svio e i danni sono stati lievi. I nostri colleghi e i viaggiatori ne sono usciti indenni. A seguito dell'incidente, sono stati soppressi diversi treni e si sono registrati ingenti ritardi sull'intera linea.

Era già capitato che un altro camion fosse rimasto imprigionato nel medesimo P.L., ma non è stato fatto niente per evitare che l'evento si ripetesse. Forse, prima di mettere una telecamera aspettano il morto? Pare che, inizialmente, il segnale non si disponesse a via libera e che il DCO abbia rifatto tutte le operazioni previste una seconda volta. E' probabile che il camion ed il rimorchio dapprima impedissero la completa chiusura delle sbarre del PL e che, successivamente, entrati completamente nello spazio interno alla sede ferroviaria, non ne abbiano più ostacolato la regolare chiusura, pur rimanendo sulle rotaie.

Alla guida del camion un egiziano, senza patente e clandestino. Naturalmente lavorava per una ditta italiana che gli aveva affidato il mezzo ... non assicurato.





Domanda

Allego la risposta che il Responsabile aziendale dei turni PdM mi ha dato sul quesito che avevo posto ed era: se potevo rifiutarmi di effettuare il servizio di ritorno dopo un riposo f.r. qualora, per ritardo treno in andata, il riposo stesso iniziasse solo dopo le 05.00, diventando di fatto una dormita di giorno. La sua risposta è stata la seguente:

No. Il ccnl considera gli aspetti di programmazione e non di gestione. Il concetto di riposo é un elemento la cui collocazione nelle 24 ore non é disciplinata dalla legge. Vale la sua fruizione di fatto.

Filippine - Parma

Risposta

Complimenti per la risposta, peccato che sia molto parziale e molto interessata..... Le cose non stanno così!

Intanto il riposo è regolamentato dal contratto e dalle leggi, al punto che la qualità e la quantità del riposo variano a seconda della tipologia di servizio che si è svolto e che si andrà a svolgere (se diurno o notturno). Questa buona regola è sempre stata applicata e attuata, anche se, in particolare con quet'ultimo contratto, le cose sono peggiorate sensibilmente.

C'è da dire, invece, che tra i quadri e i dirigenti della nostra azienda si va affermando un modo di operare arbitrario e molto pericoloso, ritenendo di poter applicare erroneamente le direttive europee in materia di orario di lavoro, omettendo cioè di acquisire il fatto che proprio quelle direttive sono state concepite come "contenitori" di norme vigenti nelle rispettive nazioni e che nelle loro premesse già contengono il divieto di usarle per peggiorare le condizioni di lavoro vigenti, appunto, nei rispettivi paesi.

E' compito di tutti noi evitare che le pratiche quotidiane e il continuo ricorrere alla deroga di legge e contratti nazionali possano essere scambiate per regole vigenti.

In effetti, i contratti nazionali precedenti e anche il DPR 374 di antica memoria non è che fossero proprio perfetti, anzi, a questo proposito, mentre regolamentavano con precisione la fruizione del riposo giornaliero in residenza, non ponevano la stessa attenzione per la regolamentazione di quello fruito fuori residenza.

Per questa ragione, a seguito delle lotte effettuate dai macchinisti per rivendicare migliori condizioni di vita e di lavoro, ottenemmo un accordo che migliorava la definizione del riposo fuori residenza. Cioè, l'intero servizio doveva prevedere la fruizione di un solo pasto fuori sede per singola giornata e il riposo fuori residenza doveva interessare il periodo 0-5.

Due semplici regolette che ci consentivano di migliorare la qualità della vita, evitando di vivere il mondo alla rovescia: evitavano cioè di farci lavorare di notte e dormire di giorno, come, invece, è accaduto dal 1998 in poi, con l'introduzione dei riposi di giorno.

Nonostante i peggioramenti normativi avvenuti in questi anni, che tendono ad azzerare le conquiste fatte negli anni passati, la regola sulla definizione del riposo f.r. è rimasta, anzi, siccome nel vigente CCNL manca la specificazione di "programmazione" e "pratico svolgimento del servizio" (talvolta prevista in passato) la regola che vuole definito il riposo f.r. è imperativa e vale sempre.

La distinzione che si vorrebbe praticare oggi è una semplice forzatura interpretava unilaterale e priva, perciò, di qualsiasi efficacia rispetto alla forza della norma contrattuale.

Detto ciò, se per qualsiasi imprevisto non venisse garantito che il riposo f.r. interessi il periodo 0-5 (cioè che vi sia almeno un minuto di riposo in quell'arco orario) non è possibile considerare fruito il riposo e quindi, a causa della pessima qualità del riposo f.r che ne scaturisce, il p.d.m. potrà rifiutare l'effettuazione del treno di ritorno, perché il proprio lavoro non è garantito da un adeguato recupero psicofisico. Tale norma è peraltro soggetta all'osservanza delle disposizioni legali sull'orario di lavoro (D.L. 66/2003) che prevedono un riposo minimo di 11 ore (art. 7) derogabile (art. 17) solo se previsto e alle condizioni stabilite dai contratti. Il CCNL, con esclusione del RFR cosiddetto diurno - che soggiace ad altri ed ulteriori vincoli - stabilisce che il RFR, deve interessare il periodo notturno 0-5. Dunque, se per ritardo del treno in andata il riposo f.r. si colloca fuori da tale periodo (0-5) esso è addirittura illegale, cioè non solo in violazione di contratto, ma in violazione di norme di legge, con tutte le conseguenze che ne possono derivare.

Dagli Impianti



L'AFORISMA DEL MESE

di Maurizio Badoni - Roma

Un **aforisma** o aforismo (dal greco aphorismós, definizione) è una breve frase che condensa - similmente alle antiche **locuzioni latine** - un principio specifico o un più generale sapere filosofico o morale.

"Le mogli dei politici fanno tutte beneficenza. Per forza! Hanno il senso di colpa per quello che rubano i mariti."

Roberto Benigni

NAPOLI: Ne vale la pena?

Con il CCNL ancora vigente stiamo pagando a caro prezzo (noi che seguiamo il turno) gli errori commessi a seguito dell'accettazione :1) delle 10 ore diurne; 2) del riposo in residenza giornaliero a 16 ore riducibile poi a 11 ore e, addirittura, con l'artificio del famigerato 99999 presso una località sede per il rfr, a solo 7 ore; 3)dell'intervallo lavorato; 4) del rfr non più considerato lavoro, né impegno. Ecco, questi sono soltanto alcuni dei punti su cui il pdm dovrebbe lottare per il prossimo rinnovo di CCNL (per esempio fare lo sciopero di tutte le prestazioni straordinarie ad oltranza). Io sono un macchinista dell'ITR di Napoli e da circa 1 anno trovo massacrante (nonostante la fruizione di opportuni giorni di congedo) seguire il mio turno di spettanza "te b" in quanto sono state applicate le prestazioni lavorative massime, nonché i minimi riposi "giornalieri e settimanali" previsti dal ccnl vigente. In particolare, con l'orario estivo e con l'artificio della c.d. "rottura delle relazioni industriali" ci e' stato appioppato questo turno veramente vergognoso e umiliante che non fa altro che equiparare il pdm ad un lavoratore "qualsiasi", checche' se ne dica della sicurezza dell'esercizio. Questo per quanto riguarda l'orario di lavoro, mentre per la logistica le cose non vanno molto meglio in quanto quotidianamente corriamo il rischio di mangiare in mensa e di dormire in ferrhotel fatiscenti e sporchi così come i nostri ambienti di lavoro, cioè "le cabine di guida", non sono soggette più ad interventi di pulizia radicale e disinfestazione, neanche in sede di revisione periodica come previsto dalla circolare Maestrini (almeno quelle del DL di NA S.to). "Dulcis in fundo", il PDM non rientra nemmeno nelle attività usuranti. Per 2000 euro circa mensili ne vale più la pena di svolgere questo lavoro?

Cordiali saluti

macch. Gianfranco Tufano

COSENZA: Petrassi in pensione



Un altro dei grandi fondatori del COMU e della compatta pattuglia dei macchinisti cosentini, che tanto hanno dato e contribuito alle lotte del passato, ci lascia per godersi la meritata pensione. Persona schietta e sincera, è rimasto sempre in prima linea in tutte le battaglie del PDM, si è sempre impegnato per la tutela dei diritti difeso con intelligenza dall'Avvocato del COMU Patrizia Ciabattari, contro l'intransigenza padronale che non riconosceva la peculiarità del nostro lavoro. Anche a lui dobbiamo con forza e sincerità dire: GRAZIE CELESTINO per quello che hai fatto e che speriamo ancora farai da pensionato. Tanti, tanti auguri di buona pensione.

I colleghi di Cosenza

Agli auguri dei cosentini si associa la Redazione di Ancora in Marcia.

GERMANIA: SCIOPERO DEI MACCHINISTI

proclamati altri due giorni di stop, dopo che il tribunale della Sassonia ha rimosso il divieto di sciopero per i merci

Nell'est della Germania quasi nessun treno merci si è mosso il 9 novembre scorso. A ovest ha viaggiato appena un terzo dei convogli. Lo sciopero di 42 ore proclamato dai macchinisti del sindacato Gdl (Gewerkschaft der Lokführer). dalle 12 di giovedì 8, alle 6 di sabato 10, colpisce duramente la Deutsche Bahn. I macchinisti, in agitazione da luglio, chiedono un contratto separato, con aumenti di paga fino al 30 per cento. Le ferrovie sono però disposte a discutere solo sulla base del contratto già firmato con gli altri due sindacati Transnet e Gdba, che non consente di rivedere le tabelle salariali. A ottobre il sindacato dei macchinisti aveva potuto bloccare solo i treni passeggeri locali e regionali, perché il tribunale del lavoro di Chemnitz aveva vietato scioperi sui tratti a lunga percorrenza e nel settore merci, sostenendo che altrimenti si sarebbero inflitti all'economia tedesca danni «eccessivi». Ma il 2 novembre il tribunale regionale del lavoro per la Sassonia ha annullato questa intromissione dei giudici di prima istanza nel diritto di sciopero. Le leggi che in Germania lo regolano sono piuttosto restrittive: può essere proclamato solo dopo tentativi obbligatori di trattativa, e previo consenso del 75% degli iscritti al sindacato. Ma spetta ai sindacati e non ai tribunali decidere sulle forme di sciopero. I macchinisti del GdL, ristabilita la propria libertà di azione, non hanno voluto strafare. Hanno lasciato una settimana di tempo alle ferrovie, in attesa di una nuova offerta, che però non è arrivata. Di qui la decisione di fermare i treni merci. Se non basterà, la prossima settimana il

blocco potrebbe essere totale, anche nel settore passeggeri. Il trasporto merci non viene più gestito direttamente dalla Deutsche Bahn, ma dalla Railon. Dei circa 5500 macchinisti di questa società, il 45% - assunti quando le ferrovie erano ancora un ente statale - conservano lo status di pubblici funzionari, e non possono scioperare,

che siano o meno iscritti al GdL (circa 1'80% vi aderisce). Il sindacato quindi contare su non più di 800-1000 aderenti abilitati a scioperare ogni turno. Giovedì ferrovie sono riuscite a far partire molti treni con i «macchinistifunzionari». Sono comunque stati assi-

curati i trasporti di carbone per le centrali elettriche, e i convogli più urgenti per l'industria, come quelli che collegano i diversi stabilimenti dell'industria automobilistica. Ma col passare delle ore il blocco si è esteso. I centri di smistamento, dove i convogli vengono formati, venerdì erano intasati: se non si «svuotano» regolarmente, non c'è più posto per formare nuovi treni. I convogli fermati alle stazioni dai macchinisti in sciopero bloccano i binari di sosta, e non possono essere «sorpassati». Anche alle stazioni

di frontiera si formano code, e occorreranno giorni per smaltirle. All'inizio della settimana il presidente delle ferrovie Hartmut Mehdorn aveva scritto una lettera alla cancelliera Angela Merkel, chiedendole un intervento legislativo per imporre il principio dei contratti unici all'interno della stessa azienda. Secondo Mehdorn, se si cedesse ai macchinisti sul punto del «contratto separato», si metterebbe a rischio tutto il sistema contrattuale tedesco. La cancelliera gli ha risposto picche: «Ho ricevuto la lettera di Mehdorn, ma non sono d'accordo con lui... Le ferrovie e il GdL devono trattare in modo

> costruttivo». Insomma niente leggi speciali, vedete di mettervi d'accordo. Per Mehdorn è un sonoro ceffone, dopo quello che gli è arrivato dal recente congresso della Spd a Amburgo. I socialdemocratici hanno bloccato i suoi piani di ven-



il 39% lo rifiuta. Il consenso è

aumentato rispetto a un mese fa,

quando il 45% simpatizzava per lo

sciopero, e il 50% lo osteggiava.



Manfred Schell, leader dei macchinisti tedeschi del GDL