

ancora



IN MARCIA!

GIORNALE DI CULTURA, TECNICA, INFORMAZIONE POLITICO-SINDACALE

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 Casarucci onlus - Stampa: Litografia I.P. - Firenze - Spedizione in A.P. - art. 2 comma 20/c Legge 662/96 - Filiale di Firenze: Redazione - ANCORAIN MARCIA - Piazza Baldinucci, 8/r - 50134 Firenze - CONTRIBUTO: 15 EURO da effettuarsi tramite gli incaricati od attraverso il c/c postale n. 99862666 intestato a "In Marcia". AIM - Piazza Baldinucci 8/r - 50134 Firenze - Per informazioni: tel. 055 486838 - fax 055 4625985 - contone.it.



“Roma, 27 gennaio 2010

Dalle 21 di ieri alle 14 di oggi si sono astenuti dal lavoro il 19% dei macchinisti e del personale di bordo previsto in turno. Nelle prime 18 ore di sciopero a circolare regolarmente sono stati più di quattro treni su cinque della media e lunga percorrenza (81,5), e circa 7 treni su 10 (66%) del trasporto regionale” (da FS NEWS)

...GUERRA DI CIFRE ?



IN QUESTO NUMERO

La rivista prosegue il suo percorso di rinnovamento: con una redazione giovane, motivata e in continuo accrescimento, e con una nuova veste grafica con lo scopo di trasmettere al meglio i temi che incalzano sempre più velocemente la nostra categoria e il mondo del lavoro.

Ecco le questioni all'ordine del giorno per i ferrovieri e per i macchinisti in particolare, che la nostra rivista sta seguendo.

SPACCHETTAMENTO FERROVIARIO: è urgente ritornare all'unicità dell'Impresa e ad uno stretto controllo dello Stato. Nel convegno di Milano si è parlato del caso TLN, la nuova Società composta da Personale di Trenitalia e Ferrovie Nord. Sono partiti dalla Lombardia, ma andranno avanti, riducendo sempre più Trenitalia ad una delle tante imprese ferroviarie. Intanto il servizio è più scadente, c'è sempre meno sicurezza, e salgono i costi per gli utenti, tutto ciò in un quadro di deregolamentazione delle condizioni di lavoro.

APPRENDISTI: continua la nostra campagna a favore degli apprendisti che dopo pochi mesi di contratto vengono utilizzati ad agente unico ed ora anche ad agente solo, come i lavoratori "a tempo indeterminato". Quindi, stesse responsabilità, ma meno stipendio, e una formazione che dopo alcuni mesi è già conclusa.

CONTRATTO DELLA MOBILITÀ: che fine ha fatto il famoso Contratto unico? E' dal 2003, quando il CCNL in vigore ci fu spacciato come contratto di tutte le imprese ferroviarie, che lo stiamo aspettando, ma per ora non ce n'è traccia. Comunque, noi non ci siamo dimenticati della consultazione fatta tra i macchinisti nel 2007: non ha senso parlare di contratto senza parlare di piano d'impresa, assetto societario (no alla svendita della Cargo e alle cessioni di ramo d'azienda), orario di lavoro, stipendio, previdenza.

PORTE KILLER E BLOCCO PORTE: non possiamo dimenticare i nostri colleghi, e tutti i viaggiatori, che si sono infortunati a causa della famigerate "porte killer".

STRESS: aumentano le mansioni e gli orari di lavoro, peggiorano i turni, e siamo sempre più costretti a lavorare in situazioni di asocialità. Che tipo di stress comporta tutto questo? E' possibile quantificarlo?

RITIRO E AGGIORNAMENTO PUBBLICAZIONI DI SERVIZIO: l'aggiornamento è fondamentale per la sicurezza dell'esercizio, tant'è che ciclicamente l'azienda prova a punirci. Poi però non ci riesce, perché i giudici le ricordano che per l'aggiornamento si deve dare tempo all'interno dell'orario.

UNITÀ E PARTECIPAZIONE: tutte le questioni esposte, e tutte le altre problematiche del nostro lavoro, si potranno affrontare efficacemente solo se ci sarà unità di intenti e di azione tra tutti i soggetti (sindacati, movimenti, gruppi) che condividono gli stessi obiettivi, ma soprattutto se la spinta dei lavoratori sarà forte, verso un mondo del lavoro più equo, dove la sicurezza sul lavoro sia considerata un diritto fondamentale e non solo un costo, dove i sindacati siano davvero i difensori dei diritti dei lavoratori e non delle associazioni per la tutela di privilegi e interessi personali, dove se un dirigente fallisce venga cacciato a pedate e non promosso a fare altro e con una liquidazione da sceicco arabo, e dove le Ferrovie siano davvero un bene sociale per lo sviluppo della Nazione.

Vi piace la nuova veste grafica?
Volete segnalarci notizie, curiosità o foto dai vostri impianti?
Avete dei quesiti da sottoporre alla redazione?
La mail di redazione è: redazione@ancorainmarcia.it
oppure inmarcia@tiscalinet.it

STANNO SFASCIANDO LE FERROVIE!!!

Le nostre povere Ferrovie hanno già subito numerosi attacchi dal 1985 ad oggi, da quando sono diventate SpA. Da allora, con la scusa di dover ridurre i costi, hanno ridotto il numero del Personale, fino ad arrivare alla situazione di oggi: siamo pieni di Personale direttivo e amministrativo, ma non c'è più nessuno dove si lavora davvero, nelle stazioni, negli scali, sui treni, sulle linee. Basta un centimetro di neve, e tutto si ferma. Gli unici soldi che vengono spesi, finiscono a finanziare l'Alta Velocità, i treni di chi può permetterseli, mentre i pendolari ogni giorno restano a piedi.

Noi spesso abbiamo criticato i nostri dirigenti, e in particolare il nostro Amministratore Delegato, per le scelte effettuate. Confermiamo che la nostra dirigenza ha le sue responsabilità, ma vogliamo mettere in guardia tutta la cittadinanza: ci sono decisioni prese a più alto livello, delle quali la Dirigenza di FS non ha colpa, che stanno un pezzo alla volta distruggendo ciò che delle Ferrovie è rimasto! Quando l'AD Moretti dice di non avere i soldi per far funzionare bene il trasporto locale, dice il vero! Chiedete alle Regioni, responsabili di questo finanziamento, quanto spendono ogni anno per costruire nuove strade per le automobili, e quanto invece della loro spesa viene destinato per le linee ferroviarie. Vi spaventereste! C'è una sproporzione enorme!

Guardiamo al caso della Lombardia: il Governo della Regione (Formigoni) decide che il trasporto non lo deve fare più Trenitalia, ma bisogna fare una società unica mista con le Ferrovie Nord (non dice invece chi sono i proprietari delle Ferrovie Nord... e non spiega perché la Società è al 50%, mentre il capitale è stato invece in gran parte versato da Trenitalia, mentre le Nord ci hanno messo solo una parte...), si mette in giro la voce che "è l'Europa che lo vuole" ma è falso, l'Europa non ha mai parlato di trasporto locale; comunque sia, di soldi la Regione ce ne mette pochi, mentre investe milioni e milioni per costruire nuove strade, alla faccia della vivibilità e dell'ecologia.

L'opposizione, invece, si oppone. Bene! Bene? Invece no, perché il candidato dell'opposizione alle prossime elezioni, Penati, dice che Formigoni ha sbagliato tutto, lui invece vuole mettere a gara, fare gare di appalto. Anche lui vuole sfasciare un altro pezzo di ferrovia,



...e questo strano rumore alle spalle?
ma non li avevi precettati?



mettere in concorrenza tra di loro gli inermi lavoratori (in una gara non c'è nessun obbligo da parte di chi vince di applicare un determinato contratto); e anche lui... non parla di voler dare soldi in più alle Ferrovie, almeno una parte di quelli che intende riservare alle strade.

Insomma, chi ci governa, chiunque egli sia, vuole sfasciare tutto.

In Italia nel 1885 furono create le "Convenzioni", con le quali di fatto si cedevano le ferrovie a dei soggetti privati. Poi ci furono disastri e morti, perché il privato vuole guadagnare, mica spende per la sicurezza... e così, nel 1905 si arrivò alla statalizzazione, anche a seguito di dure lotte che questa volta i ferrovieri seppero condurre.

Più di recente gli stessi fatti accaddero in Inghilterra: dopo l'esperienza di una nefasta privatizzazione, anche stavolta, dopo numerosi incidenti e un sacco di morti, il Governo è stato costretti a tornare indietro, sotto la pressione dell'opinione pubblica.

Noi vogliamo evitare che tutto questosi ripeta.

Le Ferrovie devono essere pubbliche, e sociali.

C. Peredo



VERTENZA

SCIOPERO... VENTO IN POPPA

Nonostante gli ostacoli e la disinformazione aziendale, gli scioperi contro lo sciagurato accordo raggiungono adesioni incoraggianti

Lo sciopero del 26 e 27 gennaio contro l'accordo del 15 maggio, al di là della sterile guerra di cifre (l'azienda in alcuni casi è arrivata a dichiarare adesioni del 20% a fronte dei 3/4 di treni cancellati), ha mostrato un risvolto sociale da evidenziare.

Sta infatti accadendo che, in misura sempre crescente, il personale risponde con convinzione alla vertenza e non è solo la partecipazione numerica che colpisce quanto quella emozionale. Raramente infatti, negli ultimi anni avevamo respirato un'aria quasi festosa dei colleghi che si presentano numerosi all'ora di fine sciopero nei depositi o nelle sale di sosta (vedi Spritz dei veneti) per completare la propria prestazione, anche solo per mezz'ora! Ancora più raramente fino ad oggi, avevamo visto un numero così alto di colleghi disposti al sacrificio di rientrare a casa anche 2 o 3 ore dopo pur di aderire allo sciopero. E anche su internet poi, l'argomento sciopero riempie di post i vari blog dei macchinisti e capitreno. Che sia l'inizio di una nuova stagione di partecipazione? Che il vento stia veramente cambiando?

Forse è presto per dirlo, ma siamo convinti che qualcosa si sia mosso.

"Or.S.A. , organizzazioni di base, comitati, non spredate questa occasione! E' ora di spiegare le vele!"

La Redazione

AGENTE SOLO e ... Contratto mobilità

Due vertenze che si intrecciano e si mescolano creando confusione tra i lavoratori. L'accordo del 15 maggio 2009 (agente solo), non è stato siglato da OrSA che sciopera contro; il contratto della mobilità è una vertenza più ampia che riguarda tutte le imprese di trasporto e tutti i sindacati e che nasce come contromisura all'arrivo di una pluralità di imprese che applicano contratti diversi, innescando processi di concorrenza sul diverso costo del lavoro (il cosiddetto dumping contrattuale). Un problema già affiorato sul trasporto merci e, recentemente, su quello passeggeri

internazionale, ma che potrebbe divenire sempre più insidioso con le gare d'appalto sul trasporto regionale.

Insomma, due problemi contro i quali occorre muoversi su due fronti: da un lato rimuovendo l'ignavia che coinvolge una parte dei nostri colleghi di lavoro; dall'altro lato facendo attenzione sia alle rivendicazioni sindacali che ai contenuti di eventuali accordi, perché talvolta si rivelano false soluzioni. Basti ricordare che il CCNL 2003-2006 - che è costato "lacrime e sangue" al PdM - doveva essere l'antidoto alla concorrenza...

IN CASO DI SCIOPERO COMANDI

Le pratiche aziendali per cercare di smontare la riuscita degli scioperi oramai non si contano più. In particolare durante lo sciopero OrSA del 26/27 gennaio è capitato, a colleghi forse poco informati - ma poco conta, l'importante è il risultato - di venire comandati a treni "da garantire", ovvero quelli con partenza dopo la fine dello sciopero. Ovvero, questi colleghi - scioperanti - si sono visti 'comandare' una vettura (taxi) per andare a svolgere il servizio di rientro, addirittura, in alcuni casi, iniziando a 'lavorare' in 'vettura' prima dell'inizio della loro prestazione, e comunque ben prima del termine dello sciopero. Ingenuità e ignoranza normativa hanno giocato sicuramente un ruolo chiave; tuttavia i referenti sindacali e quelli della nostra rivista sono sempre a disposizione per le delucidazioni del caso.

Preso atto dei comportamenti ingannevoli della Società alla quale prestiamo il nostro operato, e che non considera minimamente le rivendicazioni dei lavoratori, dobbiamo far presente di prestare maggiore attenzione per le astensioni collettive dal lavoro future.



GIUSTIZIA

SENTENZA DE ANGELIS: UNA VITTORIA DI TUTTI

Confermato il diritto di critica, anche verso il datore di lavoro. Uniche condizioni: veridicità, contegno verbale e interesse generale. Il reintegro grazie all'articolo 18 dello Statuto dei lavoratori

Sono state recentemente depositate le motivazioni della sentenza con cui il Tribunale di Roma ha disposto la reintegra di Dante De Angelis. Diciassette pagine ricche di contenuti interessanti. Pagine che riaffermano alcuni basilari principi democratici che i dirigenti di Trenitalia e del Gruppo FS, hanno tentato di cancellare. Abbiamo sempre sostenuto che la vicenda De Angelis riguardasse l'intero mondo del lavoro e la lettura della sentenza ce lo conferma. Il Giudice nell'esaminare analiticamente l'oggetto della contestazione, afferma preliminarmente che l'art.21 della Costituzione riconosce a 'tutti' il diritto di manifestare il proprio pensiero con la parola lo scritto ed ogni altro mezzo di diffusione. Tale principio è cardine di tutti i regimi democratici: si ritrova anche nella Dichiarazione Universale dei diritti dell'Uomo e nel Trattato dell'unione Europea. Come tale è inalienabile. Questo non significa che non vi siano limiti poiché vi sono altri diritti, tutelati anch'essi, quali quello al rispetto della dignità delle persone (anche giuridiche) che potrebbero essere lesi da espressioni volgari, false, oppure offensive in genere. Il Giudice richiamandosi ad una giurisprudenza sulla materia ormai consolidata, richiama la necessità del 'bilanciamento' tra il diritto a comunicare e quello a non subire pregiudizio al bene fondamentale della propria dignità ed enuncia le tre condizioni ritenute necessarie per legittimare critiche e giudizi negativi, finanche molto aspri. La prima condizione è che vi sia un fondamento di verità nel contenuto della comunicazione; sarebbe evidente la scorrettezza, della diffusione di una notizia falsa e lesiva. La seconda riguarda l'utilità sociale della notizia, per cui la sua diffusione, se il tema ha rilevanza pubblica risulta lecita anche se mette in cattiva luce il soggetto interessato. La terza condizione è la cosiddetta continen-

za verbale, la forma cioè con cui la critica viene resa pubblica. Risulterebbero illecite espressioni volgari ed offensive, che esulino dall'obiettivo della critica per scendere in frasi denigratorie idonee a suscitare disprezzo. Un conto è dunque attribuire condotte illecite o moralmente disonorevoli, aggredire l'immagine altrui superando la soglia del rispetto della persona umana, tutt'altra cosa è invece esprimere un giudizio negativo sul comportamento altrui. La sentenza ci interessa tutti perché conferma che questi principi giuridici restano validi anche all'interno del rapporto di lavoro subordinato, non potendo questa 'soggezione' contrattuale cancellare diritti di rango costituzionale. Nel caso specifico poiché la sicurezza ferroviaria è una questione di grande interesse pubblico è del tutto lecito che ogni forma di ipotesi, che non sia evidentemente arbitraria e pretestuosa può essere sottoposta all'attenzione dell'opinione pubblica, tanto più dai lavoratori interessati. Le dichiarazioni di De Angelis, seppur apertamente critiche verso l'atteggiamento aziendale, secondo il Giudice, non hanno travalicato i toni



Dante De Angelis appena dopo la sentenza

lederebbe gli interessi dell'impresa di cui fa parte. Il lavoratore può invece formulare critiche anche aspre su disfunzioni aziendali, e lederne quindi l'immagine, purché non attribuisca all'azienda ed ai dirigenti fatti denigratori non provati o qualità apertamente disonorevoli. In questa vicenda se c'è stato un danno all'immagine dell'azienda FS il responsabile forse andrebbe ricercato ai piani alti di piazza della Croce Rossa e non certo tra gli RLS che svolgono il loro ruolo. Il padronato, oggi più aggressivo che mai, ha voluto impaurire tutti, ferrovieri in primis, privandoci del diritto di parola. Ma la Costituzione e lo Statuto dei lavoratori continuano ad essere dei formidabili strumenti di democrazia che ci 'seguono' in deposito, in cabina di guida e in tutti i luoghi di lavoro anche se i 'padroni' non li vorrebbero far entrare. Sta a noi conoscerli ed utilizzarli per difendere la nostra dignità, la sicurezza e le condizioni di lavoro e di vita.



della comunicazione civile, né miravano ad una aggressione gratuita dell'immagine della controparte; denunciavano una insufficiente azione aziendale riguardo le problematiche della sicurezza. Ed il diritto di critica si sostanzia proprio nell'esprimere giudizi negativi. Altrimenti si dovrebbe parlare di un ridicolo quanto paradossale 'diritto di elogio'. Riguardo al cosiddetto 'dovere di fedeltà' di cui all'art. 2015 del C.C. il Giudice ritiene non tollerabile che un cittadino, accettando il lavoro si precluda radicalmente il diritto di criticare, anche pubblicamente, i comportamenti aziendali, in quanto

L'Avv. Piergiorgio Alleva



La Redazione



AGGREGAZIONE/SINDACALISMO di Fernando

UNITÀ NELLE LOTTE E PARTECIPAZIONE DEI LAVORATORI

Il convegno che si è tenuto a Milano l'11 gennaio scorso ha dato numerosi spunti in merito alle iniziative che si possono prendere per affrontare le tematiche all'ordine del giorno, apprendistato e spezzettamento ferroviario, ma ha fornito anche interessanti suggerimenti sul come portare avanti le varie iniziative, dando importanti conferme su quali debbano essere le strategie da adottare, per affrontare i numerosi problemi che stanno si stanno presentando nell'ambito delle ferrovie, dei trasporti e del mondo del lavoro in generale.

La prima idea è che serve UNITÀ: è indispensabile che tutte le forze che condividono determinate idee, che si trovano punti sulle medesime posizioni, ne discutano e facciano fronte comune; da soli non si va da nessuna parte. Il problema della divisione di Trenitalia e delle ferrovie italiane in tante so-

cietà, ad esempio, sta comportando e porterà anche in futuro minore sicurezza, maggiore precarietà del lavoro, minore qualità del servizio, costi per gli utenti non ridotti ma anzi maggiorati. Ebbene, tutti quei soggetti che vogliono invece tutelare la sicurezza sul lavoro e del lavoro, la socialità del trasporto ferroviario, e le condizioni di lavoro dei ferrovieri conquistate in anni di lotte, devono mettersi insieme e insieme camminare. Solo questa sinergia di forze può dare speranza di raggiungimento di un risultato, mentre le iniziative individuali, per quanto apprezzabili e degne del massimo rispetto e di ammirazione, non hanno grandi possibilità di riuscita. Al convegno un inizio di questo percorso lo si è visto: sono intervenuti rappresentanti sindacali (CILDI, CUB, ORSA, SDL), esponenti di partiti politici sia a livello regionale che nazionale, associazioni

di consumatori (ACU), comitati pendolari (Milano - Piacenza e Milano - Novara). La discussione, però, deve essere solo il primo passo, dopo occorre promuovere delle iniziative insieme, per raccogliere ulteriori consensi, per sensibilizzare l'opinione pubblica, per accedere alle sedi decisionali.

Il secondo spunto del convegno è stato lanciato dalla grande PARTECIPAZIONE di lavoratori: c'erano molti giovani (apprendisti o ex apprendisti), molti ferrovieri della Regionale coinvolti in prima persona nella questione TLN, ma anche ferrovieri di altre regioni italiane (Emilia - Romagna, Toscana, Lazio, Trentino, Liguria, Veneto, Friuli), lavoratori di altre aziende di trasporto e anche di altri settori, utenti, pendolari, giornalisti, politici... In particolare è stata fondamentale la presenza di molti lavoratori: è necessario ricreare la cosiddetta "massa critica", partecipare, dare forza ai movimenti. Come ferrovieri, in particolare, dobbiamo abbandonare lo scoraggiamento del "tanto hanno già deciso tutto", e anche l'individualismo che porta a considerare i propri problemi come unici, insolubili e ricadenti solo sulle proprie spalle. Dobbiamo invece recuperare il senso della nostra "identità collettiva", data dal fatto di essere colleghi, di essere "tutti sulla stessa barca", e alla fine, tutti con la stessa aspirazione: di lavorare in condizioni umane, per poter vivere dignitosamente e con soddisfazione le nostre vite.

Inoltre, se restiamo concentrati sull'"io", la storia dimostra che siamo perdenti; ma se passiamo al "noi", allora la faccenda cambia aspetto... si possono anche fare passi da gigante!

Apprendisti di tutto il mondo (dei trasporti) unitevi!

Dopo il Convegno dell'11 a Milano AncoraInMarcia rilancia: promuoviamo in tutta Italia e in tutte le realtà del mondo dei trasporti un osservatorio su tutti i contratti di apprendistato. L'obiettivo è quello di costruire una vertenza nazionale sul problema utilizzando gli strumenti legali proposti dalla relazione del prof. Alleva e sconfiggendo l'immobilismo delle OO.SS che scendono a compromessi pesanti sul ruolo dei lavoratori apprendisti.

Non si può pensare di risparmiare sulla formazione di un macchinista o di un capotreno mettendo a dura prova il sistema della sicurezza in un comparto come quello del trasporto ferroviario. Quindi il nostro primo obiettivo deve essere quello di promuovere il rispetto degli standard di sicurezza sui treni e sulle linee, le tutele e i diritti di chi comincia a svolgere particolari mansioni in ferrovia e di far uscire allo scoperto chi non perde occasione per attuare profitti sulla pelle dei

lavoratori e degli utenti dei mezzi di trasporto.

La nostra rivista si dovrà fare carico di diffondere un appello a tutte le forze sindacali e politiche per un'azione comune; contemporaneamente **chiamerà a raccolta tutti quegli apprendisti e ex apprendisti con la possibilità di formare un primo gruppo con cui dare vita a una vertenza nazionale sul problema.**

Questa azione non è altro che la naturale conseguenza delle discussioni innescate dal Convegno di Milano, dalle storie raccolte dai molti giovani lavoratori che vi hanno preso parte, dalle relazioni che lo hanno introdotto e dalle spinte che AncoraInMarcia aveva ricevuto dopo l'incidente occorso, proprio a Milano, a un macchinista apprendista.

La Redazione

ULTIMA ORA SUGLI APPRENDISTI!!!

Riceviamo prima di andare in stampa la notizia che alcuni colleghi con contratto di apprendistato allo scadere dello stesso non sono stati confermati.

Questi già da apprendisti sono stati utilizzati come lavoratori esperti (per i macchinisti ciò significa agente unico o solo, e primo agente con un altro apprendista da secondo).

Avvisiamo tutti i macchinisti e CT cui non è stato confermato il contratto di apprendistato, ma hanno fatto giornate ad agente unico o solo, di contattarci perché si vedrà di organizzare una causa comune per farli riconoscere come lavoratori a tempo indeterminato già prima della scadenza del periodo di apprendistato.

Riteniamo sia inaccettabile sfruttare gli apprendisti, pagarli meno ma addossandogli le stesse responsabilità degli altri, e poi lasciarli a casa.

Contattateci:

redazione@ancorainmarcia.it



SICUREZZA

GRAZIE AI LAVORATORI DEI CONTROLLI DI VERIFICA DI GROSSETO!



i ferrovieri ai funerali delle vittime di Viareggio
in basso: quel che resta del locomotore

Come Assemblea 29 giugno siamo impegnati perché si accertino le **responsabilità** del disastro del 29 giugno alla stazione di Viareggio (e, ad oggi, la risposta alle 32 vittime è 0 indagati), perché abbiano **giustizia** i familiari ed emerga la verità, e per contribuire a che non accada mai più, attraverso interventi e misure che garantiscano la **sicurezza**.

Ma relativamente proprio al tema della sicurezza, non solo niente è stato fatto, ma nella realtà si assiste ad un crescente decadimento delle condizioni di sicurezza, attraverso lo smantellamento e la privatizzazione del settore Cargo (merci), del taglio del personale, della manutenzione, della soppressione dei controlli.

Il gravissimo episodio accaduto nei pressi di Grosseto il 22 dicembre scorso, quando il treno 50329, composto da carri cisterna che trasportavano GPL (gas petrolio liquefatto), lo "stesso treno" che il 29 giugno ha causato la strage a Viareggio, è stato interessato da un principio di incendio. La realtà è che poteva accadere lo stesso disastro che solo per un pelo non si è ripetuto.

Nessun meccanismo di sicurezza è intervenuto (i dispositivi di Rilevamento Temperatura Boccole erano fuori uso) e solo grazie all'allarme dato dagli automobilisti e al successivo intervento dei VV.F. e del personale della Verifica di Grosseto si è potuto mettere in sicurezza il treno!

A fronte di questa gravissima situazione, di questa allarmante

realtà, da mesi le ferrovie hanno annullato gran parte delle Verifiche Tecniche ai treni merci durante il percorso, compresi quelli che trasportano merci pericolose, smantellando e chiudendo i presidi di Verifica a livello nazionale! Questi controlli sono previsti tuttora dalla normativa in vigore ogni 500 o 700 km, sono stati annullati, su richiesta di Fs, e poi formalmente ripristinati, per intervento degli attivisti sindacali, dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria (ANSF) che invece precedentemente ne aveva "concesso" la soppressione. Ma gli impianti sono ormai smantellati, quindi i treni merci rischiano di percorrere l'Italia senza subire nessun controllo.

Mentre in Italia le stazioni vengono chiuse, mentre in Toscana il presidio di Verifica di Chiusi (Si) è stato dismesso, a **Grosseto i lavoratori resistono, stanno lottando per continuare ad effettuare i controlli di verifica necessari, fondamentali per la sicurezza, viste le condizioni indicibili in cui viaggiano anche i treni con merci pericolose.**

Questi ferrovieri, i Verificatori, a partire dall'11 gennaio 2010, hanno organizzato il presenziamento dell'impianto sulle intere 24 ore, per impedire che un treno come quello di Viareggio passi e percorra tutta la linea tirrenica senza alcun controllo. Questo, dal momento che le Fs hanno spostato i controlli solo a Pisa e Livorno Calambrone, che non riescono a coprire tutte le necessità, così che per gran parte dei merci le verifiche saltano.

A questi lavoratori tutta la nostra solidarietà, il nostro appoggio, il nostro grazie perché con la loro iniziativa difendono concretamente la sicurezza di tutti, dei lavoratori, dei viaggiatori, dei cittadini.

Infatti, con il processo di deregolamentazione e privatizzazione in corso, con lo sfascio conseguente del trasporto, e della Cargo in particolare, se non si interviene con forza e determinazione, un altro disastro è purtroppo scientificamente e statisticamente destinato a verificarsi.

Lottare come i ferrovieri di Grosseto, per impedire stragi come Viareggio.

Assemblea 29 giugno

assemblea29giugno@gmail.com
www.assemblea29giugno.info



SICUREZZA dai macchinisti sardi

IL TRAGICO INCIDENTE DI SCALA DI GIOCCA

Dalla Sardegna riceviamo questa amara riflessione in memoria del collega Giuseppe

Ancora un macchinista vittima del treno che conduceva. Giuseppe Solinas ha trovato la morte ad aspettarlo all'uscita della galleria di Scala di Giocca quando ancora non era l'alba del 19 Dicembre 2009.

La montagna lo ha fermato nel percorso della sua vita a soli 49 anni con tanti progetti in corpo ed una predisposizione alla vita unica nel suo genere. Lascia la Moglie e due Figli e un rimpianto enorme tra amici e colleghi.

Un pezzo di montagna si è staccato ed franata giù da un costone alto appena 200 metri 6 minuti prima che Giuseppe sopraggiungesse (l'esattezza dei minuti ci è dato dalla rottura per schiacciamento del cavo a fibre ottiche posto in canaletta). Un enorme masso grande quanto un locomotore, dei tanti precipitati, abbatteva la barriera paramassi di cemento armato e si fermava sul lato sinistro del binario. Il treno passeggeri 8921 partito da Sassari alle ore 6.00 e diretto a Chilivani/Olbia composto da due Aln(668/3205 e 663/1173) alle 6.18 nel buio della notte, non facilitato dalla scarsità delle luci in dotazione al mezzo, vede materializzarsi all'ultimo momento dopo una semicurva l'enorme ostacolo; nonostante il disperato tentativo di frenata alla velocità di 80 km/h andava a cozzare con la parte sinistra dell'enorme masso e deragliava dai binari appoggiandosi sulla parte destra e fermandosi dopo una cinquantina di metri. Giuseppe purtroppo rimane schiacciato dal banco di guida

della 668 mentre la Capotreno al suo fianco rimane miracolosamente illesa riportando solo lievi contusioni così come anche tre viaggiatori.

Dopo l'allarme dato dal Capotreno, il personale del 118 e Vigili del Fuoco arrivano sul posto approssimativamente intorno alle ore 7, dopo un percorso non di certo agevole effettuato a piedi per almeno 250 metri sulla massicciata, (in quel punto la ferrovia viaggia tra il costone roccioso alto 200 m. e l'alveo del Rio Mascari); quando arrivano non possono far altro che constatare il decesso di Giuseppe.

Dopo questa grave perdita ancora frastornati ci chiediamo perché, come è ancora possibile morire sul lavoro e di chi sono le responsabilità?

Le ferrovie si sono subito affrettate a dichiarare che la massa franosa si è staccata da un'area demaniale non di loro pertinenza, ma ciò forse la esime dall'effettuare i relativi controlli di sicurezza ed eventualmente proteggere i tratti a rischio frane con un'adeguata rete di protezione collegata ai segnali? Come mai non si è fatto questo nonostante due frane in tempi recenti?

Il Genio Civile, servizio che dipende direttamente dall'assessorato regionale ai Lavori Pubblici, nel Piano di assetto Idrogeologico Regionale del 2004 aveva classificato quella zona, in territorio di Muros ad alto rischio eppure l'assessorato ai lavori pubblici nulla ha



fatto: non ha preso le dovute contromisure per la riduzione ed eliminazione del rischio. Una gravissima inadempienza che la magistratura dovrà vagliare e prendere in dovuta considerazione, non solo per accertare le responsabilità ma per costringere chi di dovere a bonificare il costone franoso. Purtroppo dobbiamo constatare che solo quando ci scappa il morto ci si accorge delle inadempienze. Lo stato di abbandono della collina ha la responsabilità maggiore di ciò che è accaduto ma siamo sicuri che anche le condizioni di degrado delle cabine di guida, in questo caso delle Aln 668, ne sono responsabili: questa cabina nata già ergonomicamente sbagliata ed angusta a cui sono stati aggiunti via via altri apparati: Vacma b13 e scatolette varie l'hanno riempita rimpicciolandola.

Ed in ultimo la nuova sedia. Sicuramente utile in altri ambienti, per noi concausa della morte del collega perché impedisce il movimento al macchinista, che già per sedersi deve fare il contorsionista cercando di non sbattere contro spigoli vari per andare ad incastrarsi tra il banco e la sedia, figuriamoci in condizioni di emergenza come quella capitata a Giuseppe: quanto deve essere stato difficile per Lui liberarsi da dove era incastrato. Non sappiamo se una cabina appena più ampia Gli avrebbe dato modo di salvarsi ma siamo certi che gli avrebbe agevolato la libertà di movimento e che il banco di guida non gli sarebbe subito franato addosso.

Per non parlare dell'inadeguatezza delle luci dei fanali, nate per far vedere il treno agli altri in tempi in cui la linea era super sorvegliata e che ora dimostrano tutta la loro inefficacia visto che in linea non c'è più nessuno e ci si trova di tutto. Certamente un fascio di luce più potente Gli avrebbe permesso di vedere l'ostacolo e forse anche di salvarsi.

Gravi sono le responsabilità di chi pur sapendo nulla ha fatto per rimuoverne le cause, nostro il dovere di lottare per onorare la memoria di un altro lavoratore assassinato per incuria e per impedire che accada nuovamente.

L'ALN dopo l'urto
sopra: Vincenzo Solinas





DALLA RETE di P. Flamini (LI)

RIEN NE VA PLUS (NULLA È PIÙ VALIDO)

Rien ne va plus è un'espressione che noi tutti conosciamo. Al casinò il croupier la usa alla roulette. Ora questo linguaggio lo usano anche i sindacati: hanno imparato a giocare d'azzardo con la nostra vita. Ormai siamo all'apoteosi del sindacato! Nella mia regione è successo quello che uno non si aspetterebbe mai da un sindacato anche se ultimamente ci hanno abituato a cose allucinanti. Il "grande" sindacato, il "grande" sindacato, il "grande" sindacato, il "grande" sindacato, il "grande" sindacato.

Sono occhio e croce 3 o 4 anni che i sindacati non concordano più i turni, o meglio è l'azienda che tratta i sindacati come burattini e non gli concede la possibilità di trattare i turni. A che serve il sindacato se i turni sono a normativa e rispettano il contratto? A niente dice l'azienda e allora quand'è che l'azienda chiama il sindacato? Magia magia ecco che i sindacati vengono chiamati a trattare i turni ...e quando?? Ma ovvio quando c'è bisogno di fare un bell'inciucio. Il contratto non prevede l'agente solo prima delle 5, ma se fai un inciucio col sindacato... lo puoi fare. Il contratto non prevede l'agente solo dopo le ore 00:00 ma se fai l'inciucio con il sindacato ...lo puoi fare. Ed ecco che solo in ferrovia il sindacato è riuscito a rimpicciolire la notte, si perché, ricapitolando, prima veniva considerata notte il periodo 00:00-5:00 ma ora grazie al grande sindacato la notte va dalle 01:00 alle 04:00... ma vedrete che prossimamente con un nuovo inciucio il sindacato riuscirà a fare quello che nemmeno Dio è riuscito a fare: cancellare la notte! Neanche l'italiano vale più per il "grande" sindacato: la parola mezzanotte dovrà essere rivista perché per i ferrovieri la notte è dalle 01:00. Forse RFI emanerà una nuova DEIF per informare il personale che dalle ore 00:00 del giorno xx/yy/2010 la parola mezzanotte dovrà essere sostituita con zerozeroetrenta per evitare che il personale entri in conflitto di interessi con il proprio cervello. 5 non è uguale a 6 - mezzanotte non è notte - mezzanotte non è notte -mezzanotte non è notte -mezzanotte non è notte mezzanotte non è notte - mezzanotte non è notte - MEZZANOTTE NON È NOTTE -

L'agente solo è illegale e disumano condanna un uomo all'isolamento e alla solitudine a vita, ma se fai l'inciucio con il sindacato... lo puoi fare.

In due lavori 7 ore elevabili ad 8 se hai una pausa di almeno 40 minuti. Da solo lavori 8 e 30 minuti. Con il sindacato lo puoi fare. Chi lavora per se lavora per tre ti dice il sindacato.



Il "grande" sindacato che ormai si è trasformato in scuola per futuri tutor aziendali, per futuri dirigenti aziendali, per futuri politici, per futuri promotori con i soldi del vostro TFR, agenzia recupero crediti, dichiarazione dei redditi, C.A.F, polizze auto, eterne promesse per trasferimenti ecc ... insomma tutto fuorché un sindacato; è riuscito a lasciare sgomenti gli stessi "sindacalisti" attivisti. Nella mia regione gli iscritti e i simpatizzanti del "grande" sindacato in una precedente assemblea riguardante la trattativa turni per i servizi ad agente solo con flessibilità nella fascia (00:00-01:00) e (04:00-05:00) avevano deliberato a maggioranza assoluta che i lavoratori non erano disposti a concordare i sopra citati turni fino a quando la questione "agente solo" non fosse stata chiarita almeno in merito a soccorso del macchinista e criticità allo stress-lavoro correlato al nuovo modulo di condotta (solitudine e isolamento per chi non capisce). Facile facile, semplice semplice. Ebbene cosa hanno fatto i sindacalisti incaricati di dire no alla trattativa turni? Non solo hanno concordato i turni ad agente solo, ma non contenti hanno pure concordato le flessibilità dalle 04:00 alle 05:00 in barba alla decisione esplicita dei lavoratori. I turni saranno validi fino a dicembre e dopo cosa succederà? Quello che avete già visto è ovvio: l'azien-

da darà un calcio al culo al sindacato e per altri 3 o 4 anni farà finta che non esista, ma quando ci sarà da fare il prossimo inciucio si ricorderà della sua mignotta e come al solito con quattro soldi la metterà al culo ai soliti noti. Vuoi metterla in quel posto ai lavoratori... con il sindacato lo puoi fare. Con questo gesto di concordare i turni il sindacato legittimerà l'azienda nel suo comportamento e i lavoratori avranno una nuova difficoltà a portare avanti la protesta... Quale è la morale? Dove non riesce l'azienda ci pensa il sindacato.

A cosa serve un sindacato del genere se non è più nemmeno espressione esplicita dei lavoratori?

A cosa serve un sindacato che ci condanna alla solitudine e all'isolamento a vita portandoci piano piano ad ammalarci giorno dopo giorno??

L'isolamento lo danno solo ai carcerati e per brevi periodi è una tortura serve ad annientare le menti. A noi l'isolamento e la solitudine ci viene dato per contratto dai sindacati a vita. Diventeremo malati come ampiamente dimostrato dai nostri colleghi tedeschi francesi e inglesi. Agente solo con la "compagnia dell'uomo morto". MA HA SENSO TUTTO QUESTO???

RIEN NE VA PLUS ovvero NULLA è PIÙ VALIDO... MA CON IL SINDACATO... LO PUOI FARE!





NORMATIVA di M. Lo Giudice e M. Mariani (MI)

TEMPI PER RITIRO CIRCOLARI E MODALITÀ PER AGGIORNAMENTI FASCICOLI LINEA

Negli ultimi anni le incombenze che un macchinista deve svolgere sono aumentate oltre ogni limite. Queste spesso sono richieste all'interno del riposo (giornaliero o settimanale) o delle ferie del lavoratore. Un esempio è rappresentato dall'abilitazione alla 402 B Francia fatta ai già abilitati alla 402 B con la semplice consegna di alcune fotocopie (in bianco e nero) illustranti le differenze con quest'ultima, della serie: "...tieni, adesso sei abilitato". Per non parlare della mancata integrazione all'abilitazione della pilota z1 con la 402 B, volutamente ignorata per diversi macchinisti non ancora istruiti in merito. Inoltre se un macchinista ha la necessità di rivedere nella pratica, un qualsiasi depannage del treno (es. isolamento porta ETR 500), viene invitato ad utilizzare (secondo gli istruttori) il proprio tempo libero, piuttosto che stabilire degli appositi tempi, peraltro sarebbero a dir poco utili i 5 giorni di "fabbisogno formativo", previsti dall'art.43 comma 4 che recita: "In relazione alla necessità di rispettare i vincoli esistenti in materia di mantenimento del sistema delle abilitazioni nonché all'opportunità di realizzare specifiche azioni di aggiornamento professionale nei confronti del personale interessato, le parti individuano un fabbisogno formativo medio annuo da realizzare pari a 5 giornate". Ma la situazione più incredibile, che si trascina ormai da molto tempo, è quella relativa alla mancata determinazione dei tempi per il ritiro delle circolari e le modalità da seguire per l'aggiornamento dei fascicoli linea. Proveremo adesso a fare un po' di ordine su questo argomento iniziando a citare disposizioni di rfi, decreti legge e quant'altro possa avere un'azione chiarificatoria;

l'abilitazione di tipo F" mette ai primi 2 punti:

-Prepararsi alla missione

-Consultare per tempo il turno e le pubblicazioni necessarie;

• *D.Lg.188 08/07/2003 Art 8 comma8: In materia di competenza professionale, l'impresa ferroviaria garantisce:*

a) di disporre o di essere in grado di disporre di un'organizzazione gestionale efficiente e di possedere le conoscenze e l'esperienza necessaria per esercitare un controllo operativo ed una supervisione sicuri ed efficaci relativamente ai servizi ferroviari della tipologia specificata nella licenza;
b) che il personale responsabile della sicurezza ed in particolare quello addetto alla guida dei convogli sia pienamente qualificato nel proprio campo di attività;
c) che il personale, il materiale rotabile e l'organizzazione siano tali da garantire un alto livello di sicurezza per i servizi ferroviari da espletare.

• *Art.2104 cod.civile (DILIGENZA DEL PRESTATORE DI LAVORO)*

IL PRESTATORE DI LAVORO DEVE USARE LA DILIGENZA RICHIESTA DALLA NATURA DELLA PRESTAZIONE DOVUTA, DALL'INTERESSE DELL'IMPRESA E DA QUELLO SUPERIORE DELLA PRODUZIONE NAZIONALE (1176). DEVE INOLTRE OSSERVARE LE DISPOSIZIONI PER L'ESECUZIONE E PER LA DISCIPLINA DEL LAVORO IMPARTITE DALL'IMPREDITORE E DAI COLLABORATORI DI QUESTO DAI QUALI GERARCHICAMENTE DIPENDE. Stabilisce sostanzialmente che (in prospettiva del caso specifico), se i tempi per ritiro circolari e aggiornamento fl con relativo recepimento, sono lavoro, l'azienda deve disciplinarlo.

• *D.Lg 66/2003 definisce: "orario di lavoro"; qualsiasi periodo in cui il lavoratore sia al lavoro, a disposizione del datore di lavoro e nell'esercizio della sua attività o delle sue funzioni; "periodo di riposo": qualsiasi periodo che non rientra nell'orario di lavoro;*

• *Art 22 comma 2.1 e 2.2 specifica cosa si intende per orario di lavoro (...l'orario di lavoro giornaliero comprende, oltre l'attività di condotta (omissis), tutte le prestazioni accessorie e complementari, a tali attività funzionalmente connesse o per l'esecuzione delle quali il lavoratore è nell'esercizio delle sue attività e delle sue funzioni.) definendo (punto 2.2) tra l'altro cosa si intende per :-tempi accessori:-" le operazioni da eseguire prima della partenza e dopo l'arrivo dei treni (cosiddetti "tempi accessori/di stazionamento"); tempi medi: "il tempo nel quale il personale in servizio sul rotabile rimane a disposizione del movimento prima della partenza del treno e dopo l'arrivo del treno (cosiddetti tempi medi);"*

• *Disp.7/2000 che al punto II.8.5(distribuzione al personale che svolge mansioni di sicurezza "(punto II.2) oltre a inquadrare il macchinista come personale che svolge mansioni di sicurezza stabilisce che: "E' responsabilità delle Divisioni/Imprese curare e verificare che il personale dipendente abbia:*

-Ritirato le variazioni normative;
-Compreso le norme o variazioni introdotte;
-Aggiornato le pubblicazioni;

In ogni impianto (omissis) dovrà essere custodita una copia aggiornata, di tutti i testi regolamentari e dell'orario di servizio (omissis);

• *Disp.31/2000 che tra i : " Requisiti di qualificazione professionale richiesti al personale addetto alla condotta sulla infrastruttura ferroviaria nazionale per*

Appare evidente la presenza di un buco normativo, una mancata determinazione di tempi appositi per il ritiro circolari e relativi aggiornamenti fl. L'azienda non può esporre il lavoratore a responsabilità civili in caso di sinistri come osservato in un arbitrato sull'argomento: "...l'Azienda, che deve preoccuparsi che i propri dipendenti (ancor più i macchinisti) siano, non solo in possesso delle circolari, ma ne conoscano il contenuto in modo chiaro e per tempo, con il comportamento contrario pone in essere una situazione illegittima sia perché non ha ottemperato ad un obbligo giuridico, oltre che morale, costituito dal dovere di tener realmente aggiornati i propri dipendenti, sia perché, trattandosi di norme poste comunque a tutela della sicurezza del lavoratore e degli utenti, può esporre il lavoratore ad una situazione di illegittimità e di responsabilità penali e civili in casi di sinistri"

Il macchinista, ad oggi, è costretto ad utilizzare il proprio tempo libero per ritirare le circolari leggerle e aggiornare gli fl. Quindi non vengono rispettati i punti delle disposizioni/d. lg/art.cod.civ. di cui sopra, infatti;

• Non ci può essere nessun obbligo ad utilizzare il proprio tempo libero per ottemperare al ritiro delle circolari e per i relativi aggiornamenti fl, altrimenti si tratterebbe di lavoro (definito come il d.lg 66/2003) e l'azienda sarebbe tenuta a DISCIPLINARLO (art 2104 cod.civ.);

• Non c'è traccia della verifica dell'avvenuto aggiornamento fl e recepimento della circolare (disp.7/2000);

• E' chiaro che i tempi prima della partenza (accessori, medi, cambi volante) non possono essere utilizzati per tali scopi, basti vedere cosa si intende per tempi accessori e tempi medi(art.22 punto 2.CCNL). Su questo punto ci sono



pareri contrastanti di giudici espressi in sentenze di primo grado ed in particolare uno ha accertato che l'attività inerente il ritiro, la catalogazione e l'aggiornamento fl, è di tipo complessa e richiede tempi lunghi non compatibili con servizi accessori, mentre l'altro ha considerato solo 8 minuti su 15 di cambio volante (in caso di Eurostar), necessari per le attività accessorie, lasciando "liberi" gli altri 7 utilizzabili per ritiro delle circolari. (compreso il tempo di percorrenza da Firenze dl e Firenze SMN -in automobile-(!));

L'azienda, per questo tipo di problematiche è spesso passata dagli arbitrati alle cause civili contro gli interessati. Nell'ambito di quest'ultime con l'ausilio di testi di parte affermava che:

- 1) *...le variazioni "...sono tali da non richiedere alcuna attività di formazione o anche di semplice lettura, essendo sufficiente che il macchinista abbia con se i fascicoli aggiornati durante il servizio di condotta, così da poterli consultare all'occorrenza...";*
- 2) *che "...il macchinista ha l'obbligo di avere con se le circolari ma non anche l'obbligo di aggiornare immediatamente il fascicolo linea...";*
- 3) *che "...Per conoscenza si intende il possesso delle circolari..."*

Dichiarazioni che contrastano non solo con quanto detto sopra ma con la pratica stessa, infatti:

- Perché l'istruttore di scorta controlla se il fascicolo linea è aggiornato pur non essendoci l'obbligo di aggiornarlo immediatamente ?
- Quando dovremmo aggiornarli? Non certo fuori dall'orario di lavoro! E i tempi morti tra un treno e l'altro non garantirebbero l'aggiornamento stesso (vedi tempi stretti, pause, refezioni, ritardi treni...)

In merito a quest'ultime affermazioni, ci sono state richieste di chiarimento fatte dall'ORSA all'ANSF che ha fatto delle dichiarazioni importanti pur lasciando molti dubbi su varie questioni. In particolare ha affermato :

"...in base alla normativa vigente, le modifiche dei documenti dell'orario di servizio (fascicoli linea) devono essere consegnati al personale dei treni in modo da consentirgli di aggiornare i documenti in suo possesso in tempo utile rispetto all'entrata in vigore dei provvedimenti;

"Qualora dette circolari contengano esclusivamente modifiche al fascicoli linea, è necessario aggiornare, prima dell'effettuazione del servizio, i fascicoli stessi con le pagine contenute nelle circolari al fine di una corretta consultazione del documento orario durante lo svolgimento del servizio";

"Qualora invece esse contengano informazioni da non riportare sui fascicoli linea, il personale di condotta deve acquisire le informazioni medesime ai fini del mantenimento della conoscenza della linea e degli impianti. La lettura dei testi è una delle possibili modalità di acquisizione;

"Le circolari con le quali vengono introdotte variazioni alle linee o agli impianti, non necessitano di specifica di specifica formazione.....;

"...fa carico alle imprese ferroviarie curare e verificare le modalità con cui il personale acquisisce le informazioni e, che quindi il personale da essa dipendente abbia ritirato le circolari, compreso le variazioni introdotte ed aggiornato le pubblicazioni;

Arriviamo quindi alla sentenza della Corte d'Appello n° 568/09 del 23/01/2009, alla quale si era rivolto un macchinista che si era visto confermare in primo grado la sanzione inflitta dall'azienda per aver creato un disservizio, a causa delle operazioni di aggiornamento fl e lettura delle circolari interessate alle linee che avrebbe dovuto percorrere .

Ecco i passaggi più significativi:

"spettava quindi alla società indicare all'appellante il giorno della consultazione, ma, avendo omesso qualsiasi indicazione e avendo lasciato quindi la scelta al lavoratore, non poteva poi legittimamente sanzionare tale scelta";

"[...] è il datore di lavoro che organizza i tempi di lavoro, è lui

che deve indicare tempi e modalità per la consultazione delle circolari e successivi adempimenti, rientrando pienamente tale attività nella prestazione lavorativa... (considerazione emersa anche da vari arbitrati sull'argomento, ndr);

"[...] non appare conforme a correttezza e buona fede lasciare libera scelta al lavoratore e poi sanzionarlo per il disservizio creato";

Il giudice sottolinea che anche il tribunale (primo grado) ha ritenuto che il lavoratore non avrebbe potuto svolgere il servizio senza la preventiva consultazione delle circolari.

Inoltre considera la sanzione ingiustificata perché si basa sul presupposto errato che spetta al lavoratore organizzarsi e scegliere il momento della consultazione.

In definitiva, appare chiaro che la consultazione delle circolari e l'aggiornamento dei fascicoli linea sono operazioni che rientrano nella prestazione lavorativa (sentenza appello);

L'aggiornamento fl deve avvenire prima che i relativi nuovi provvedimenti entrino in vigore (comunic. ANSF- OrSA);

Se le circolari sono composte ESCLUSIVAMENTE da modifiche agli fl tramite pagine da sostituire, tale aggiornamento va fatto prima di effettuare il servizio (comunic. ANSF- OrSA);

Se invece contengono informazioni che non modificano alcuna pagina dei fascicoli linea, allora la lettura prima del servizio permetterebbe di mantenere la conoscenza della linea (comunic. ANSF- OrSA);

Pur lasciando parecchi dubbi (a cui non ci risultano pervenuti altri necessari chiarimenti) sul caso più diffuso, ossia le circolari sia con una parte informativa che con pagine da sostituire dei fascicoli linea, possiamo arrivare a conoscere il giusto comportamento da tenere da quanto segue:

- l'art.1 IPCL oltre a prevedere il possesso dei fascicoli linea e aggiornamenti, stabilisce che ogni agente di condotta deve conoscere e osservare scrupolosamente "le norme tecniche e di esercizio riguardanti il servizio del personale di condotta, emanate dalle unità centrali e/o periferiche interessate, nonché quelle riportate nell'orario di servizio (cioè gli FL ndr)";

- la disposizione 12/2000 ,che definisce i requisiti di qualificazione professionale del personale che svolge mansioni di addetto alla condotta, elencando le competenze che quest'ultimo deve possedere e mantenere, oltre a prevedere il già citato "Prepararsi alla missione" (competenza 101a), all'interno della quale è quantomeno opportuno essere al corrente delle informazioni inserite negli fl ed in particolare di quelle contenute nel capitolo3 e 4 (disposizioni particolari, linee affiancate, Punti caratteristici, ecc) e dal capitolo 5 e 6 (località di diramazioni, sistema di distanziamento, regimi di esercizio, attrezzaggio linea, ecc), prevede la competenza 302b -conoscere in ogni momento la posizione del treno e l'itinerario da percorrere-, peraltro prevista anche dalla disp.17/2000 (che definisce i criteri per l'affidamento del servizio di condotta al personale in relazione della conoscenza della linea e dei mezzi di trazione per la circolazione sulla rete FS SpA);

Quindi si tratta di trarre le informazioni relative alle linee interessate dal percorso dei treni da condurre, prima della partenza ,per conoscere le norme riportate negli fl e per mantenere la conoscenza delle linee stesse.

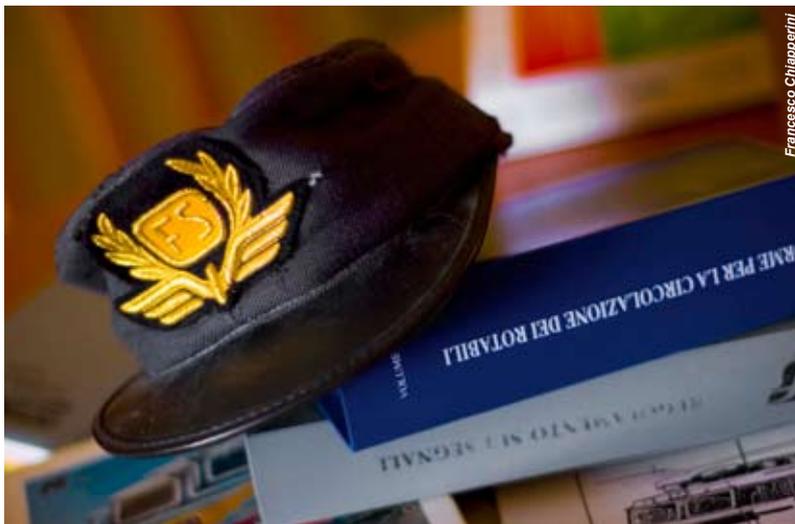
Dalle varie cause di primo grado sull'argomento, ha assunto una discreta importanza l'informativa data al pdm tramite SMS, relativa alla messa in distribuzione di una lista di nuove circolari da ritirare, nonché un'importanza logistica costituita dall'utilizzo delle cassetine nominali dei macchinisti per la consegna delle stesse.

Nonostante tutto questo non sia sufficiente, ci sono realtà dove non c'è neanche quel poco. Ad esempio alla passeggeri di Milano, un macchinista che si assenta dal servizio per qualche giorno per poi riprendere in un orario di chiusura dell'ufficio circolari, non sa se ci sono nuove circolari relative alla linea che dovrà percorrere, infatti non è stato preventivamente avvisato, qualora ci fossero non le trova nella cassetina perché vanno ritirate nell'apposito ufficio (nelle 24 ore spesso chiuso!) dove è esposta una seminascosta lista degli ultimi aggiornamenti in distribuzione (ma se il servizio ha inizio per esempio a Milano Lambrate, non è neanche quella utilizzabile , almeno per sapere se i fascicoli sono o meno aggiornati...), manca comunque



una lista contenente tutti gli ultimi aggiornamenti, fascicolo per fascicolo, ordinati cronologicamente. Per non parlare dei controlli che l'impresa ferroviaria dovrebbe fare per verificare il ritiro delle circolari, l'aggiornamento delle pubblicazioni e la comprensione delle variazioni. Non si capisce se tutto questo venga fatto con delle esigue scorte annue, perchè qualora fosse così, ci domandiamo se tale modalità possa dare garanzie in merito alla sicurezza che lo stesso punto 11.8.5. della disp. 7/2000 sembrerebbe volere imporre. Inoltre se l'impresa ferroviaria deve accertarsi che un macchinista conduca un treno con i fascicoli linea aggiornati, come può succedere che puntualmente (o comunque molto spesso) cerchino di far partire il personale di riserva/traghetto consegnando fascicoli linea senza che nessuno si sia preoccupato di controllarne a monte gli aggiornamenti?

(articolo pubblicato anche su CUB-Rail)



Francesco Chiappierini

NORMATIVA di A. Petriglia (BO)

IL “VERDE-VERDE”

Disposizione 27 e successive attuazioni 57 e 68

Il giorno 18/12/2005 alle 00,01 è entrata in vigore la disposizione 27 che propone modifiche al regolamento segnali e al regolamento per la circolazione dei treni inerenti l'aspetto dei segnali per treni aventi fermata d'orario o prescritta.

Che cos'è la disposizione 27:

Secondo la relazione delle competenti Strutture Organizzative Centrali di RFI spa prot.RFI/tc.MV.RG/40 bis del 02/05/2005 con cui si propone in via "sperimentale" ai sensi dell'art.1 comma 1 bis dell'RCT di una sperimentazione concernente modifiche all'RCT e all'RS (aspetto segnaliper treni aventi fermata d'orario o prescritta) delibera:

ART 1: sulle linee esercitate con il blocco elettrico, i segnali fissi di stazione, relativi ai binari di corsa, devono essere disposti a via libera per il transito anche per treni aventi fermata d'orario o prescritta, ad eccezione dei casi di seguito specificati:

- a) notifica al treno di prescrizione di movimento.
- b) fermata facoltativa del treno.
- c) particolari situazioni d'impianto individuate dalle Unità periferiche interessare (esempio PL protetti dai segnali di partenza).

Inoltre i predetti i predetti segnali fissi non devono essere disposti a via libera per il transito in tutte le contingenti situazioni che potrebbero arrecare pregiudizio alla sicurezza della circolazione o dell'esercizio ferroviario.

Che cosa stabilisce l'ART 1 comma 1 bis dell' RCT?

Alla fine della sperimentazione, ritenuta imprescindibilmente necessaria, di nuove norme regolamentari, derivanti dall'introduzione di nuove tecnologie, e limitatamente al tempo indispensabile per il suo completamento, le Unità centrali competenti possono, informandone il ministro interessato e sotto la sua vigilanza, adottare

norme di esercizio provvisorie, anche in deroga alla regolamentazione vigente.

Il perchè della disposizione 27:

Tale disposizione e la sua sperimentazione, perchè di questo stiamo parlando di una sperimentazione, diviene necessaria con l'attrezzaggio delle linee con l'SCMT. In linee attrezzate con l'SCMT ma sprovviste di Ripetizione Segnali il normale arresto dei treni per svolgere unicamente il servizio commerciale, e non di movimento, previsto dall' RCT e RS, e tuttora in vigore, con l'aspetto dei segnali avrebbe costituito un perditempo superfluo causa i 30 Km/H imposti dall'SCMT da fare fino alla boa del segnale di partenza.

Effettivamente dal punto di vista di RFI la disposizione ha una sua logica ma si traduce immediatamente nell'aumento delle responsabilità del PDM alla cui unica attenzione è devoluto il regolare svolgimento del servizio commerciale.

Il sindacato FAST con la lettera del 03/09/2009 protocollo 954/6 inviata al dott. Chiovelli, direttore dell'ANSF e al dott. Elia, c.d. di RFI, fa presente che:

- a) La disposizione 27 è una sperimentazione che dura da più di quattro anni e di cui nessuno conosce i dati acquisiti e le eventuali valutazioni.
- b) Causa il punto a) la disposizione non è stata normata tant'è che nell'RCT e RS non c'è modifica o rimando alla stessa.
- c) Sanzioni disciplinari a carico del PDM per mancata fermata che vengono elargite con troppa disinvoltura.

Ad oggi non c'è risposta alla lettera né dall' ANSF né da RFI.

Secondo il mio pensiero una sperimentazione è la verifica di teorie attraverso l'esperienza, fatta perciò di successi e fallimenti, perseguita da un gruppo di lavoro consapevole del proprio ruolo. La stessa cosa non è avvenuta con la disposizione 27 che pur avendo nell'intestazione la parola **sperimentazione** nel corso degli

anni e della pratica lavorativa è stata fatta passare al PDM come una modifica della norma già definitiva.

Un ulteriore, secondo il mio punto di vista, paradossale che non motiva le sanzioni disciplinari a carico del PDM per il salto di fermata è nella condotta della dirigenza di Trenitalia. Nei rarissimi incontri che la nostra azienda organizza tra il PDM e lo psicologo lo stesso mette in evidenza come tra le cause più importanti che portano a sbagliare è la ripetizione continua di un'azione sempre uguale. E cosa fa Trenitalia quando accade ciò che i suoi psicologi hanno già messo in evidenza? Semplicemente sanziona pensando, forse, che la punizione e il senso di colpa che ne deriva, come se non fosse sufficiente quello che già spontaneamente si prova per aver saltato un fermata, possa indurre nel macchinista maggiore attenzione.

La Disp.57 rinvia l'entrata in vigore della Disp.27 alle 00,01 del 04/09/2005.

La Disp. 68 rinvia l'entrata in vigore della Disp.57 alle 00,01 del 18/12/200

Disp. 27 e Agente solo

Devo a questo punto mettere in evidenza due nuove criticità emerse a seguito dell'accordo del 15/5/09 sugli equipaggi. Una relativa al palese ulteriore aggravio della responsabilità del PdM privato del concreto aiuto del CT.

La seconda, secondo me molto più grave, relativa al soccorso del macchinista.

Pare perfino disumano che, in attesa di apposito Decreto Ministeriale sul Pronto Soccorso per il comparto ferroviario, "al palo" dai tempi del Governo Prodi, il capotreno possa prendere conoscenza del malore del Macchinista Solo, solo dopo che questi ha saltato una fermata per servizio viaggiatori ed una stazione per i segnali disposti al verde, situazione assurda che nessuna OO.SS, ad oggi, comunque, condivide.

Il treno, in caso di malore del Macchinista, si deve fermare in quella stazione, non saltarla, così come si deve fermare per avere una ambulanza per ogni viaggiatore in tali condizioni, non deve poter transitare come sarebbe oggi!



AGENTE SOLO di R. De Paolis (PR)

NESSUNO STRESS “LAVORO-CORRELATO” PER IL P.D.M.

Trenitalia presenta il Documento di Valutazione dei Rischi sul tema dello stress-lavoro correlato e ritiene che per il p.d.m. il problema non esista

“Forse non tutti sanno che....”

Lo “stress lavoro-correlato” è uno degli elementi di rischio intrinseco presenti in qualsiasi tipo di attività lavorativa. Si può manifestare in forme diverse: ad esempio, in periodi di pesante crisi lavorativa come l’attuale, il lavoratore si sente sottoposto a ricatto occupazionale e, per paura di perde-

re il posto di lavoro, si presta a svolgere quote di lavoro straordinario eccessive, nell’intento di non essere classificato come non sufficientemente “collaborativo”; in altri casi ci si può sentire inadeguati alla mole di richieste e di incombenze che il datore di lavoro ci sottopone. Eccezionalmente, lo stress lavoro-correlato può portare a condizioni di vera e propria disperazione, fino

Si riportano alcuni stralci del D.lgs. 81/08 e di altri documenti in merito alle norme generali di tutela della salute e della sicurezza, anche in relazione allo stress lavoro-correlato.

In premessa è bene ricordare che, secondo la definizione dell’Accordo quadro europeo dell’8 ottobre 2004, che è parte integrante del Dlgs. 81/2008, “lo stress è una condizione, accompagnata da sofferenze o disfunzioni fisiche, psichiche, psicologiche o sociali, che scaturisce dalla percezione individuale di non essere in grado di rispondere alle richieste o di non essere all’altezza delle aspettative”.

Art. 15.

Misure generali di tutela (N.d.R. si elencano solo alcune riferite alla materia dello stress-lavoro correlato)

1. Le misure generali di tutela della salute e della sicurezza dei lavoratori nei luoghi di lavoro sono:

- la valutazione di tutti i rischi per la salute e sicurezza;
- la programmazione della prevenzione, mirata ad un complesso che integri in modo coerente nella prevenzione le condizioni tecniche produttive dell’azienda nonché l’influenza dei fattori dell’ambiente e dell’organizzazione del lavoro;
- l’eliminazione dei rischi e, ove ciò non sia possibile, la loro riduzione al minimo in relazione alle conoscenze acquisite in base al progresso tecnico;
- il rispetto dei principi ergonomici nell’organizzazione del lavoro, nella concezione dei posti di lavoro, nella scelta delle attrezzature e nella definizione dei metodi di lavoro e produzione, in particolare al fine di ridurre gli effetti sulla salute del lavoro monotono e di quello ripetitivo;
- la riduzione dei rischi alla fonte;
- l’informazione e formazione adeguate per i lavoratori;
- l’istruzioni adeguate ai lavoratori;
- la partecipazione e consultazione dei lavoratori;

s) la partecipazione e consultazione dei rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza;

Art. 28.

Oggetto della valutazione dei rischi

1. La valutazione di cui all’articolo 17, comma 1, lettera a), anche nella scelta delle attrezzature di lavoro e delle sostanze o dei preparati chimici impiegati, nonché nella sistemazione dei luoghi di

lavoro, deve riguardare tutti i rischi per la sicurezza e la salute dei lavoratori, ivi compresi quelli riguardanti gruppi di lavoratori esposti a rischi particolari, tra cui anche quelli collegati allo stress

lavoro-correlato, secondo i contenuti dell’accordo europeo dell’8 ottobre 2004(omissis)

Altre fonti normative

- Documento della Commissione UE “Adattarsi alle trasformazioni del lavoro e della società: una nuova strategia comunitaria per la salute e la sicurezza 2002-2006”, (marzo 2002)
- Le indicazioni tecnico-operative dell’Agenzia Europea per la sicurezza e la salute sul lavoro di Bilbao
- Accordo interconfederale italiano del 9 giugno 2008
- “Linee guida dell’Unione Europea sullo stress legato all’attività lavorativa: stress come sale della vita o veleno mortale?” edito nel 1999.

Conclusione: dalla filosofia di Kant in poi, dovremmo aver imparato che nessun uomo può essere “mezzo” delle azioni di altri uomini, ma soltanto “fine”: la finalità dell’essere umano è un imperativo categorico”. Il luogo di lavoro, quindi, è, sì, un luogo di mediazione tra interessi contrastanti, dove ognuno cerca di raggiungere i propri fini, ma questo senza dimenticare la dimensione umana dei prestatori di opera: i lavoratori... e il loro diritto naturale alla ricerca della “felicità”, come ci insegnano le Costituzioni di ambito liberale anglosassone...



all’estremo del suicidio, come si è verificato in Francia alla Renault e alla Telecom, dove i lavoratori, stressati per le pressanti richieste, alle quali sentivano di non poter dare risposta, e dalle politiche di gestione aziendali, si sono visti chiusi in un vicolo cieco, con conseguenze gravissime.

Le fonti normative

A seguito di accordo europeo tra i sindacati e le parti imprenditoriali, è stata emanata una specifica direttiva europea del 2004 che impone ai datori di lavoro l’obbligo di valutare se nelle attività lavorative svolte dai propri dipendenti esista un tale rischio. Attualmente, con una deroga contenuta nel D.lgs 106/09 dello scorso agosto, il Governo ha concesso un ulteriore rinvio dell’obbligo della valutazione di questo specifico rischio all’agosto del 2010. Questo dimostra quanto sia bassa da parte dei datori di lavoro la sensibilità e la percezione della gravità di questo tipo di rischio.....

Lo stress per i dipendenti di Trenitalia

A novembre 2009 gli RLS del Trasporto Regionale Emilia Romagna hanno ricevuto un documento di valutazione dei rischi nel quale si afferma, in sostanza, che il personale di Macchina e Bordo non subiscono alcuno stress lavoro correlato. La ragione di tale “felice” condizione è spiegata dal nostro Datore di lavoro con il fatto che sono state messe in atto, a Suo parere, tutte le misure possibili per ridurre le ragioni di stress



più ampliate dall'introduzione della condotta ad Agente Solo. Senza contare che le continue minacce di cessione dell'Impresa ai privati e lo spauracchio della perdita del servizio verso altri Impianti sollecitano inconsciamente il personale a "dare di più" per mantenere il posto di lavoro. Il "colmo dell'ironia", però, si raggiunge nel leggere che il Datore di Lavoro ritiene di aver assegnato una quantità "accettabile" di lavoro ai suoi dipendenti, senza fare alcun cenno alla mole di straordinari che tutti i giorni decine di macchinisti si sobbarcano. E questo omettendo di menzionare l'agente solo, che pare non dare, secondo il Datore di lavoro, alcun contributo alla creazione di condizioni di stress.

il danno è stato ormai prodotto, destinando ad altra mansione macchinisti e capitreno "spremuti", dopo che ormai si è giunti al loro "esaurimento" fisico e psichico.

La partecipazione e il controllo sulle proprie condizioni di lavoro.

Una possibile riduzione del rischio alla fonte dello stress lavoro correlato potrebbe essere ottenuta se il Datore di Lavoro favorisse, come suggeriscono gli studi medici in materia, una reale partecipazione del personale al controllo delle condizioni di lavoro, attraverso, per esempio, una adeguata "trattativa sui turni", dove, invece, molto spesso le tensioni sindacali sfociano in azioni di lotta ampiamente partecipate dal personale. Contrariamente a quanto affermato dal Documento di Valutazione dei rischi dell'Emilia Romagna, infatti, spesso nelle trattative le osservazioni dei delegati RSU ricevono un "tasso di ascolto" molto contenuto, se non quando sono compatibili con le scelte generali predeterminate dall'Impresa a livello nazionale, senza contare le volte nelle quali sono le Segreterie Regionali e non i delegati eletti dai lavoratori a siglare accordi dei quali il lavoratore si limita a prendere atto passivamente.

Se a questo si aggiunge che anche la modifica degli equipaggi è stata imposta al personale come un fatto ineludibile ed inevitabile, si spiega come il senso di frustrazione tra il personale abbia raggiunto livelli elevati, con conseguenze nelle condizioni psichiche e sociali di cui oggi solo in parte possiamo immaginare le conseguenze.

del personale: il testo afferma che "i ritmi di lavoro sono adeguati alle lavorazioni e permettono lo svolgimento di queste in sicurezza, contenendo l'insorgenza di affaticamento e di stress". Da notare che questa affermazione viene fatta senza aver eseguito alcun "test di rilevamento" tra quelli previsti dalle normali procedure mediche in materia, basandosi solo sui dati di assenteismo. Se questo è il metodo per capire quanto sia stressato il personale, siamo di fronte a quanto di meno "scientifico" si possa immaginare, dato che è nota la particolare conformazione del reddito dei macchinisti, fortemente legato alle parti variabili del salario, ancor

Gli strumenti di "riduzione del danno"

La conferma della scarsa attendibilità di queste affermazioni e del metodo approssimativo con il quale vi si è giunti si evidenzia leggendo il paragrafo degli "strumenti di attenuazione dello stress": essi si riducono di fatto al ricorso all'assegnazione ad altra mansione del lavoratore temporaneamente inidoneo per le conseguenze di una eccessiva attività lavorativa. Questo tipo di provvedimenti stridono apertamente con una corretta azione di prevenzione del fenomeno, intervenendo "a posteriori", quando

LINEE GUIDA OTTOBRE 2008

Ecco infine la parte delle linee guida della divisione Cargo riguardante il rischio stress connesso all'attività di condotta con un solo macchinista in cabina di guida... ovvero l'ingegnere che vuol fare il dottore!

4. STRESS

Superato un primo periodo di adattamento dovuto al cambiamento delle abitudini lavorative, l'attività di condotta con un solo macchinista in cabina di guida non comporta a regime nessun carico mentale.

Infatti, il maggiore impegno richiesto per la mancanza del secondo agente è compensato dalla presenza dei dispositivi di sicurezza per il controllo della marcia del treno la cui presenza trasmette al macchinista una maggiore sicurezza complessiva e quindi una sensazione di minore carico mentale. Su queste basi possiamo ritenere che non vi sono prevedibili situazioni di stress tali da configurare un rischio lavorativo con l'attività di condotta con un solo macchinista in cabina di guida. Come misure di miglioramento, al fine di contenere la possibile sensazione di solitudine del macchinista, in particolare per i treni notturni a lunga percorrenza passeggeri e merci, si ritiene di dover creare un elemento stabilizzante che consenta un legame strutturato con l'impresa, **tramite la prescrizione di una comunicazione telefonica da parte della SOP/**

COT con il macchinista da effettuare almeno atto partenza. Tale prescrizione potrà essere modificata a seguito dei ritorni d'esperienza a conclusione della fase di sperimentazione. Si ritiene utile elencare le seguenti ulteriori misure di miglioramento per mitigare i possibili effetti dello stress del macchinista:

- effettuazione di iniziative di informazioni prima di inserire il lavoratore al servizio;

- tutoraggio in cabina di guida durante la fase di sperimentale con scorta in cabina solo per brevi tratti, nel corso del quale può essere monitorato l'eventuale disagio lavorativo del PdC nel servizio ad agente "solo"

- sostegno psicologico, in caso di accertata difficoltà conseguente a stress, dichiarato dal macchinista, da parte del gruppo psicologi, già istituito per l'assistenza al PdC a seguito di eventi incidentali



SICUREZZA/NORMATIVA di M. Balbi (TS)

BLOCCO PORTE NELLE VETTURE MEDIA DISTANZA

Evoluzione e cenni normativi nella gestione in sicurezza delle porte d'accesso, riferiti ai materiali Media Distanza

INTRODUZIONE

Da sempre la sicurezza in ambito ferroviario è stata una necessità, oltre che un fattore culturale; questo perché ogni errore potrebbe comportare danni anche molto gravi alle persone e alle cose.

Con la crescita del trasporto ferroviario e la sempre più elevata quantità di treni circolanti, una sempre maggiore attenzione è stata posta nella gestione in sicurezza delle porte d'accesso dei treni.

Telechiusura e *Blocco Porte* sono le più famose tecnologie introdotte a tale scopo.

Tuttavia non sempre risulta chiaro al personale come gestire le avarie a tali sistemi di sicurezza, e quasi mai ci si interroga sulla responsabilità ricoperta dal personale in caso di degrado di questi organi.

PERCHÉ IL BLOCCO PORTE?

Con la Disposizione n. 30/2007 di RFI, con la quale sono state apportate modifiche alla Disposizione n. 01/2003 «*Disposizioni per i requisiti normativi regolamentari e tecnici del materiale rotabile*», si sono previste delle nuove caratteristiche tecniche, necessarie per la messa in circolazione del materiale rotabile; in particolare è stata resa obbligatoria la dotazione del dispositivo 'Blocco Porte' per tutte le vetture circolanti in servizio interno, entro il 31/12/2012.

MEDIA DISTANZA

Il materiale che si è prestato meglio alla modifica regolamentare/tecnica è stato quello in uso alla Divisione Passeggeri Regionale di

Trenitalia, in particolare le vetture c.d. *Media Distanza*, in quanto già dotate di cabina di guida con pulsanti di consenso apertura porte distinti per lato, sistema di spie per la rilevazione del consenso Blocco Porte e telecomando esteso su tutta la lunghezza del convoglio (vedi approfondimento «*Blocco Porte e vetture Media Distanza*»).

NORMATIVA ATTUALE

Al momento la normativa di riferimento, per la gestione in sicurezza delle porte d'accesso dei treni in condizioni di degrado, è sempre l'art. 91 ter, c. 11 della PGOS, così come modificato dal Decreto n. 5/2009 ANSF (entrato in vigore il 27 luglio 2009, vedi approfondimento «*Evoluzione della normativa*»).

Esiste ancora tra molti colleghi la convinzione che sia la DEIF n. 4.2 (attualmente in vigore) a dettare i comportamenti da tenere in caso di guasto al Blocco Porte (con le porte a comando elettropneumatico delle vetture Media Distanza). Ciò è parzialmente vero, in quanto la fonte normativa, per il personale che opera sui treni, rimane sempre la PGOS, la quale non autorizza assolutamente il personale a muoversi nel caso in cui manchi la segnalazione luminosa. Infatti al punto 3.1 la DEIF n. 4.2 recita: «*Fermo restando quanto previsto al comma 11 dell'art 91 ter della PGOS... così come modificati dal Decreto ANSF 5/09, in caso*



Francesco Chiapperrini

di anomalità alla segnalazione di controllo centralizzato di chiusura porte in cabina di guida, il macchinista deve...».

Risulta quindi imprescindibile il rispetto in prima istanza della normativa contenuta nella PGOS.

NORME

Il quadro normativo che regola la gestione delle porte, e più in generale la sicurezza del trasporto ferroviario e del lavoro, è molto vasto.

In linea di massima, *per il personale che opera sui treni*, le fonti normative a cui attingere sono:

- Codice Penale;
- D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81 e succ. modd. (c.d. *Testo Unico sulla Salute e Sicurezza sul Lavoro - TUS*);
- D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753;
- PGOS;
- CCNL 16 aprile 2003.

In particolare l'art. 40, c. 2 CP prevede che: «*Non impedire un evento, che si ha l'obbligo giuridico di impedire, equivale a cagionarlo.*».

Oggi questo obbligo giuridico viene imposto dal c.d. *Testo Unico sulla Sicurezza*, il D.Lgs. 9 aprile 2008, n. 81. È infatti un obbligo per il lavoratore quello di segnalare ogni situazione di potenziale pericolo di cui venga a conoscenza, ed è sempre un obbligo quello di non compiere d'iniziativa operazioni che possono compromettere la sicurezza propria e di altri - art. 20, c. 2.

Esiste inoltre l'obbligo all'adozione delle misure e cautele suggerite dalla tecnica e dalla pratica, atte ad evitare sinistri - art. 8 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753.

Se si considera poi che l'obbligo regolamentare prescrive che: «*...il personale di condotta può riprendere la marcia e proseguire il servizio*

Evoluzione della normativa

Con la Disposizione n. 49/2007, RFI dava indicazioni assolutamente generiche per la gestione dei mancati funzionamenti del Blocco Porte (cfr. art. 91 ter, c. 11 della PGOS), evitando così la dicitura perentoria ed inequivocabile della precedente Disposizione n. 21/2007: «*Il personale di condotta dei treni di cui al comma 1 punto a) non deve partire in mancanza della segnalazione luminosa del controllo centralizzato...*».

Inoltre il personale era tratto in inganno dal successivo comma 16, sempre dell'art. 91 ter della PGOS, che delegava la gestione in sicurezza delle porte alle Imprese Ferroviarie. Con il comma 16, di fatto, RFI dava il "formaggio" al "topo", sperando che vi facesse buona guardia.

Trenitalia dal canto suo, obbedendo alle disposizione del Gestore dell'Infrastruttura, emanava la NEIF n. 4.0, con la quale si normavano anche le situazioni di degrado.

Queste norme, come la successiva NEIF n. 4.1 che pur tuttavia apportava piccole modifiche, non risultavano essere all'altezza della situazione.

Continuavano i casi di guasti e problemi non risolti, dal momento che al controllato era stata data la facoltà di controllarsi.

Fortunatamente con la nascita della Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), non si poteva più far finta di non vedere l'evidente conflitto d'interesse del controllore/controlato Trenitalia.

Così, dopo denunce da parte di diversi RLS e iniziative personali/sindacali, la Agenzia emanava, nel maggio 2009, il Decreto n. 5/2009, con il quale si modificava la normativa della PGOS (e ISPAT).

Certamente al personale avrebbe giovato maggiormente una normativa come quella della Disp. 21/07; chiara ed inequivocabile: il personale non deve partire. Infatti tale normativa rimane in vigore solamente 4 mesi, sostituita poi dalla Disp. 49/07.



materiale Media Distanza
a sin: pulsantiera sblocco porte in cabina di guida
a des: porte di vetture Media Distanza Vestiboli Estremi
con attive le segnalazioni ottiche esterne, che
permettono una più facile identificazione delle
porte che non danno il consenso 'porta chiusa'



fino alla località di servizio dove possa essere riparato o sostituito il materiale guasto!...», art. 91 ter, c. 11 della PGOS, si comprende come sia un obbligo normativo quello alla massima cautela nella gestione in sicurezza della mancanza del Blocco Porte.

Più in generale il dispositivo c.d. *Blocco Porte* è un sistema di sicurezza ai sensi della Disp. 01/03, così come modificata dalla Disp. 30/07. Pertanto nel caso di servizio svolto in sua mancanza, si potrebbe configurare l'ipotesi di reato di *delitto colposo di pericolo* (art. 450 CP), oppure, nel caso in cui avvenga un danno a persone o cose, di *delitto colposo di danno* (art. 449 CP), nonché un reato di *attentato alla sicurezza dei trasporti* (art. 432 CP).

In ogni caso la responsabilità diretta è del macchinista, il quale è il solo titolare sul treno al controllo del funzionamento del Blocco Porte.

A poco può valere la delega del controllo al capotreno, in quanto la responsabilità penale è personale (art. 27 della Costituzione della Repubblica Italiana). Delegare il capotreno del controllo di chiusura delle porte significa essenzialmente:

- omettere una apparecchiatura di sicurezza (cfr. art. 451 CP - *omissione colposa di cautele o difese contro disastri o infortuni sul lavoro*);
- estendere al capotreno la responsabilità dell'omissione;
- venire meno all'obbligo di prendersi cura della salute propria e degli altri - art. 20, c. 1 del *Testo Unico sulla Sicurezza*;
- venire meno all'obbligo di corretto utilizzo delle apparecchiature di sicurezza - art. 20, c. 2, lettera c) del *TUS*;
- venire meno alle cautele suggerite dalla pratica atte ad evitare sinistri - art. 8 del D.P.R. 11 luglio 1980, n. 753;
- venire meno all'obbligo contrattuale di rispetto delle norme antinfortunistiche - art. 51, c. 1, lettera d) del CCNL.

COMPORTEMENTO

Sicuramente il personale che si trovi in mancanza del segnalamento del Blocco Porte in cabina di guida deve immediatamente dare avviso per iscritto al responsabile - art. 20, c. 2, lettera e) del *TUS* -, identificabile nella figura del DCT, il quale ha competenza nella gestione dei materiali rotabili.

Si ricorda inoltre che il *Testo Unico sulla Sicurezza* impone al lavoratore di osservare le

disposizioni aziendali ai fini della protezione individuale e collettiva - art. 20, c. 2, lettera b) del *TUS* -, e che queste sono espresse inequivocabilmente nell'art. 91 ter comma 11 della PGOS, così come modificato dal Decreto ANSF n. 5/2009.

Qualora il responsabile aziendale dovesse ritenere di ordinare al personale di svolgere ugualmente il servizio, questo non esimerà il personale stesso dei propri obblighi penali - le norme dell'art. 20 del *TUS* sono sanzionabili penalmente ai sensi dell'art. 59.

Quanto sopra esposto non deve certo incentivare il personale a bloccare i treni con dispositivo Blocco Porte guasto, ma deve rendere chiaro agli operatori addetti alla sicurezza (macchinista in prima istanza), che si deve comunque richiedere la riparazione o la sostituzione del materiale con altro efficiente, qualora il Blocco Porte non funzioni.

LA SICUREZZA DEL FUSIBILE

Per non rimanere esclusivamente nel mondo delle norme, ma per comprendere le reali dinamiche della gestione in sicurezza delle porte, si consideri quanto segue.

Le porte a comando elettro-pneumatico delle vetture Media Distanza vengono azionate, lo dice il loro stesso nome, da stantuffi ad aria compressa, su impulso elettrico. Chi materialmente comanda la chiusura delle porte delle vetture Media Distanza è una elettrovalvola, la quale riceve il comando da diversi impulsi (telechiusura del capotreno,

superamento dei 5 km/h rilevati dalla ruota fonica, et.). Ma come ogni apparato elettrico, anche questa elettrovalvola è protetta da un *fusibile*.

Un fusibile che, quando *'bruciato'*, non garantisce più la continuità del circuito elettrico. Quindi il comando che noi diamo (telechiusura o ruota fonica) in questo caso serve a ben poco. La porta rimarrà comunque aperta, perché nessuno fornisce aria allo stantuffo della chiusura.

Tanto basta ad impedire la chiusura automatica di una porta sulle vetture Media Distanza.

Ecco il motivo per cui il corretto funzionamento del *controllo dello stato di chiusura delle porte in cabina di guida* (Blocco Porte) riveste un ruolo così importante nella gestione in sicurezza del trasporto ferroviario di persone, in particolare con questo tipo di vetture.



Blocco Porte e vetture Media Distanza

Alla fine degli anni '70 le FFSS si trovano a dover gestire il sempre crescente fabbisogno di treni per il servizio sulle brevi e medie distanze, ovvero il servizio per i viaggiatori pendolari. Grazie all'esperienza maturata con le vetture Eurofima e Gran-Confort, si creano delle vetture che riescano ad integrare alcune delle caratteristiche dei mezzi leggeri dell'epoca, in particolare proprio per quanto riguarda il Blocco Porte. Come per le vetture Piano Ribassato e Doppio Piano, infatti, anche le vetture MDVC e MDVE nascono con il controllo centralizzato dello stato di chiusura di tutte le porte in cabina di guida (Blocco Porte); tuttavia delle difficoltà pratiche portano le FS ad optare per una modifica tecnica, che permette di *'scavalcare'* il controllo di ogni singola porta su questo tipo di materiali. A partire dalla metà degli anni '80 viene così affidata la gestione in sicurezza delle porte esclusivamente ai dispositivi di telechiusura e di ruota fonica (blocco al superare della soglia dei 5 km/h). Da quel momento in poi il Blocco Porte risulta essere *'fittizio'* su queste vetture.

Le vetture così modificate operano per oltre vent'anni, fino a quando, nel corso del 2008, viene ripristinato l'originario funzionamento, in seguito alla emanazione della Disp. 30/07 di RFI; viene così garantita l'appartenenza al gruppo 'a' - vetture che necessitano del controllo dello stato di chiusura - v. art. 91 ter, c. 1, lettera a) della PGOS. Queste operazioni di riqualificazione hanno previsto inoltre anche l'asportazione di ogni tipo di appiglio esterno (maniglie e corrimani), in modo da evitare che qualcuno vi si potesse aggrappare e rischiare di essere trascinato. Viene inoltre introdotto il blocco meccanico delle porte anche dall'esterno, mentre originariamente le maniglie esterne risultavano sempre manovrabili. Recentemente è stata avviata una ulteriore fase di modifica di queste vetture. In particolare si stanno installando indicatori luminosi interni ed esterni, che si attivano quanto la porta non fornisce il consenso del Blocco Porte (porta aperta o non correttamente chiusa). Ed è stato pure introdotto un sistema di *'isolamento'* delle porte, che realizza contemporaneamente la messa in pressione del cilindro di chiusura delle ante e il bypass elettrico sul controllo della chiusura. Una volta chiusa ed etichettata la porta in avaria, si può quindi procedere al suo *'isolamento'*, in modo da ottenere nuovamente il controllo del Blocco Porte sul materiale. Questo sistema dovrebbe garantire una migliore e più rapida ricerca delle porte non correttamente chiuse, ed un metodo efficace di intervento in caso di impossibilità di ripristino nell'immediato, peraltro garantendo comunque il funzionamento della segnalazione in cabina di guida.

1 con nota ANSF 03423/09 del 26 giugno 2009
l'Agenzia ribadiva che: «...lo svolgimento del servizio passeggeri può proseguire... solo fino alla località di servizio ove il materiale rotabile guasto possa essere riparato o sostituito.»



IL RACCONTO di Matteo Mariani (MI)

DON CAMILLO, PEPPONE E GLI APPRENDISTI

(un omaggio a Giovanni Guareschi)

2ª PARTE

Intanto attorno al piccolo gruppo si erano radunati anche tutti gli altri ferrovieri presenti nel bar, e pure qualcuno che aveva sentito il comizio di Peppone da fuori, ed era entrato a sentire cosa si diceva.

*Qui, ragazzi miei – proseguì Peppone, dopo aver preso fiato per un attimo – mi dispiace dirvelo, ma vi dovete svegliare! E mi rivolgo soprattutto a voi, amici miei, che non siete più dei ragazzini, e a voi – disse rivolto al gruppetto dei trentenni – che siete giovani ma ormai la vostra esperienza ce l'avete... qui state subendo e basta! Qui bisogna reagire! Potete accettare di guidare da soli, e andare in giro da soli, per tutta la vita? A parte il fatto che se vi succede qualcosa, perché dentro di voi sperate “ma non capiterà mica a me”, ma anche se non vi capiterà mai niente... qui si tratta che andrete in giro da soli, mangerete da soli, parlerete da soli! Ho sentito dire che certi macchinisti svizzeri, che ormai vanno da soli da anni, per tenersi svegli si raccontano da soli le barzellette! Ma voi volete finire così? E a questi ragazzi non ci pensate? Voi, che avete più di cinquant'anni... potrebbero essere i vostri figli... e magari qualcuno lo è davvero... loro saranno i macchinisti di domani, ma oggi, che sono ancora apprendisti, e quindi con un contratto non ancora definitivo... siete responsabili anche per loro! Potete accettare che come apprendisti apprendano solo da se stessi, ma nel contempo guidino i treni con le stesse responsabilità di un macchinista anziano? E intanto qualcuno sulle loro spalle ci guadagna... Ma il contratto... i sindacati... - balbettò un macchinista, cercando di interrompere il monologo di Peppone, che invece riprese con ancora più vigore
Ma quale contratto! Quali sindacati! Ma voi pensate che tutti i diritti che avete oggi come lavoratori, e che state pian piano perdendo, ve li abbia regalati qualcuno? Forse non sapete, o non vi ricordate, che il diritto alla pensione, all'indennità di malattia e di infortunio, il diritto di sciopero, lo stesso contratto a tempo indeterminato, la contrattazione e gli aumenti stipendiali... sono tutti stati conquistati! Conquistati, sì, da chi vi ha preceduto, ha lottato, col desiderio nel cuore di costruire una società più giusta, più equa, non solo per se stesso, ma per i propri figli, e i propri nipoti, e tutte le generazioni future!*

Peppone se ne andò, dispiaciuto perché aveva la sensazione di non poter far molto per la causa del Tarocci, triste per le condizioni di lavoro di tutti i ragazzi come Andrea, e furioso perché – pensava – “Ai miei tempi queste cose non le avremmo mai permesse!”.

Appena Peppone fu uscito dal bar, ci fu un breve periodo di silenzio. Nessuno osava dire “beh”, e tutti stavano rimuginando le parole che avevano appena finito di ascoltare. Fu uno degli amici di Peppone a rompere il ghiaccio:

Però ha ragione! – disse – noi ce ne stiamo qui, a parlare del più e del meno, o al massimo a lamentarci dei problemi che abbiamo, delle ferrovie che ci spremono e dei sindacati che se ne fregano, però non facciamo niente!

E' vero – disse uno dei più giovani – ma cosa potremmo fare?

Io un'idea ce l'avrei – disse uno dei macchinisti di età media – secondo me si potrebbe...

Fu così che la chiacchierata nel bar si trasformò in una

partecipata assemblea... di quelle che non si vedevano da anni.



Quella sera Peppone andò a trovare don Camillo, per riferirgli della sua “missione ferroviaria”.

Allora – chiese il parroco – mi porti buone notizie?

Mah! – iniziò Peppone – diciamo che ho raccolto qualche informazione in più. Innanzitutto ha saputo che molti treni oggi hanno un solo macchinista alla guida.

Poveretto! E se si sente male?

Lasciamo perdere... - ringhiò Peppone, che a quella domanda non aveva avuto risposte.

Inoltre – proseguì – dopo alcuni mesi che sono stati assunti, anche gli apprendisti vanno da soli.

E allora da chi apprendono? – chiese giustamente don Camillo

Bella domanda, reverendo. Andate a farla a quelli delle ferrovie. Posso continuare?

Prego!

Insomma, prima hanno firmato un accordo che permette di utilizzare gli apprendisti ad “agente unico”, anche se sono ancora apprendisti, poi ne hanno firmato un altro che introduce l’“agente solo”, e le ferrovie con un'operazione tipo due più due uguale cinque hanno deciso che l'apprendista può fare l'agente solo. Ma avete capito? – chiese Peppone a don Camillo, notandone lo sguardo quanto mai perplesso

Io ho capito solo che sarà meglio che mi procuri una buona scorta di acqua santa, e mi faccia qualche giro più spesso in stazione... - disse don Camillo

Per quanto riguarda il Tarocci, invece... – continuò il discorso Peppone – beh, sicuramente il fatto che non ci siano state conseguenze gioca a suo favore, comunque ho qualche esperto da consultare, oggi ho fatto solo una prima indagine esplorativa. Certo è che è indispensabile che i suoi colleghi gli manifestino esplicitamente solidarietà, non deve sentirsi solo. Tra fratelli bisogna sostenersi nelle difficoltà!

Peppone, sono io don Camillo, cosa fai, mi rubi il mestiere?

Prima di andare a dormire, don Camillo fece un salto in chiesa, e si fermò davanti al Crocifisso. Poi, come faceva di solito, iniziò a parlargli:

Signore, come andrà per l'Andrea Tarocci? E io, ho agito bene, o c'è qualcos'altro che posso fare?

Hai agito bene, don Camillo – rispose il Cristo – Peppone è la persona giusta, si è già attivato, e troverà sicuramente una strategia vincente. E' un esperto in queste cose.

Meno male, Gesù, mi sento più tranquillo. Allora domani andrò a parlare col vecchio Tarocci, per raggiungerlo sugli ultimi sviluppi, e per tranquillizzarlo. Però... è vero che...

Che cosa, don Camillo?

Che sarà fondamentale l'atteggiamento dei colleghi di Andrea! Gli devono far sentire che gli sono vicini, che non lo abbandoneranno, che non è da solo. Insomma... tra fratelli bisogna sostenersi nelle difficoltà!

Don Camillo, cosa fai? Rubi le parole di Peppone?

Fine.



Dal 1908
Cento anni di vita
Cento anni di lotte

QUADRO INDICATIVO REFERENTI D'IMPIANTO

Regione	IMPIANTO	REFERENTI	
ABRUZZO	Pescara	Renzetti Pasquale (P)	
	Sulmona	Ufrascati Demetrio (P)	
	Cosenza	Scarpelli Vito	Di Donato Raffaele
CALABRIA	Catanzaro	Agoato Luigi	Cacia Luigi
	Crotone/Roccella	Agoato Luigi (CZ)	
	Paola	Provenzano Pierino	
	Reggio Calabria	Chilliè Pino	
	Sibari	Rosetti Domenico (P)	
	Benevento	Russo Francesco	
	Marcanise	Curcio Carmine	
CAMPANIA	Napoli	Aclerno Andrea	Mobilio Lorenzo
	Napoli C.Flegrei	De Simone Giorgio	
	Battipaglia	Catalano Vincenzo	
	Trieste	Deqhan Tarz Basdir	Balbi Manuel
FRIULI V.G.	Trieste	Trotta Giuseppe	
	Udine	Scarpati Massimo	
	Bologna	Malvone Luigi	Corvino Archimede
	Bologna	Palumbo Roberto	Cardinale Gianluca
	Bologna	Stefano Buonanotte	Petriglia Andrea
	Forlì	Recchia Antonio	
EMILIA R.	Parma	De Paolis Roberto	
	Placenza	Rapisarda Antonino	
	Rimini	Galvani Savio	
LAZIO	Cassino	Cocuzzoli Luigi	
	Orte	Sorbara Antonio	
	Roma	Crociati Marco	Badoni Maurizio
	Roma	Scordo Pietro	De Angelis Dante
	Roma	Testa Roberto	Bertolini Andrea
	Genova	Disperati Alessio	Nicoletta Agostino
LIGURIA	La Spezia	Vergassola Giovanni	
	Savona	Tonelli Paolo (P)	
	Ventimiglia	Casali Isio	
	Brescia	Nicolò Gaetano	
	Cremona	Signorini Renato	
	Gallarate	Bordonaro Vincenzo	
LOMBARDIA	Milano	Mariani Matteo	Romano Pasquale
	Milano	Cereda Claudio	Germinario Angelo
	Pavia	Mozzillo Domenico	
MARCHE	Ancona	Della Lunga Fabio	Placierelli Roberto
	Ancona	Pergolini Andrea	
MOLISE	Campobasso	Esposito Bruno	
PIEMONTE	Alessandria	Bagnus Fabrizio	Gigantino Giovanni
	Novara	Musso Massimo	
	Torino	Smaidone Remigio	
PUGLIA	Bari	Tangari Mauro (P)	
	Foggia	Raimo Nunzio	Mastroluca Antonio
	Lecce	Imbriani Antonio (P)	
SARDEGNA	Barletta	Cervello Cosimo	
	Cagliari	Pilla Marco	
	Sassari	Nuvoli Antonia	Lo Giudice Antonio
SICILIA	Palermo	Di Girolamo Giuseppe	
	Caltanissetta	Catania Francesco	
	Catania	Lo Greco Calogero	
	Arezzo	Bartolini Michele	Chiarini Guido
	Campiglia	Raspani Massimo	
	Chiusi	Mancini Massimo	
	Firenze	Ghiribelli Giacomo	Strano Giuoco
	Firenze	Grimaldi Claudio	
	Grosseto	Consiglio Giuseppe	Puccioni Bruno (P)
TOSCANA	Livorno	Cufari Filippo	Lombardo Giuseppe
	Pisa	Balatreàl Francesco	
	Pistola	Buganini Alessandro	
	Pontremoli	Orsini Giorgio	
	Siena	Roggi Stefano	Cundari Giuseppe
	Siena	Rettori Roberto	
TRENT. A.A.	Bolzano	Marangoni Daniele	
	Trento	Papi Giovanni	
	Mestre-Venezia	Favretto Roberto	
VENETO	Padova	Talpo Andrea	Gambetta Andrea
	Treviso	Berto Gastone	
	Verona	Casario Marco	Faccio Antonio (P)

ATTENZIONE!

NUOVO INDIRIZZO e n° di C/C BOLLETTINO PT per ABBONAMENTO

- Per i nuovi abbonati
- Abbonamento annuale 15 €
- Promozionale a 10 € + Agenda 2010 e 2011

Chi volesse rinnovare ed abbonarsi per la prima volta può farlo contattando i Referenti d'Impianto riportati a lato o tramite versamento con bollettino postale intestato a:

"In Marcia" - AIM - sul C/C postale n. 99862666

P.za Balducci 8r 50129 Firenze.

Nella causale va indicato o "Rinnovo 2010" o "Nuovo abbonato 2010".

I NOSTRI SERVIZI GRATUITI

Caf (730 - ICI ecc.)

Assistenza anziani

(diritti e suggerimenti)

Il e ultimo mercoledì del mese ore 17-19

Elettrosmog martedì ore 9-12

Consulenza pensioni

mercoledì 9,30 - 11,30

Consulenza medica

per appuntamento telefonico

Consulenza invalidi

venerdì 9,00-12,00

Consulenza legale

tutti i giovedì dalle 15 alle 16

(luglio 11,30-12,30)

Consulenza consumatori

mercoledì 9,30-12,30 - 17,00-19,30 -

venerdì 9,00-12,00

Consulenza affitti e prima casa

Unione inquilini - lunedì 16-18

Per contattarci Tel. 055.486838

Fax 055.4625985

Mail: inmarcia@tiscalinet.it

Sito Internet: www.ancorainmarcia.it

Mandateci la vostra mail avrete le notizie dell'ultima ora

ACU ASSOCIATI ALL'ACU
SOSTIENI LA NOSTRA MISSIONE
Iscrizione 1 euro annuo
(il più facile anche versando 1 euro in più all'abbonamento della rivista)



ALTA VELOCITÀ di C. Ballerini (FI)

ALTO SPRECO, POCO GUADAGNO

Nel corso degli anni, sia grazie alle linee che ai convogli, la velocità dei treni è gradualmente aumentata. Attualmente il fiore all'occhiello delle FS sono i treni Eurostar, ora "Freccia Rossa" e "Freccia Argento", i quali assorbono quasi tutte le forze delle FS, sacrificando in termini di tempi di percorrenza e di servizi le altre categorie di treni, in particolar modo gli Intercity.

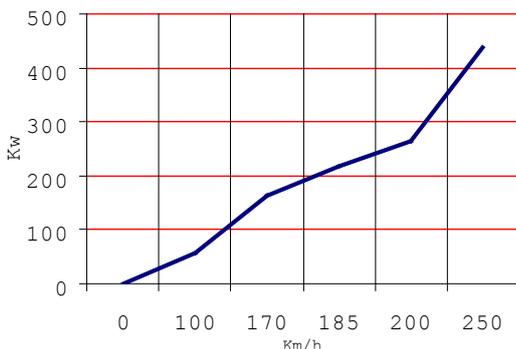
Viene quindi da domandarsi quali siano i reali vantaggi di questo sistema, analizzandone il guadagno di tempo in funzione dell'energia elettrica consumata, fattore da non dimenticare sia per il periodo di crisi economica attuale che per l'inquinamento prodotto.

Sulla tratta Firenze - Roma un IC di 10 anni fa aveva una percorrenza di 1 ora e 50', adesso con le "Freccie" la percorrenza è 1 ora e 37', un risparmio di soli 13 minuti, a fronte di consumi energetici notevolmente superiori. Un treno lanciato a 250 Km/h sia per mantenere tale velocità, che per raggiungerla, consuma molto di più (con incremento quasi logaritmico) che viaggiando a 200 Km/h. E attualmente tra Firenze e Roma viaggiano circa 80 / 85 Eurostar al giorno ed i cosiddetti "Milano - Roma non-stop" sono perlopiù vuoti.

Nelle seguenti tabelle ci sono i dati risultanti dalla semplice lettura degli strumenti delle macchine, tenendo in considerazione la massa rimorchiata e poi proporzionandola per treni di 12 carrozze, così da paragonarla bene agli ETR500.

Conti per il tragitto esempio di 300 Km:

Potenza continuativa necessaria per mantenimento velocità per ogni singola carrozza



100 Km/h - 2037 Kwh
170 Km/h - 3456 Kwh
185 Km/h - 4257 Kwh
200 Km/h - 4752 Kwh
250 Km/h - 6300 Kwh

Ovviamente i dati sono stati rilevati a velocità costante e su tratti di linea piani ed in rettilineo e nei calcoli finali è stato considerato il minor tempo impiegato nel percorrere la tratta con l'aumento della velocità.

I conti chiaramente sono un po' grossolani, infatti ipotizzano solo un percorso a velocità costante, senza considerare le pendenze e l'accelerazione, che chiaramente farebbero innalzare i valori che varierebbero in maniera lieve a 100 Km/h e del doppio a 250 Km/h, in quanto gli attriti a quella velocità sono notevolmente superiori e la potenza necessaria per raggiungerla anche.

Purtroppo non ho a disposizione i dati dei 300 Km/h, dove sicuramente i consumi sono notevolmente superiori, in quanto tra Bologna e Firenze è possibile appena raggiungere i 300 Km/h, per poi frenare subito, dissipando tutta l'energia assorbita fino ad un minuto prima a suon di 200 ampere a macchina che in totale fanno 400A e che a 25Kv portano ad assorbire circa 14000 Kw di potenza.

E' quindi facile constatare quanto sia grosso l'aumento dei consumi a fronte dell'aumento di velocità, in particolare oltre i 200 Km/h.

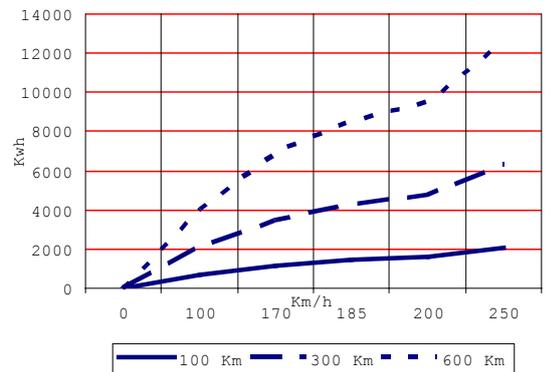
Sarebbe quindi logico prendere in considerazione l'idea di limitare la velocità dei treni a 200 Km/h che comporterebbe un aumento di percorrenza tra milano e roma di circa solo mezz'ora, ma dopo 3 treni a 200 Km/h ne avremmo 1 "gratis" rispetto ad ora, senza quindi drammatici allungamenti di percorrenza.

Guardiamo un po' cosa potremmo fare con questi 4752 Kwh assorbiti in un'ora e 50 minuti. Potremmo ad esempio alimentare 660 abitazioni al giorno (ipotizzando un consumo di 300 W costante sulle 24 ore = 7,2 Kwh al giorno).

Prendendo per esempio gli 80-85 ES che al giorno fanno FI-RM e RM-FI, se limitati a 200 Km/h (quindi soli 50 Km/h in meno) passerebbero a consumare da 535500 a 403920 Kwh, con un risparmio di 131580 Kwh al giorno. Le abitazioni alimentabili con l'energia risparmiata salirebbero a 18275, che con una media di 3 persone ad abitazione fanno 54825 persone, che considerando l'intera tratta Torino - Salerno di circa 900 Km fa salire i numeri a circa 165.000 persone, senza considerare che di questi, 600 Km sono a 300 Km/h, quindi con consumi ancora maggiori.

Il consumo elettrico delle abitazioni di una città. E nel frattempo

Kwh consumati da un treno di 12 carrozze nel percorrere a velocità costante un tragitto



i media ed i politici ci sensibilizzano sulle lampadine a tungsteno ed i televisori in pre-accensione. Purtroppo è intrinseco nella nostra "modernità" che non si possa rinunciare a 13 minuti su 300 Km per contribuire a ridurre l'inquinamento, gli sprechi e a contenere lo sfruttamento delle risorse che il nostro pianeta ci offre e che noi deturpiamo.

A Firenze il sottoattraversamento dell'AV porterà sì e no 5 minuti di percorrenza in meno ai "freccia rossa non-stop" ed ai treni AV delle varie concorrenze.

Vale la pena? E' utile alla società? Probabilmente sarà utile al 1% della popolazione italiana.

O forse ai fiorentini sarebbe più utile una metropolitana, che magari integrata alla tramvia risolverebbe buona parte dei problemi di traffico?




Milano

È nata Roberta, figlia del nostro collega di Milano Marco Croce. Auguri da tutta la redazione

Firenze

Il "nonno" Ezio compie 72 anni. Auguri e grazie per quello che hai fatto e continui a fare per i macchinisti!



Da Vicenza LE NOSTRE FERROVIE

Le elogiati attenzioni dei mass-media ad un personaggio, quale Mauro Moretti, mi sembrano assai esagerate, considerando che questi, oggi, è il responsabile "capocordata" dello sfascio in cui giacciono le nostre ferrovie, sia del punto di vista del servizio offerto all'utenza, sia dal punto di vista dei lavoratori.

E gli esempi non mancano: disservizi causati dalla chiusura delle piccole stazioni, scarsa attenzione per i servizi regionali (con conseguente assalto alla privatizzazione), treni Intercity numericamente ridotti, invadenza di Frece Rosse e Argento, ai quali vanno ad aggiungersi interi depositi cancellati, la costituzione di specifiche società alle quali vengono ceduti macchinisti e ferrovieri senza definirne regole e diritti e così via.

E non dimentichiamo proprio gli interessi immobilizzatori, dove aree ferroviarie fino a ieri utili e utilizzate, oggi sono diventate aree dimesse che hanno visto crescere il valore immobiliare, grazie alla complicità del Comune di turno che ha cambiato loro la destinazione d'uso. Uno di questi casi sarà, ad esempio, Vicenza il cui PAT (Piano di Assetto del Territorio) adottato lo scorso dicembre dal Consiglio Comunale, prevede la dismissione dell'esistente rimessa locomotive (ora parco automotrici) per costruirvi un parcheggio scambiatore (per le auto) sul retro della stazione, con tanto di collegamento stradale sotterraneo: utopie demenziali partorite qualche notte prima di Natale. [...] Qui a Vicenza il Sindaco della città, assieme ai Sindaci dei Comuni limitrofi, si mostra entusiasta per la proposta progettuale di far passare l'alta velocità/capacità nel sottosuolo, tra Altavilla Vic.na e Grisignano di Zocco, con conseguente nuova stazione ferroviaria sotterranea a Vicenza.

E la linea storica - come altre linee storiche del nostro Paese - quella più importante per il servizio che svolge, rischia di essere messa da parte.

Follie, ma Vicenza ultimamente di follie, anche non solo ferroviarie, ne sta vivendo parecchie, è la logica del mercato, del capitale, che ci fa portare avanti; il buon senso, l'autentico rapporto umano sta scemando.

Ma rimaniamo nei binari: vedo, purtroppo, che oggi il nostro sistema ferroviario è cambiato parecchio, e qualcosa di artificioso; la ferrovia, la vera ferrovia, dei miei ricordi passati, e autentici, non esiste più.

Guido Zentile

Aforisma del mese

«Gli uomini possono diventare ricchi, ma non diventano mai buoni.»

Oscar Wilde (1854-1900)

Marcianise

Abundo S., Altarelli A., Bencivenga A., Di Demenico A., Eaco P., Maione V., Palma G., Vigliotti V.
Anche per loro dopo anni di duro lavoro è finalmente arrivato il momento di dedicare tutto il proprio tempo alle gioie della famiglia, con un pizzico di invidia gli auguriamo tanta fortuna
 ...gli amici, colleghi e l'Ancora in Marcia



L'ANGOLO DEL BURLO

(pensieri in libertà di un macchinista alla frutta)

**Abolizione circolare 25
... che facciamo?**

non saprei, le palle me le sono già tagliate il 15 maggio 2009

MA DA OGGI TUTTO QUESTO NON È PIÙ UN PROBLEMA! BASTA AVERE SEMPRE CON TE

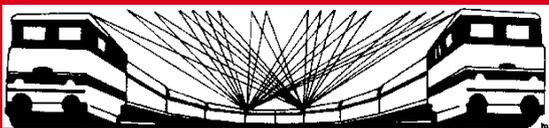


MINCULERAN
 (AMBIENTE IDEALE)
 DA SERVIZIO EFFERVESCENTE ALIATI

Laboratorio
LORENZI-CAUDENDO
 Lecco

MINCULERAN SUPPORTO EFFERVESCENTE

La penetrazione sarà agevolata dalla piacevole effervescenza
 Leggere il foglio illustrativo e seguire attentamente le avvertenze e le modalità d'uso
ATTENZIONE: IL PRODOTTO PUÒ DARE ASSUEFAZIONE!



ancora IN MARCIA!

Rivista di lotta dei macchinisti dal 1908

STANNO SFASCIANDO LE FERROVIE

Le cessioni di rami d'azienda, di tratte e treni che sono già passati a compagnie private od estere, sono la premessa per la privatizzazione delle Ferrovie dello Stato.

Un progetto che si inserisce nel nuovo quadro politico del Paese, purtroppo condiviso dai partiti e quasi tutti i sindacati che non a caso sottoscrivono supinamente queste cessioni.

Migliaia di ferrovieri hanno già perso la matricola e sono passati, senza potersi opporre, ad altre imprese perdendo lentamente, aldilà delle chiacchiere, diritti, regole, ed anche soldi...

Ma il peggio deve ancora venire, dopo le prossime elezioni decolleranno nuove Imprese regionali, dividendo ferrovieri da ferrovieri senza per altro migliorare il servizio né tantomeno abbassare le tariffe.

Fra un anno, salvo coloro che usufruiranno del fondi di accompagnamento alla pensione, molti ferrovieri verranno ceduti ad altre Imprese lavorando sicuramente di più, guadagnando di meno, con meno tutele e con un futuro più incerto!

Si parla sempre più con insistenza della privatizzazione di Trenitalia (vedi giornale Espresso) e dell'egemonia dei privati nel servizio ferroviario e siccome ormai hanno privatizzato tutto (anche l'acqua..) figuratevi se ci possiamo fare illusioni!

FERROVIERI !

In Inghilterra, dopo l'esperienza di una nefasta privatizzazione, che ha messo a repentaglio sicurezza e funzionalità, sono stati costretti a tornare indietro sotto la pressione dell'opinione pubblica. In Germania e in Francia i processi di liberalizzazione sono ancora lontani. In Italia invece si vuole ritornare alla situazione del 1885, quando furono create le "Convenzioni", con le quali di fatto si cedevano le ferrovie a dei soggetti privati; c'è solo da cambiare i nomi dei nuovi padroni e delle Imprese. Gli storici ci dicono che allora questo fu possibile anche perchè i ferrovieri e i cittadini subirono passivamente questo passaggio, mentre si arrivò alla statalizzazione solo nel 1905, a seguito di dure lotte che questa volta i ferrovieri seppero condurre.

Mentre abbiamo assistito da parte del governo al salvataggio (forzato) della compagnia aerea dell'Alitalia, che era prossima alla vendita alla Air France, le Ferrovie, la più grande impresa italiana, si stanno smantellando e spezzettando, creando di fatto le condizioni per essere comprati e gestiti da altri oltre confine, così come è successo per l'indotto ferroviario. Due pesi e due misure.

Noi pensiamo che l'Europa necessiti di una riorganizzazione industriale nel campo dei trasporti, ma tutti i paesi devono giocare un ruolo. Così facendo i governanti italiani, in ambito ferroviario, stanno semplicemente abdicando e distruggendo una grande Impresa.

Dobbiamo anche per questo, contro i partiti ed ai sindacati consenzienti, organizzare la ribellione, iniziative e comitati unitari aperti a tutti coloro, ferrovieri, cittadini, pendolari e utenti, di qualsiasi orientamento politico, che ritengono grave per il Paese questa tragica realtà.

Il Paese e i Cittadini non hanno bisogno di una ferrovia privatizzata, ma di una ferrovia sicura ed efficiente, treni puliti, comodi e in orario. Ciò può avvenire solo attraverso investimenti che rinnovino strutture e materiali, che siano in grado di soddisfare le esigenze di milioni di pendolari che ogni giorno usano il treno. La scelta di concentrare la stragrande quantità di investimenti sull'alta velocità dove viaggia il 20% dell'utenza, è stata e continua ad essere sbagliata.

Per questo, per discutere e COSTITUIRE UN COMITATO NAZIONALE PER LA DIFESA DELLE FERROVIE PUBBLICHE E SOCIALI, è indetto un

**INCONTRO A FIRENZE (DLF via Alemanni)
II 19 MARZO dalle 10 alle 17**

**FERROVIERI PARTECIPATE PER DIFENDERE DALLO
SPEZZATINO IL TRASPORTO FERROVIARIO**

Sono invitati tutti i ferrovieri e i sindacati

Segreteria organizzativa: 055 486838